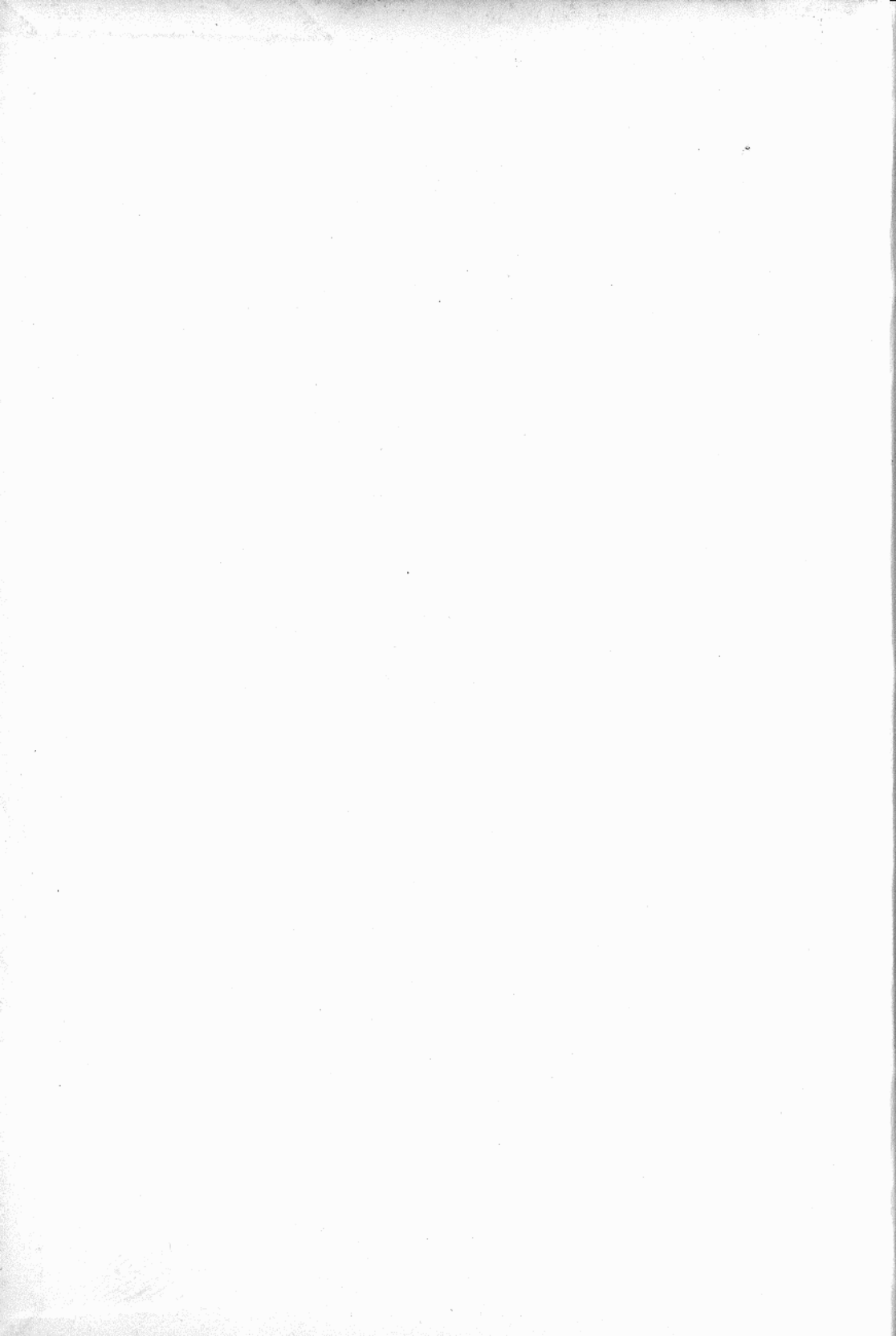


13.497  
49











rad's

63.1



ALMÁSY LÁSZLÓ

Levegőben... homokon.

FRANKLIN TÁRSULAT







A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG KÖNYVTÁRA

SZERKESZTI CHOLNOKY JENŐ

LEVEGŐBEN... HOMOKON...

BUDAPEST

FRANKLIN-TÁRSULAT

MAGYAR IRODALMI INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA



# LEVEGŐBEN... HOMOKON...

ÍRTA

ALMÁSY LÁSZLÓ

42 KÉPPEL

BUDAPEST

FRANKLIN-TÁRSULAT

MAGYAR IRODALMI INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA

13.497/Ha

(R  
2)

~~013665~~

~~13.497~~

ORSZ. SZÉCHÉNYI-KÖNYVTÁR	
Nővérnapló	
193	8. 729. sz.

R  
1985

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA,



## I.

# ELŐSZÓ.

Afrika térképén még a közelmúltban, ott, ahol a huszonhatodik hosszúsági fok szeli a Ráktérítőt, hatalmas fehér folt éktelenkedett. A térképrajzolók az üres helyet úgy töltötték be, hogy nagy betűkkel beleírták «Libyai Sivatag».

Ha a Szaharát három részre osztjuk, a Libyai-sivatag a nyugati harmadrész. A hosszúsági és szélességi fokok képzelt vonalán futnak végig Egyiptom, Szudán és az olasz Tripolis határai. A valóságban ott azonban csak a homok határos a sziklával, a semmi a végtelenséggel.

A régi egyiptomiak valamikor még ismerték ennek a hatalmas homok- és sziklatengernek belsejét. Később évszázadokon át senki sem járta a «Halál birodalmát» és feledésbe ment az ókori utazók ismerete. Amikor az arabok Kis-Ázsiából bevándoroltak Afrikába, lépésről lépésre kellett elfoglalniuk és megismerniük az új hazát. Babonás félelemmel nézték az ókori Egyiptom misztikus kultúrájának emlékműveit és csak lassan, tapogatódzva haladtak előre az ismeretlen országban.

A Libyai-sivatag kérlelhetetlen pusztasága megfélemlítette a foglalók seregeit és évszázadokig tartott, amíg egyes vakmerő felderítők felfedezték a homoktenger szigeteit, az oázisokat. Akik ilyen felderítő útról visszatértek, csodálatos dolgokat meséltek. Kékszemű, szőke, de sötétbőrű emberekről, akik végtelenül messze, kint, a sivatag hozzáférhetetlen helyein rejtelmes oázis-városokban élnek,

Fekete óriásokról, akiknek termete hasonló az ó-egyiptomi romok kőből faragott isteneihez. Némelyik felderítő hatalmas romvárost látott a Homoktenger szívében, másik tejjel-mézzel folyó völgyet, valahol mélyen a sziklahegyek között. Különös helynevek, útírányok, a teve napi teljesítményével mért távolságok, valóság és legenda volt évszázadok óta a sivatagjáró beduin beszéd tárgya a tábortűz mellett.

A karnaki templom hatalmas pilonján, az ó-egyiptomi pap-költő, Pentaür himnusza dicsőíti a Fáraó birodalmának sivatagbéli gazdag országrészeit. Herodotosz — a «Történelem Atyja» — pontosan leírja Libya belsejét. Régi arab kéziratok ismeretlen oázisokról beszélnek és a középkor arab földrajztudósai leírják az odavezető utakat. Az arab irodalom valóságos gyöngyei azok a «kincskereső könyvek», amelyek útbaigazítást adnak rombadőlt városok feltalálására és mérhetetlen kincseket ígérnek annak, aki utasításukat követi.

A sivatag szélét érintő karavánutakról néhol nyomok vezettek a sivatag belsejébe, de senkisé tudta, hogy hová. Járhatatlan sziklavölgyekben emberkéz-véste ábrákat láttak, de senki sem tudta, hogy kitől erednek. Csak a beduin merészkedett a sivatag belsejébe. Az egyik törzs a másik elől titkolta az egyes források és legelőterületek helyét és ha néha, nagy ritkán egyik-másik őszszakállú karavánvezető mesélni kezdett a sivatag titokzatos útjairól, nem tudta senki, hogy valóság-e az, amit mond, vagy az Ezeregy-Éjszaka meséit szövi beszédjébe.

\*

Az utolsó évtized fellebbentette a fátyolt a Libyai Sivatag titkairól. Korunk műszaki vívmányai, a gépkocsi és a repülőgép legyőzték a végtelen homoktenger hozzáférhetetlenségét. Az Afrikát birtokló hatalmak között nemzetközi egyezmény jött létre, hogy 1935-ig ki-ki a saját területét egy milliós léptékű földabroszra térképezi.

A kétmillió négyzetkilométernyi területet meghaladó Libyai Sivatag birtokosai ezzel nehéz munkát vállaltak. Arról volt szó, hogy az egymástól óriási távolságokra fekvő

kevés oázisra támaszkodva, behálózzák háromszögeléssel az élettelen homok- és sziklatengert.

Ebbe a munkába kapcsolódtam be, eleinte önként, később Egyiptom szolgálatában. Hat esztendő alatt végigjártam autón és repülőgépen a Libyai-sivatag legnagyobb részét. Nincsen olyan homoksíkság, olyan sziklahegység vagy sivatagforrás, Siva-oázis és El Fasher, Kufra és Vadi Halfa között, amelyet fel ne kerestem volna. Hogy ez mit jelent, arról csak a térképre vetett tekintet nyújthat fogalmat. Mint automobilszakértő kezdtem, mint térképész és régész folytattam.

Munkámat nem koronázta mindig siker, nem egyszer visszavonulásra kényszerültem, és volt, amikor már-már feladtam a reményt, hogy viszontlássam az Élet Birodalmát. De voltak olyan napok, amelyeknek emlékét semmiért sem adnám. Eljött az óra, amikor esztendők fáradságos keresése után repülőgépem szárnya alatt feltűnt az «Elveszett oázis» smaragdzöld ligete. Összeszorult torokkal álltam a sziklareneteg titokzatos barlangjainak félhomályában és néztem azokat a színpompás festményeket, amelyeket tán tízezer évvel ezelőtt alkotott az őskori ember. Voltak bíborvörös napkelték és opálszínű esték, hallottam a szellő zizegését pálmák koronájában és a homokbuckák kísérteties énekét.

És voltak kísérőim és munkatársaim, akikkel este a tábortűz mellett elbeszélgettünk a nap nagyfontosságú eseményeiről: arról, hogy egy szélsodorta kötélدارabot találtunk valahol, hogy darumadarak vonultak el fölöttünk, hogy emberkézrakta útjelzők állottak valamelyik völgy bejáratánál, vagy hogy az évszak előrehaladottsága miatt ezentúl már nem használhatjuk az Orion csillagképét a helymeghatározáshoz.

Könyvemben nem szolgállok tudományos magyarázatokkal, nem írom le egyik-másik földrajzi vagy régészeti fölfedezés történetét. Csak néhány kalandot, néhány élményt mondok el sivatagkutató múltamból. Tán azért mondom el őket, hogy a jövőben folytatódjanak?

## II.

### Egy expedíció kudarca.

(1931.)

Sok tervezgetés, fárasztó és költséges előkészület után, 1931 augusztus havában végre útnak indulhattam, hogy repülőgéppel folytassam kutatómunkámat a Libyai Sivatagban.

Az előző években már három expedíciót vezettem a Szahara keleti részének ismeretlen területébe. Mindannyiszor könnyű automobiloikat használtam, amit abban az időben még kockázatos kísérletnek tartottak azok, akik sivatagkutatással foglalkoztak. A Szahara középső részén már sikeresen átkelt a francia Citroen-expedíció hernyótalpas terepjáró autóival. A keleti, libyai részben, Kemal Ed Din egyiptomi herceg ugyanilyen kocsikkal három felderítő utat végzett, de rajtam kívül csak Beadnell L., a Kharga oázis gazdasági főfelügyelője és Bagnold R. őrnagy kísérleteztek könnyű személyautókkal.

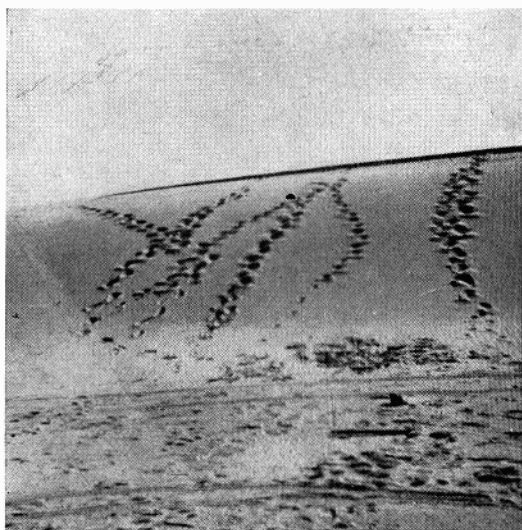
Abban az időben még nem találták fel az óriásméretű, alacsonynyomású pneumatikot, amely azóta játszva küzdötte le a sivatag minden terepnehézségét. Az alkalmas gépkocsi-típus megválasztása sem volt könnyű dolog. Tapasztalataim arra a meggyőződésre juttattak, hogy olyan autót kell használni, amelyeken a súly- és lóerő-arány a legkedvezőbb, vagyis aránylag erős motorral ellátott könnyű kocsikat. Valamennyi világmárka közül a Ford-autók feleltek meg leginkább ennek a feltételnek.

A Szahara keleti része, a Libyai-sivatag, akkor még

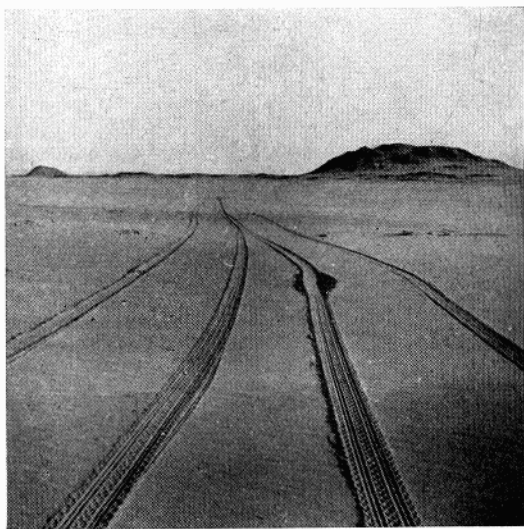


Az összetört «moly».





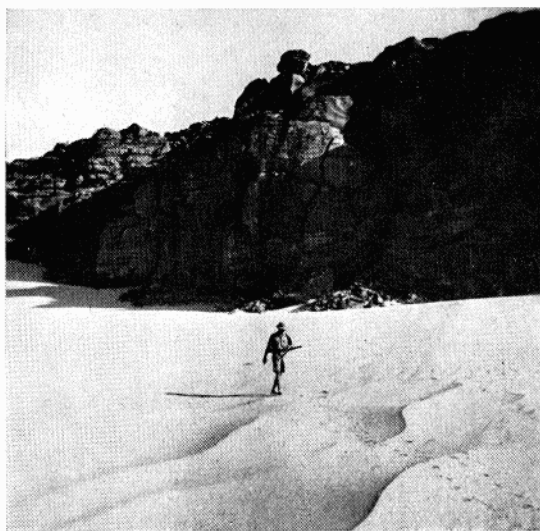
Tevekaraván nyoma egy homokdűnén.



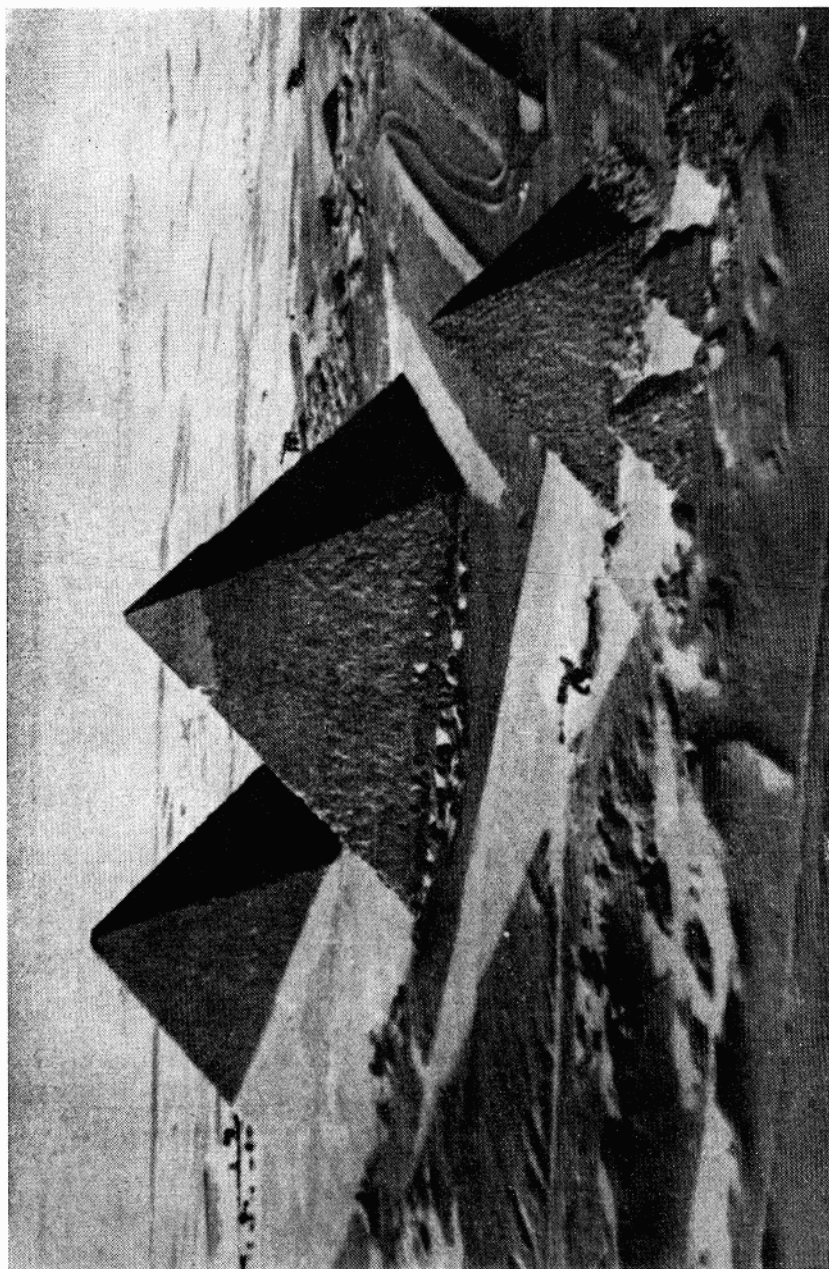
Friss autósapa kemény homokon.



Vonuló gólyák pihenőhelye.



Addax-antilop nyomán.



A Gizeh-i Piramisok repülőgépből.

nagyrészt ismeretlen volt. A közel 2.000.000 négyzetkilométernyi területnek alig egynegyede volt térképezve. Nemcsak Afrika térképén, hanem az egész földtekén ez volt a legnagyobb «fehér folt». Valóban, az Északi és Déli Sark vidékéről többet tudtunk, mint a Libyai-sivatag belsejéről. A sivatag szélén fekvő oázisok lakóitól csak megbízhatatlan információt lehetett szerezni. Beszélték, hogy itt is, ott is karaván vagy szudáni sátoros pásztorok érkeztek a sivatag belsejéből, de ezek a híresztelések többnyire valótlannak bizonyultak.

A Libyai-sivatag átmérője meghaladta a tevé teljesítő-képességét és ezért bensejének felkutatása a modern kor járműveire várt.

Azt hiszem, hogy annakidején mindazokat, akik a Libyai-sivatag felderítésén fáradoztak, nemcsak az ismeretlen «fehér folt» térképezése ösztökélte, hanem a beduinok elbeszélései is, amelyek «elveszett oázisokról» és a homokba temetkezett» romvárosokról» szóltak. Hassanein, Kemal Ed Din herceg, Beadnell, Newbold, Shaw és Bagnold valamennyien hittek az ismeretlen sivatag szívében elrejtett *Zarzura*-oázisban, hisz annyi titokzatos legenda szólt róla. Én is hittem benne és én is abban reménykedtem, hogy tán sikerül megtalálnom *Zarzura*-oázist.

A tudós egyiptomi herceg autós expedíciói 1926-ban és 1928-ban szűkebbre vonták a határt az ismeretlen terület körül. Már 1930 telén bizonyos idegességgel figyeltük egymást, valóságos versenyzés folyt az «elveszett oázis» felfedezése körül. Beadnell, Shaw és Bagnold mind mélyebbre hatoltak könnyű Ford-kocsikkal és én is messzebbre tettem előre, mintsem hiányos felszerelésem mellett tanácsos lett volna. Elmúltak a sivatag-kutatáshoz egyedül kedvező téli hónapok és egyikünk sem találta meg *Zarzurat*. Tudtam, hogy ők is valamennyien tapasztalatokkal gazdagodva tértek vissza és hogy új terveket szőnek a következő őszre. Nekem is megvolt a magam terve és úgy éreztem, hogy előnyben leszek a többiek előtt: elhatároztam, hogy az autókön kívül *repülőgépet* fogok használni.

Alapos megfontolás után megvásároltam azt a gép-

típust, amelynek repülőtulajdonságait és ellenállóképességét célomra a legmegfelelőbbnek tartottam. A «De Havilland Gipsy I Moth»-típusú kis sportgépet Angliában vettem azzal, hogy légiúton szállítom el Egyiptomba, Kisázsia át. A gép nyitott, kétüléses, kétfedelű sportgép volt, 100 lóerős, lég-hűtéses négyhengeres motorral. Mindkét ülésben teljes kormány és műszerberendezés volt, úgy hogy a gép két utasa tetszés szerint felválthatta egymást a vezetésben.

A «Havilland Moth» szárnya összeecsukható és a géptípus emiatt nyerte nevét. «Moth» angolul «moly»-t jelent, a gép hátracsukott szárnyakkal pedig csakugyan molyra, vagy éjjeli lepkére emlékeztet. Egyébként az egész gép fa, lemezfa és vászon építésű, utazó-sebessége 150 kilométer óránként, leszálló-sebessége — ami tekintettel az ismeretlen terepen végrehajtandó leszállásokra, rendkívül fontos volt — 60 és 70 órákilométer között, csúcspontja 3000 méteres magasság és hatósugara mintegy 600 kilométeres távolság.

Az expedíció autós részét Malins J. angol kapitány vállalta s megfelelő összeg ellenében kötelezte magát, hogy két Ford- és két Riley-gyártmányú kocsijával Egyiptomban rendelkezésemre áll. Malins Kairóból a Fokföldre szándékozott utazni hét társával. Úgy állapodtunk meg, hogy Egyiptom és a Szudán határán, Vadi Halfa-ban találkozzunk szeptember közepén. Ott a Malins-expedíció hat hétre megszakítja utazását és kitér nyugatnak a Libyai-Sivatag belsejébe, hogy mozgó támpontként kísérje a repülőgépet. Az expedíció felszerelését, az üzemanyag és élelem szállítását a kapitány vállalta, a libyai kirándulás tartamára az expedíció vezetését magamnak kötöttem ki.

Úgy terveztem, hogy először Vadi Halfától a kis, lakatlan Selima-oázis érintésével az Uweinat hegységig megyünk. Reméltem, hogy ezt a 800 kilométeres távot három nap alatt tesszük meg. Uweinat forrásainál hátrahagyjuk a repülőgépet és az autókkal északnak fordulunk, az ismeretlen terület felé. Amennyire csak lehet, megközelítjük azt a nagykiterjedésű hegyvidéket, amelynek keleti oldalán haladt el Kemal Ed Din herceg, többszáz kilométe-



res távon utolsó expedíciója alkalmával. Ennek a hegy-ségnek belsejében sejtettem a legendás Zarzura-oázist. Ut-közben alkalmas leszálló helyeket jelölünk ki és víz- és benzin-támpontokat létesítünk. Aztán, csak két kocsival, visszamegyünk a repülőgépert és azzal derítjük fel az ismeretlen hegyvidék belsejét.

Expedíciós tervemet a legkisebb részletig lelkiismeretesen kidolgoztam. A szükséges engedélyeket megszereztem az egyiptomi kormánytól. Szerettem volna idehaza is némi támogatást nyerni, főképpen kölcsön-műszereket, de a mérvadó körök a legridegebben visszautasítottak.

Még csak egy kérdés várt megoldásra: ki kísér el a repülőgépen mint másodpilóta? A szervezés utolsó napjaiban véletlenül találkoztam gróf Zichy Nándor barátommal. Épp akkor fejezte be sportrepülő-pilóta kiképzését. Alighogy elmondtam neki vállalkozásom tervét, azonnal felajánlotta, hogy saját költségén elkísér. Nem találhattam volna megbízhatóbb és önfeláldozóbb bajtársat.

Augusztus elején kiutaztunk Angliába és hazarepültünk a «mollyal». Csak néhány napig időztünk idehaza, hogy megtegyük utolsó előkészületeinket, aztán a mátyásföldi repülőtérrel startoltunk, hogy a Belgrád, Szófia, Isztanbul, Konia, Aleppo, Jaffa útvonalon először Kairóba repüljünk. Onnan szeptember első napjaiban indultunk volna Vadi Hal-fába s ott a Malins-expedícióval kellett volna találkozunk.

Vállalkozásunk, sajnos, nem sikerült. Alább számolok be kisázsiai útunkról és légi expedíciónk szomorú kudarcáról. De előre bocsájtom, hogy már 1932 március havában a «moly» diadalmas szárnyai alatt azért mégis feltárult az «elveszett oázis» titka. Félesztendővel az alább elmondott repülőkaland után kis sportgéppemmel mégis behatoltam a Libyai-sivatag belsejébe és felfedeztem a legendás Zarzura-oázist!

\*

Augusztus huszonharmadikán hajnalban startoltunk Konstantinápoly repülőteréről. A török mechanikusok mind kijöttek az esemény tiszteletére. Valóságos Bábel volt körü-

löttünk, volt aki németül, franciául, angolul és arabusul beszélt. Sőt az egyik altiszti pilóta még magyarul is énekelt tiszteletünkre és felsorolta azoknak az ismert hazai politikusoknak nevét, akik őt a forradalmi idők után visszasegítették Törökországba.

Erős ellenszéllel vágtunk neki a Boszporusznak. Elhaladtunk Sztambul, Pera és Galata egymás hegyén-hátán zsúfolt háztengere fölött és fokozott figyelemmel tartottam a kurzust a Sztambul városát körülvevő tilos katonai zónák között. Az Aranysszarv szorosát messze meg kell kerülni és az egyedüli engedélyezett útvonal a Fekete tenger partjára vezet. Kietlen, hegyes, szakadékos vidék fölött haladtunk Keletnek.

Magamban épp azon gondolkoztam, hogy itt bizony lehetetlen volna kényszerleszállásra alkalmas helyet találni, amikor Zichy hangja hirtelen izgatottan megszólal a telefonban: «Az olajnyomás manométere ingadozik és alászáll!» Harminc percnnyire voltunk a repülőtértől, azonnal kiadom a vezényszót: vissza! Mire megfordultunk, Zichy már jelenti is, hogy az olajmérő mutatója leesett nullára, a motornak tehát már nincs is olajnyomása.

Alig negyedgázzal, a gépet erősen nyomva, siklunk vissza Sztambul felé. Most hátba kap a szél és aggodalmas tizenkét perc múlva alattunk a jesil köy-i repülő ér. Még mielőtt földet érünk, kikapcsolom a gyújtást, hogy az olaj nélkül járó motor az utolsó pillanatban be ne süljön. Persze, arról szó sincs, hogy beguruljunk a hangárokhoz, katonák tolják be a gépet. A törzs alja csupa olaj, a gépház belseje még inkább, nyilvánvaló, hogy valahol «szökik» az olaj.

Az egyik török mechanikus kitörő örömmel konstatálja, hogy «bizonyára azért nyomta ki a pumpa az olajat, mert tegnap a szűrő megtisztítása után nem tudta, hogy hová tegye az egyik tömítést.» Elő is veszi nagybüszkén a tárcájából, mert úgymond, «ő sohasem dob el semmi olyan alkatrészt, amiről nem tudja, hogy hová való!» Kedvem volna megfojtani a derék embert, de olyan gyerekesen örül annak, hogy nem történt komolyabb baj, hogy már mi is nevetünk az eseten. Egyébként is én vagyok a hibás, mert

azt már megszokhattam volna, hogy Keleten semmit se bízson az ember másra!

A tömítés visszakerül a helyére, a kiömlött olajat benzinnel lemossák hangos «tütün icsmek memnudur» (dohányozni tilos) kiáltásokkal és újra megtöltik a motort olajjal. Meggyőződöm róla, hogy most már tényleg minden a helyén van és rövid motorpróba után ismét elstartolunk.

A következő órák alatt nem is kell Zichyt kérdeznem, hogy hogyan áll az olajnyomás, tízpercenként jelenti, hogy a «Sipka szorosban minden csendes.»

Nem így volt azonban az anatóliai hegyek felett. A két nyugodt hajnali órát elvesztettük ezzel az incidenssel és ahogyan a Szaharia-Irmak völgye fölött állandóan húzzuk a gépet fölfelé az anatóliai fensíkra, kegyetlenül megdobál a hőségtől izzó hegyormokról felszálló légáramlat. A Geuk-Dag szűk hegyszorosában már nem is emelhetjük a gépet az ormok fölé és gyors elhatározással bedirigálok Zichyt a szakadékba.

Ilyen helyeken mindig ő kormányoz és én navigálok, mondhatnám kölcsönös meglegedésünkre. A szorosan átáramló levegő szédületes sebességgel visz előre és Zichy tökéletes technikával veszi a fordulókat. Néhány izgalmas perc múlva kint vagyunk a fennsík fölött és én átveszem a kormányt, hogy társam benzint pumpálhasson a tartalék-tartályból. A hőség alaposan dobálja a gépet és jól kiizzadok a kormány állandó gyors kezelésében. Két és félóra múlva alattunk a Pursak-Ghai széles lapálya. Teljesen sivatagjellegű vidék, kevés vegetációval, sárgára perzselt, ritka füves területtel. Itt van Törökország legnagyobb repülő-telepe, az Eskishehir katonai repülőtér, itt külön engedéllyel leszállhatunk üzemanyag-pótlásra. Valóban impozáns a teljesen modern, gyönyörű elrendezésű repülőtér, nagysága messze fölülmúlja az európai tereket.

Kissé zavarba hoz a leszálláskor, hogy, bár látom a szélzsák irányát, több gyakorlatozó katonai repülőgép épp ellenkező irányban száll le előttünk. Kiderült azonban, hogy a hátszéllal való leszállást gyakorolták, tehát nem hibáztam, hogy nem követtem példájukat. A tisztek rend-

kívül szívélyesen fogadtak, a «moly» a hangár árnyékába kerül, bennünket autón visznek a repülőtérparancsnok-ezredeshez. Kitűnő kávé és cigaretták, az engedélyek átvizsgálásának ünnepélyes formalitása és a rendkívül kedves öreg pilóta megdicsér, hogy a déli órákban símán átjöttünk a hegyeken. Ebédre meghívnak a tiszti étkezdébe és kitűnő joghurtot iszunk savanyú tejjel, utunk további sikerére.

Megkérdeztem az ezredest további útvonalunkra vonatkozólag. A Londonban szerzett térképen kurzusvonalunkat a Taurosz hegységen át rajzolták be, mindenütt a vasútvonal mentén. Mikor esténkint tanulmányoztam a térképet, az a gondolatom támadt, hogy nem lenne-e jobb, ha egyenesen délkeletnek tartva, kitérnénk a Taurosz 3500 méteres hegylánca elől és még az Anti Tauroszt is megkerülve, a Buzakgyi-Ghai völgyében próbálnók elérni a Földközi tenger partját.

A tapasztalt öreg pilóta teljesen helyeselte gondolatomat. «Ebben az évszakban nagyon nehéz a Tauroszon való átkelés és csakis nagyon korán hajnalban lehet megkísérelni. Pláne az önök kis sportgépének nincsen olyan emelkedő képessége, mint a mi erős katonai gépeinknek. Ajánlom, repüljenek ma Konia-ig és holnap hajnalban az Anti Taurosztól nyugatra, a tengerpartig. Sajnos, Adana városánál már nincsen repülőtérünk, de majd keresnek helyet kényszerleszállásra. Ott pótolhatják a nagy kerülővel elhasznált üzemanyagot.»

Örömmel fogadtam a tanácsot csak kissé idegenkedtem az adanai kényszerleszállás gondolatától. Üzemanyag dolgában is úgy állapodtam meg a Shell-céggel hogy csak Koniában és Aleppóban veszek föl benzint. De eddigi útonkon már bőven volt alkalmam megismerni a Shell-cég csodálatos világorganizációját nem nagyon tartottam tehát attól hogy az adanai Shell-ügynökséget zavarba hozná váratlan megjelenésünk. Hiszen Eszkishehir sem volt eredetileg programba véve és csak ma reggel táviratoztak Sztambulból az itteni kirendeltségnek hogy érkezünk. Mégis mikor leszálltunk már itt állt az ismerős piros-sárga ciszternás-autó.

Ebéd után azonban munkába vettek a fiatalabb tisztek.

— «Ne térjenek el a berajzolt kurzustól és ne hagyják el a vasútvonalat! Ha Koniától délre bárhol motorhibájuk van, ott teljesen lakatlan terület fölött vannak. Ha le kell szállniuk, nincsen falu, nincsen távíró vagy országút. Még napok múlva sem találnak segítségre és még az is megeshetik, hogy megtámadják magukat a farkasok.

Különösen az egyik főhadnagy kardoskodott amellett, hogy a Taurosz fölött csak 50 kilométer «nehéz», a többi gyerekjáték, míg az általam javasolt útvonalon 300 kilométert kell megtennünk távol minden segítségtől. Zichy is inkább a Taurosz mellett volt, azt hiszem, nagyobbára sportszellemből, így hát holnapra halasztottam a döntést. Még megkérdeztem a főhadnagyot, hogy ő már átrepülte-e Taurosz? Nem! volt a határozott, de annál biztatóbb válasz.

Megvártuk míg a déli hőség kissé elmúlt, bár így is ányékban 38 fok C volt. Lefeküdtünk az egyik hangárban aludni, de a sok légy miatt kevés sikerrel. Félnégykor kitoltattuk a gépet, a mechanikusok gyönyörűen megtisztították és hamarosan elstartoltunk. Eszakishehir 900 méter magasan fekszik a tenger színe fölött, a levegő csak úgy rezgett a hőségtől és a szegény «moly» alig akarta elhagyni a földet. Mikor végre hosszú nekifutás után sikerült elemelni, alig néhány méter magasságban úgy «átesett», hogy majdnem baj lett, de a derék kis Gipsy-motor mégis bírta az iramot.

Elhatároztam, hogy Konia felé nem követem a berajzolt kurzust, hanem a lakatlan fennsík fölött, iránytű alapján rövidíték Keletnek. Nagyon nyugtalan volt a levegő, minduntalan akkorákat dobott rajtunk, hogy csak lassan mászhattunk fölfelé. Nem jól éreztem magam és csak úgy félkedvvel korrigáltam a kurzust. Egy óra múlva magas hegyekhez értünk és csak itt vettem észre, hogy túlságosan Keletnek tartunk. Nem könnyű navigálni ott, ahol teljesen kopár, elhagyatott a vidék. Sehol egy országút, vagy falu, csak néhány kacsaringós patak, egyik olyan, mint a másik és az 1 : 1.000.000 léptékű, nagyon hiányos



térképbe még az sincs berajzolva. Ilyenkor elő kell venni a ceruzát és számíttgatni, hogy mennyi ideje repül az ember, mily sebességgel, mely irányba? Aztán az eredményt felmérni a térképre és nagyjában korrigálni a kurzust az iránytű szerint. A hőségtől rezgő levegőben nem látni láthatárt, a magas hegyek is csak akkor bukkantak fel, amikor már egész közel voltak. Délnek fordítottam a gépet, mert valahol ott van a vasútvonal. Már több, mint két órája repülünk, míg végre ismét hegyek tűnnek fel előttünk. Most már hamarosan tájékozódok. Messze Nyugatra felcsillanik az Akshehr-Geul tó tükre, néhány perc múlva meglátom a vasútvonalat és mire föléje érünk, örömmel állapítom meg, hogy eltérésünkkel még inkább rövidítettük útunkat. Igaz, hogy itt is több mint 300 kilométert tettünk meg teljesen lakatlan vidék fölött!

Látom, hogy a térkép nagyon hiányos, épp hogy a nagyobb hegyláncok körvonalait mutatja, azokat sem valami pontosan. Magas hegyek vannak ott is, ahol a térképen csak fennsík van rajzolva. Itt bizony az iránytű a legjobb barát.

Konia városától 7 kilométerre van a leszállóhely. A Shell-cég Londonban adott egy kis térképvázlatot, ezzel próbálom megtalálni a kijelölt helyet. Előbb azonban be kell repülni a város fölé, hogy a házak fölött keringve, jelt adjunk a Shell-kirendeltségnek, hogy j jjenek ki autóval a repülőtérhez. Mikor visszatérünk a kérdéses terep fölé, hiába keringünk egészen alacsonyan a mocsár és rétek fölött, a repülőtér jelzését már benőtte a fű. Végül is megharagszom és a kis térképvázlat után igazodva, egy sárgás fűvel borított kis rétet kinevezek repülőtérnek. Még egyszer elsuhanunk fölötte, miközben mindketten kétoldalt szinte kilógunk a gépből, azt nézve, hogy nem mocsaras-e a rét, aztán Zichy elegánsan leteszi a gépet egy kör közepébe, amelyről csak itt a földön lehet meglátni, hogy valamikor ez volt a repülőtér jelzése.

Néhány török pásztor jön hozzánk és tőlük kérdem a körülfekvő hegyek nevét, hogy könnyebben tájékozódhassak holnap. Összecsukjuk a szárnyakat, lezsírozom a futószerkezetet és már jön is a Shell-ügynök autója olajjal



és benzinnel. Mindent előkészítünk a kora hajnali starthoz és egy ősszakállú törökre bízva a gépet, a gödrös, siralmas állapotban lévő országúton bedöcögünk Koniába.

Térképünk hátlapjain minden stációnkra megadták Londonban a hozzávetőleges kommentárt. Konia úgy szerepelt, hogy szálloda híján jobb lesz ott nem éjszakázni. Annál kellemesebb meglepetés volt, hogy teljesen új kis szállodát találtunk, még egészen tiszta is volt. De ennél még kellemesebb meglepetés is ért. Miközben mosakodtunk és átöltöztünk, kopogtak az ajtón és belépett a szolgáhlány. Hiányos öltözetünk láttára kapkodta is hamarosan kötevényét az arca elé (a fátyolviselés el van tiltva a mai Törökországban) és mélyen meghajolva, félig hátat fordítva, átnyújt egy névjegyet: Horváth Dezső, okleveles gépészmérnök.

Honfitársunk itt lakik a szállodában és amint hamarosan megismerkedünk a mérnökkel, megtudjuk, hogy ő építette a helybeli villanyvilágítást. Persze tökéletesen beszél törökül és így meg van oldva minden további nehézségünk.

Konia, Anatóliának egyik számottevő városa és az utóbbi években szépen fejlődik. A régi vár terraszán elfogyasztott vacsoránk alatt a kis zenekar török indulókon kívül még olyat is produkált, amiről határozottan rá lehetett ismerni európai jazz-melódiákra.

Az automobilt hajnali 4 órára rendeltük, de amikor felkeltünk és megreggeliztünk, a kocsinak még híre-hamva sem volt.

Horváth mérnök nem restelt ily korai időben felkelni, s mindent megkísérelt, hogy autót szerezzen, de amióta már nem hallatják a műezinek hajnali kiáltásukat a minaretek erkélyéről, hanem csak sípszóval jelzik az időt, nem olyan könnyű egy alvó török várost felébreszteni. Elmúlt másfélóra is, míg végre megjött a soffőr. Azzal védekezett, hogy ő tegnap délből már egyszer kint volt a repülőtéren és várt bennünket (Sztambulból táviratoztak Shellék), most hát ne haragudjak, hogy ma nekünk kellett várunk óreá!

Nekem azonban a Tauroszt járt a fejemben, mert mégis

úgy határoztunk, hogy követjük a vasutat. A legértékesebb két hajnali órát ismét elvesztettük, számításom szerint most már csak 8 órára érünk a hegyekhez, kérdés, hogy akkor még átjutunk-e a nagy hőségben?

Kedvtelenül szálltam a gépbe és a régi repülőbabona szerint kértem mérnök barátunkat, hogy ne készítsen fényképet rólunk, amikor már a gépben ülünk.

Szívélyesen elbúcsúztunk és 6 óra 15 perckor felemelkedtünk.

A láthatáron két magas hegy emelkedett útvonalunkon. Tegnap informátoraim szerint a jobboldalt levő a Karadzsa-Dagh, a baloldali valamivel magasabb, a Kara-Dagh. Szólok Zichynek, hogy próbálja a gépet felhúzni annak a magányos hegynek a magasságáig. A térkép szerint az 2200 méter, így tehát ellenőrizhetem a motor teljesítményét és a magasságmérőket. Egy óra múlva elértük a hegy ormát, a kis «moly» derekasan emelte terhét ebbe a magasba.

Éppen irányt változtattam Karaman várostól északra, a motor hirtelen kihagyott. Kis ideig csak prüszkölt, aztán befulladt, a kipuffogó csőből fekete füst áramlott, nyilvánvaló volt, hogy a gázosítót másképp kell beállítanom az ilyen magasságokra. Jó messze voltunk a legközelebbi községtől, Karaman-tól, de ebből a magasságból még siklórepüléssel is könnyen odaérhettünk. Éreztem, hogy ilyenkor milyen rossz Zichynek, akinél nincsen térkép és ezért nem tudja, hogy hol vagyunk, csak kénytelen követni utasításomat.

A motor hol leállt, hol nagyokat lödözve, ismét elindult, egyenesvonásban siklózunk vissza, a vasút felé. Már jóelőre kiszemeltem egy rétet a városka közelében, közvetlen a vasút és valami országút-féle mellett. Szerencsénkre 1000 méteren alul a motor megint rendesen működött, így átrepülhettük a kiszemelt helyet, hogy alaposan megnézzük a felületét. Csakugyan alkalmas volt a leszállásra és néhány perc múlva már az összeseregglő török parasztoknak magyarázgattuk, hogy nincs semmi baj, inkább a hatalmas kutyákat tartsák távol!

Nekivetkőztem a gázosító beállításának és egyszer-

smind a gyújtást is felülvizsgáltam. Sehol semmi baj, valóban csak a ritka levegő miatt fulladozott a motor a nagy magasságban.

Mindketten kissé el voltunk keseredve. Resteltük, hogy már eddig is minduntalan van valami programellenes esemény és amikor végre más gázosító-beállítással motorpróbát tartottunk, már-már azon voltunk, hogy «csak azért is» folytatjuk az utat.

A józan ész azonban legszebb erénye a pilótának és ez egyszer erényes maradtam. Délelőtt 10 óra volt, a Taurusz ide még legalább egy óra, örültség lenne épp a déli órákban berepülni a hegyek közé. Ezt Zichy is belátta, így tehát beküldtünk egy fiút a városba autóért és letakar-  
tuk a gépet a nap ellen.

Mikor bedöcögtünk Karaman bazárutcáiba, megint arra gondoltunk, hogy nem lenne-e mégis jobb máshová repülni. Aki valaha járt egy anatóliai török «városban», meg fogja érteni, hogy mily vegyes érzésekkel léptük át az egyetlen «Oteli» küszöbét. Lelkesedésünk még ebben a rekkenő hőségben is fagypont alá szállt és borzongva vágyódtam a háborús évek «fényes» galíciai szállásai után. Kerítettünk egy németül tudó öreg törököt s mindenekelőtt megkérdeztem tőle, hogy van-e katonaság a városban. Igenlő válaszára elvezettettem magam a tiszti étkezdébe, a városon kívül volt, nagy, árnyékos kertben. Amikor beléptem, láttam, hogy rosszkor jöttem, mindenütt izgatott tisztek, teljes parádében és odább, egy árnyas lugasban, ingujjra vetkőzve, széles, piros nadrágpaszománttal egy idősebb nagyúr. A tisztek zavartan álltak körül, senki egy kukkot sem tudott más nyelven, mint törökül, már-már menekülni akartam, amikor a Pasa magához intett. Franciául kérdezte, hogy ki vagyok, honnan jöttem. Mikor megmondtam, hogy kénytelenek voltunk leszállni a közelben repülőgéppel és hogy ketten vagyunk magyarok, rendkívül kedvesen fogadott: «A magyarok nekünk testvéreink és önök az én vendégeim!»

Mindjárt szaladt is egy kis armádia a «szállodában» várakozó Zichyért, és kis idő múlva a kegyelmes úr asztalá-

nál igazi török ebédet fogyszatottunk. Társam itt végre szíve szerint jóllakhatott kedvenc ételével, a finom töltött aubergine-nel, mert ez Törökországban nemzeti étel, de magam sem maradtam el mögötte számos töltöttpaprika elfogyasztásával.

Őexcellenciáját rendkívül érdekelte utazásunk és a legnagyobb szívéllyességgel meghívott az esti ünnepi bankettre. Kérdezte, hogy hol vagyunk elszállásolva, de amikor már-már várakozó készséggel feleltem, hogy egyelőre csak leraktuk a holminkat a «szállodában», nagyot nevetett a «hotel» szóra, de jobb szállást ő sem ajánlott fel nekünk.

A délután folyamán pénzt váltottunk (sokszor kellett emlegetni a «testvériséget») és benzint szereztem a holnapi, közel 500 kilométeres útra. Estefelé még egy motorpróbát tartottunk. Az olajnyomásmérő megrémített, mert nem akart mutatni, de hamarosan kiderült, hogy csak a manométerben volt valami kis hiba.

Amikor a «kaszinókertbe» értünk, már terítve volt a hosszú asztal és együtt volt a helyőrség tisztikara. Kis idő múlva megérkezett a Pasa s az asztal kétoldalán, maga mellé ültetett le bennünket.

Érdekes az ilyen keleti bankett. Az ételek a legkülönbözőbb tálakban, művészi változatosságban le vannak téve az asztalra. Mindenki előtt egy tányér, néhány pohár és evőeszköz. Utóbbit és a tányérokat étkezés közben nem váltják, csak úgy kissé megtörlik kenyérrel és folyik tovább az étkezés. Igyekeztem követni Őexcellenciája példáját és így körülbelül a következő menút ettem: néhány szem kitűnő vastaghéjú szőlőt, utána étvágygerjesztőnek néhány kanálnyi abból a vastag aludttejből, amely csészékben állott minden tál mellett. Következett egy cigaretta és egy szelet dinnye, hozzá egy kis főtt rizs. Erről aztán már komolyabb ételre tértünk át és a legfinomabb sült báránydarabokat maga a tábornok úr személyesen rakta a tányéromra, ezekhez illett egy kis szárított szőlős lepényt enni. A kis hússzeleteket csak addig szabad fogyasztani, amíg melegek, amikor már kissé faggyúsodnak, jobb áttérni a töltöttpaprikára, hozzá nagyon finom az aludttej. Kenyér és sajt is



van bőven, a tányérok és az evőeszközök tisztításához, míg az egészen elsőrendű anatóliai vörösbort csak egy közben elszívott cigaretta mellett szabad élvezni.

Mihelyt a Pasa megrendeli a kávé, — mert ezt már úgy hozzák frissen — megszólal a gramofon és az urak dúdolva kísérik a fél- és negyedhangokból álló, egyhangú dalokat. Erről persze szóba került a tánc is, és Őexcellenciája érdeklődött, hogy ismerjük-e a török nemzeti táncot, a «zeybek»-et. Tagadó válaszukra a Pasa intett és azonnal felugrott két százados, akik a gramofon síró hangja mellett a legnagyobb kecsességgel eljárták a rendkívül elegáns-mozdulatú, komplikált figurákból álló táncot.

Megteltek a poharak vízzel kevert ánis-pálinkával és a kegyelmes úr felköszöntött bennünket a török-magyar barátság nevében.

Későn ért véget a bankett, de mi nem is igen bántuk, mert őszintén féltünk az éjjeli szállástól. Nem is lehetett a lámpát eloltani, és amikor végre kissé elszenderedtünk és a mécses magától elaludt, megóvott bennünket komolyabb bajtól az a tény, hogy a csendőrség is végre értesült itt-létünkéről és úgy éjfél után egy óra tájt beállított hozzánk egy őrmester útlevélvizsgálatra. Így megint kerítettek egy lámpát és mi ismét hozzáláthattunk védekező «hadművelteinkhez». Most gondoskodtunk róla, hogy az autó az «oteli» előtt álljon egész éjjel, így sikerült még teljes sötétségben elhagyni a szenvedések tanyáját és a halványuló csillagok alatt nemsokára már berregett is a kis «Gipsy»-motor.

A korai start ellenére — 5 órakor hagytuk el a földet — 1000 méter magasságig már most is elég nyugtalan volt a levegő. Félóra alatt elértük az Ak-Geul tavát és elrepültünk a körülfekvő mocsarak fölött. A térkép szerint még a fennsík fölött kellene lennünk, de valóságban már 1000 méteres ormok fölött járunk. Zichy kormányoz és én fokozott figyelemmel navigálok. Jobbkéz felől, mint egy áthághatatlan, komor fal, mered az ég felé a Taurosz hatalmas tömege. Kutatom a láthatáron a szagatatott bérceket, hogy vajjon hol lesz az a híres hágó, amelyen majd keresztül kell jutnunk.

Ellenszelünk van és Zichy ügyesen használja ki a szél-

lökéseket, hogy magasabbra emeljék a gépet. A motor beállításában most már megbízom, 2220 méteren járunk és még mindig szépen, egyenletesen húz. A kanyargó vasútvonal mélyen alattunk nagy ívben jobbra fordul a hegyek közé. Kezdjük megkerülni a Bulgar-Dagh 3500 méteres ormát. Egyideig még elég széles völgy fölött haladunk, előre nézve azonban már látom, hogy a völgy alja mindjobban emelkedik és hogy mi egyenesen ennek a ferde síknak tartunk. Kétoldalt egyre szűkül a völgy. A vasút merész szerpentinákban emelkedik a jobboldali lejtőn fölfelé. Most már nincs is olyan mélyen alattunk és igyekszem a sziklafalba tört szabályos vonalat szemmel követni legmagasabb pontjáig.

Hátraszólok Zichynek, hogy még húzza a gépet, de csak addig, amíg egyenletes marad a motor fordulatszám. Most hirtelen jobbra meglátom azt a mély rést, amelyen keresztül vezet a hágó, bemondom Zichynek az új irányt, és amint jobbra fordulunk, felragyog körülöttünk a Taurusz teljes fenségében. Szinte merőleges, kopár sziklafalak, mély hasadásokkal, elővillan belőlük itt-ott a hó. A hegy-szoros teljesen összeszűkül, kétoldalt, alig párszáz méternyire a komor sziklák, köröskörül magas ormok, ezeken már nem emelkedhetnénk felül. A motor hangja mintha keményebb lenne, 2500 méteren járunk és Zichy szól, hogy a gép már nem emelkedik. Érzem azonban, hogy hátszelünk van, azért nem jutunk följebb és nem is szeretném tovább erőltetni a motort, azért meghagyom társamnak, hogy csak maradjunk egyelőre így.

Katlanszerű nyílásba értünk, látom, hogy a vasútvonal balra fordul és ott eltűnik egy keskeny szakadékban. Körülöttünk a hegyek gerincei még mindig magasabbak nálunk, de ott elől, balra, mintha egy éles hegyhát egymagasságban lenne velünk és a mögött már nem látok bérceket. Közeledünk a katlan túlsó oldalához, mindjárt meg kell látnom a kivezető szakadékot, néhány türelmetlen másodperc és... egy pillanatra elszorul a torkom: a szűk sziklaszakadékból koromfekete felhők gomolyognak felénk!

— Nem mehetünk be a szorosba, — kiáltok Zichynek —

tele van felhővel. Próbáljuk meg balra, ott, annál az alacsonyabb gerincnél!

— Nem jutunk át rajta, — cseng a fülemben a telefon — inkább kíséreljük meg a szorost!

— Jó, nem bánom, de ha a felhők mélyen leérnek a völgybe, nem mehetünk bele, inkább itt próbáljunk magassabbra jutni!

Átnézek ahhoz a hegyháthoz, amelyen esetleg még átjuthatnánk és ebben a pillanatban csillogva, gomolyogva hófehér, vastag felhőtakaró sodródik föléje. Csapdába kerülünk! A felhőáradat a Taurosz déli lejtője felől hömpölyög, velünk szemben. Mögöttünk a bércek ragyognak az erős napsugárban, de még néhány perc és a katlan is bezárul előttünk. Önkéntelenül is a gázszabályzóhoz nyúlok, bár társam már úgyis teljesen kinyitotta. A motor teljes fordulatszámra bűg, de a szemközt sodródó felhők előszele most mintha emelné a gépet.

Itt van előttünk a hegyszoros bejárata. Zichy egyenesen nekikormányozza a gépet és a következő pillanatban ujjongani tudnék az örömtől: a felhőtakaró a déli lejtőn mélyebben gomolyog és most már alattunk marad. Néhány röpké párafoszlányon suhanunk keresztül és kint vagyunk a felhők fölött!

Dél felé, ameddig a szem ellát, vakítóan ragyogó felhőtakaró, itt-ott egy szigetszerűen kiálló hegycsúcs vagy fölfelé gomolygó felhőoszlop. Fölöttünk gyönyörű tiszta, sötét-kék ég és mögöttünk a Taurosz szaggatott sziklafala. Mint a gát állja útját a felhőtenger árjának. Nincs szellőkés, nincs váltakozó légáramlat, mozdulatlanul, fenséges nyugalommal csilognak a «moly» ezüstszárnnyai a felhőóceán felett.

Teljes szívvel élvezzük a helyzetet. Hátra-hátra nézünk a Taurosz távolodó ormai felé és gratulálok Zichynek szép, precíz manővereihez.

Gondoskodni kell a benzin utánpótlásáról. A tartalék-tartály pumpája a hátsó ülésben van, ezért átveszem a kormányt és amíg Zichy pumpálja a benzint, jókedvvel nyomom a gépet előre és visszaveszem a gázt felére. Így is 180 kilométert mutat a sebességmérő.

Arra gondolok, hogy itt a felhőtakaró fölött pontosan kell tartanom az iránytű-kurzust. Angol térképem feltűn-teti az egyes kurzusszakaszokat, leolvasom, hogy a tenger és Aleppo felé 122 fokos az irány. Pontosán ebbe az irányba fordulok. Reggel hét óra van, tehát másfélóra alatt átkel-tünk a hatalmas Tauroszon.

Kis idő múlva szaggatottá válik a felhőtakaró és hogy kéméljem a motort, egy felhőlyukon keresztül lesiklom a felhők alá. Már messze bent vagyunk a partmelléki síkság fölött. Nemsokára újabb örömmel állapítom meg, hogy zsinóregyenesen tartunk Adana városa felé. Kár, gondolom magamban, hogy itt nincs repülőtér, jó volna reggelizni, mert hiszen éhgyomorral indultunk, de viszont ki kell használni a kora reggeli időt, hogy átjussunk a sziriai partvidék hegyláncán, mert helyenkint közel 1600 méter magas.

Adana után egyideig a vasutat követem, aztán megint rátérek az előbbi iránytű-kurzusra. Nemsokára feltűnik előttünk a Földközi-tenger alexandrettai öble. Alig 1000 méter magasságban tartom a gépet és csak háromnegyed gázzal rójuk a kilométereket.

Nagy ívben követem a tenger partját. Alattunk jobbkéz felől csillog a sötétkék tükör, balra sűrű cserjéssel borított alacsony dombok. Alánk kanyarodik észak felől jövet a vasútvonal, amelynek Alexandretta a végállomása.

Ha berajzolt kurzusomat követném, most balra el kellene távolodnom a tengertől, hogy egyenes vonalban átrepülhessek a Gyaur-Dagh hegyláncán, Aleppo felé. Itt azonban váratlan akadályra talállok. A partmelléki hegyek először is jóval magasabbak, mintsem a térkép után hittem volna, de ami ennél sokkal rosszabb, sűrű, magas felhőtakaró borítja őket.

Átadom a kormányt Zichynek és a térképet tanulmányozom. Alexandrettától délre mintha alacsonyabbak lennének a hegyek, ott talán találunk felhőnyílást.

Milyen keserves az ilyen repülés, ha nem lehet időjelen-tést kapni. Hála Istennek, most már Szíriában vagyunk, francia területen, ott majd ismét rendelkezésre állanak pontos meteorológiai adatok.



A Lybiai Sivatag kútjai.  
Szelima-oázis talajvíz forrása, a Lybiai Sivatag legjobb ivóvize.





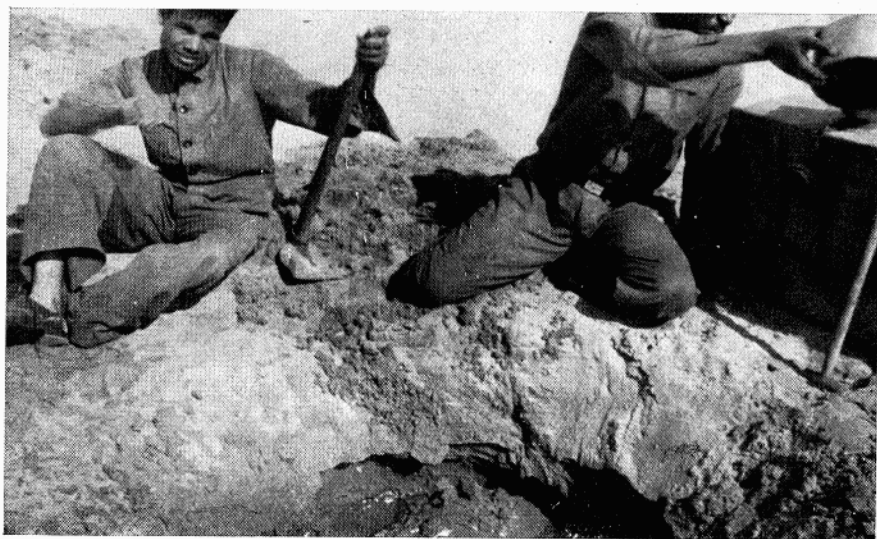
Merga-oázis mély pontjain bárhol kutat lehet ásni.



Alig egy ásónyomásnyira már nedves a homok.



A kút száját nedves homokkal kell kitapasztani.



Egy méter mélységben már felgyülemlik a víz.



Terfau-i óázisban két méter mélyre kell ásni.



A Darb el Arbain karavánút egyik legfontosabb kútja: Laqqia Arbain.  
Víztükre állandóan nyílt, de hínáros.

Nézem a hegyeket, végig vastag felhősapka födi az egész hegyláncot. Nem marad más hátra, mint hogy Alexandrettában leszálljunk. Ki tudja, ezzel nem veszítem-e el az egész napot, mert a déli és délutáni órákban majd nem lehet átrepülni a hegyláncra? Vagy tán maradjak a tenger fölött és kövessem a partot egészen Antiochián túl, mert ott vége a hegyláncnak? Hol talállok ott benzint, és ki tudja, milyenek a térképbe berajzolt francia katonai leszállóhelyek, ha ugyan egyáltalában jelezve vannak?

Elérjük Alexandretta városát és elrepülünk a kikötő fölött. Egy nagy gözösről integetnek felénk, körülötte a csónakok tucatjai, szinte úgy csüngnek rajta, mint a kulancsok.

Térképemen a leszállóhely a városon túl, mintegy 6 kilométernyire van berajzolva. Két országút vezet ki a városból, az egyik balra fordul, föl, a hegyek közé, a másik követi a tengerpartot. Az utóbbi mellett van állítólag a repülőtér.

Alacsonyan repülünk és nézem, nézem, hol van a megjelölt hely. Néhány kukoricatábla, pár ház, egy kis falu, mellette több helyen is nyomtatókörok, lóval csépelnek rajtuk. Az országúton több autó, kint a tengeren bárkák. Mintegy 10 kilométert repülünk a part mellett, aztán szólok Zichynek, hogy forduljon vissza, nem találom a repülőtér. A városhoz közeledve látok egy jó, síma táblát, legföljebb majd arra szállunk le. Mutatom Zichynek és fölébe siklunk. Akár már le is szállhatnánk, de egy lovas halad el előttünk és a lova megbokrosodik. Sebj, kerülünk körül mégegyszer és azután szálljunk le...

A hegyek felé fordulva, fölnézek a hegytetőre, ott, amerre a másik országút vezet, alacsonyabb a hegylánc, ott valami hágónak kell lennie, a térkép szerint is alig 1000 méteres és fölötte nincsen felhő.

Így hát mégis elérhetjük Aleppot! Hirtelen elhatározással szólok Zichynek, hogy már nem is kell leszállnunk, átrepüljük a hágót. Fölbúg megint a motor és erősen kapaszkodva, megindulunk a hegyek felé. A levegő teljesen nyugodt, sőt — ha gondoltam volna rá — ebben a hőségben *vésztojólóan* nyugodt.

Pontosán 7 óra 50 perc volt, amikor elhagytuk a tengerpartot. Meredeken mászunk fölfelé és hamarosan az első dombok fölött vagyunk. Egy kis széllelés, nem csoda, itt a hegyek közelében. Most megint egy-két erősebb dobás. Zichy nyugodtan parírozza. De mi ez? Hatalmas zökkenés és legalább 100 méterrel vagyunk feljebb. Emelkedő légáramlat?

Hogy azután mi volt, azt társam jobban tudná megmondani. Másodpercek alatt megváltozott minden. Az első lökést gyors egymásutánban három-négy is követte, szinte rugdalva ragadták a gépet fölfelé, de egyszersmind örült iramban a hegyoldalnak is. Ennek már fele sem tréfa, még nem tudom, mire véljem a dolgot, amikor körülöttünk elborul minden. Még a motor hangját is túlsüvíti valami rettenetes földöntúli bűgás. Szédületes sebességgel száguldunk a hegyszoros felé és elszörnyedve látom, mint jár valóságos forgótáncot térdem között a kormánybot.

Zichy elvesztette volna az uralmat a gép fölött?

— Mi van? — ordítom a telefonba.

— Nem tudon, alig bírom tartani — jön a szaggatott válasz.

Egy gondolat szikrázik át az agyamon: vihar! Olvas-tam róla... utoljára Londonban... egy repülő-szaklapban!...

Most már valóságos haláltáncot járunk, a gép minden porcikájában recsegeve, vibrálva dobja magát egyik oldalról a másikra. Balra előttünk a hágó, benne kis falu, arra, arra gondoltam, ott alacsonyabb a hegy. Hiába. Elemi erővel sodródunk jobbra, a sziklafal felé... most, most... látom, hogy odacsapódunk, hogy vége mindennek és hirtelen valami hideg nyugalom száll meg:

— Jobbra, fordulj jobbra, bele a szakadékba — kiáltom Zichynek. Fél szárnyon állva engedelmeskedik a gép. Alig néhány méternyire süvítünk el a sziklák mellett. Az az érzésem, ha most kinyujtanám a karomat, leszabhatnám ott azt a bokrot.

Bent vagyunk a pokol tornácában. A motor hol felsír örült fordulatszámmal, ahogy a megkínzott légszavár hiába



próbál kapaszkodni a minket előresodró légáramba, hol megcsuklik, amint a majdnem függőlegesen lógó gép súlya megterheli. Balra ismét szakadékokat látok és kiáltásomra Zichy minden erejének megfeszítésével arra dobja a gépet. Alig néhány méterre zúgunk el a sziklák mellett. Most jobboldalt látok nyílást, még egy domb van előtte, csak azt sikerüljön megkerülni. Kiáltok megint társamnak, hogy forduljon arra. A hegyszoros legmagasabb pontján vagyunk, függőlegesen bedőlve kerüljük el a dombot, mögötte kiszélesedik a hegyszoros és ott lent a szíkság, a túlsó oldal!

Alattunk ritka bozótos, alig vagyunk 10 méternyire és most az orkán nyomja a gépet a hegyről leáramló szélvihar teljes erejével. Még ez az utolsó sziklalépcső, még csak azon tudunk túlelmelkedni! Nem tudom, hogyan ugrotta át a gép a párkányt, tán földet értünk, tán a megtört légáram kapott fel mégegyszer, de túl vagyunk rajta és mint a kilőtt nyíl, süvítünk ki az ürbe...

Most ránkcsap a hegylánc túlsó oldalán lezuhanó légtömeg. Rettenetes ütés, kizuhan alólam az ülés és a tartószíjban lógva, zuhanok lefelé. Próbálok kapaszkodni, hallok, hogy Zichy élesen felkiált, nem tudom mit mond, aztán belenyomódom az ülésbe, mintha prés nehezednék rám és nézem a szárnyakat, hogy bírják-e ezt a rettenetes nyomást.

A kormánybot mozgásán érzem, hog Zichy próbál tovább küzdeni. Csak ki innen, ki ebből a pokolból, el a síkság fölé, ahol ha sodor is az orkán, de már nem taszít le a mélységbe. Az előbbinél még rettenetesebb ütés fölülről. Feltartóztathatatlanul zuhanunk lefelé, a tartószíj belémvág és kérlelhetetlenül visz magával. A motor felsír, de már hiába kapom vissza a gázt, érzem, hogy baj van, remeg, vibrál minden a gép belsejében.

Ezzel a leírhatatlan áteséssel már kint is vagyunk a síkságon, alig 200 méternyire, valami mocsaras rét fölött. Balra egy falu, mellette legelők. Zichy még megpróbálja, hogy arra vezesse a gépet, aztán orral fordulunk a szántóföldek felé.

— Mit csinálsz? — ordítom — ne, ne arra!

— Nem bírom már — jön a rekedt válasz.

— Nem baj, majd én! ...

Megragadom a kormányt, rángatózva dobálja ide-oda a kezemet.

Hiába minden, a motor egy pillanatra feltúrázik, aztán erőtllenül leáll. Rángatom a gázszabályozót előre-hátra, most, most újra bekap a motor, tán sikerül a szél ellen fordulnom, teljes erővel belépem balra az oldalkormányt és bedöntöm a gépet. Egy pillanatig mintha sikerülne, aztán ismét leáll a megkínzott motor és félszárnnyon állva, oldalt elkap az orkán. Érzem, mint sodródunk a föld felé, dühös élniakarással átdobom a kormányokat... hát leszállok hátszéllal... ha már másképp nem megy, csak ne így... csak ne féloldalt lógva!

Visszalendül a gép hátszélbe, látom, amint közvetlen alattunk száguld el a fű szédületes sebességgel.

Csak tartom egyenesben a kormányt, a szárnyak vízszintesen állnak, egy könnyű ütés és tudom, hogy már levált a futószerkezet, aztán messzire csúszunk a földön, recseg, ropog előttem minden, a benzintartály nekifeszül a lábamnak, érzem, hogy eltörik, ha még továbbnyomja. Teljes erővel felrántom lábaimat és egy utolsó reccsenéssel kettétörik a gép törzse közvetlenül az ülésém előtt.

A gyújtás-kikapcsolóhoz kapok, de már, mintha nagyon messziről jönne, hallok Zichy hangját a recsegés közepette. Már kikapcsoltam. Aztán megszűnik minden mozgás és csendesen szólok a telefonba: — nincs semmi bajom, hát neked? — Nekem sincs — jön a megnyugtató válasz.

Kiszabadítom magam összepréselt helyzetemből és kimászok a gépből, mutatom Zichynek, hogy kezem, lábam ép. Ő is kiugrik üléséből és mondja, hogy feküdjek le azonnal. Látom, amint az összeroncsolt ülésemet nézi és nem tudja elhinni, hogy ne legyen bajom. Megnyugtatom, hogy teljesen rendben vagyok. A balkezem vérzik erősen, egy fadarab mélyen belement a kéz oldalába. A lábamon zúzó-dás, ott, ahol a benzintartály megnyomta. Szegény szép gépem a földbe fúródott motorral, derékban kettétörve, de sértetlen szárnyakkal meg-megrándul mellettünk.

Zúg, szaggat körülöttünk a tomboló orkán, alig bírunk állva maradni, oly elemi erővel söpör végig a síkságon.

Reggel 8 óra van, csak 10 perce hagytuk el a tengerpartot a hegység túlsó oldalán, ezalatt 36 kilométert tettünk meg légvonalban, de közben 1000 métert emelkedtünk és ugyanannyit sodródtunk lefelé. Átlagsebességünk ezen az utolsó szakaszon meghaladta a 250 órakilométert!

Vágtatva közeledik egy khaki-egyenruhás, trópusisakos lovas, a francia hadsereg kitűnően megszervezett arab csendőrségének altisztje. Mondja, hogy látta lezuhanni a gépet, kérdi, hogy miért jöttünk át a hegyen, inni ad a kulacsából és intézkedik, hogy a közeli faluból előrohanó arabok kapaszkodjanak a még mindig sodródó gépbe.

Cöveket ütünk a földbe és hamarosan előkerített pányvakkal kikötjük a gépet, mert a tomboló orkán kis híjja, hogy fel nem fordítja.

Aztán vezetőt rendel mellénk a lovascsendőr és megindulunk a három kilométernyire levő országút felé. Csak néhány szót váltunk Zichyvel, elhatározzuk, hogy se most, se később nem fogunk arról beszélni, hogy mit kellett volna másképp csinálni, vagy hogy hogyan lehetett volna, ha nincsen ez vagy az a balszerencsénk. Megtörtént és szerencsésen megmenekültünk, *ennek* az expedíciónak vége, de a «moly» ezüstszárnyai még fel fognak emelkedni a magasba!

Egy autó bevitt Kirik Khan faluba, ott egy fiatal francia tiszt rendkívül szívesen fogadott és minden lehetőt megtett érdekünkben. A falu szíriai orvosa megpróbálta kioperálni kezemből a fadarabot, de amikor hosszas vagdalás és kénzés után sem tudott hozzáférni, miközben francia barátunk és bizony Zichy is a nézéstől rosszul lettek, abbahagytuk a dolgot, hogy majd az alexandrettai kórház híres sebészére bízzuk.

A francia tiszttől megtudtuk, hogy a mostani évszakban gyakoriak a hirtelen keletkező viharok és hogy ezért a nyári hónapokban soha senki sem repül át a hegyeket, hanem megkerülik Antiochia irányában.

Azóta még sokkal többet is megtudtunk az itteni légi közlekedésre vonatkozólag. Mindenekelőtt az okoz nagy

nehézséget, hogy a török oldalon nincsen meteorológiai szolgálat, az onnan érkező gépek teljesen a jó szerencsére kell hogy bízzák magukat.

Megtudtuk, hogy a Tauroszt bizony nem igen szokták átrepülni, még a nagy hárommotoros gépek is arra kerülnek, amerre én eredetileg terveztem.

A francia repülőtisztek nem tudtak róla, hogy egy kis 100 lóerős «moly» valaha is átjött volna a Tauros hágóján és őszinte gratulációjukkal vígasztaltak.

Mindeki kedves és barátságos hozzánk és az egész környéken most mi vagyunk a legérdekesebb «esemény».

Átjöttünk Alexandrettába és teherautón ide szállítottuk a gépet is. A város előkelőségeinek nyári villái fönt vannak a hegyoldalon, sokan figyelték onnan gépünket aznap reggel és többen fölkerestek, akik látták a kis «moly» haláltáncát a hirtelen kerekedett orkánban. Alexandrettában már biztosra vették, hogy a gép fönt, a hegyszoros szakadékaiban lezuhant és most búcsújárás van az összetört gép megtekintésére.

A francia hatóságok előzékenysége nem ismer határt és az itteni gyönyörűen berendezett kórház sebész-főorvosa percek alatt kioperálta kezemből a vastag fadarabot. A gépet most ládába csomagoljuk és hajón küldöm vissza Angliába a gyárba, mi pedig szeptember elsején indulunk az egyiptomi postahajóval Alexandrián át vissza, hazafelé.

De a «moly» mégis el fog repülni a Libyai-sivatag szívébe!

### III.

## Nyomok.

Tán lesznek olvasóim között vadászemberek, akik felfigyelmek ennek a fejezetnek a címére, arra gondolva, hogy valami hasznos és tanulságos dologról lesz szó, mint például vad-csapázásról, vagy vérnyomkövetésről, szóval valami olyasmiről, aminek hasznát veheti a hazai vadász. Én azonban olyan nyom-olvasásról írok, amilyenhez idehaza nálunk, hál'Istennek, nem adódnak meg a feltételek, még a friss hóesés után sem.

Azért írom, hogy hál'Istennek, mert hiszen a sors sok mostohasága mellett annak mégis csak örülhetünk, hogy hazánkat még nem takarja ezernyi kilométer szélteben és hosszában az a finom, aranyárga vagy narancsvörös homok, amely az én munkásságom területét, a Libyai-sivatagot borítja.

Gyermekkorom egyik bántó kiábrándulása volt, amikor rájöttem, hogy May Károly és Sherlock Holmes nyom-olvasó csodáit nem vihettem át a gyakorlati életbe. Valahogyan mindig szenvedélyem volt a csapázás és még kamaszkoromban is előfordult, hogy a megserétezett nyulat hajtás után a «vércsapán» próbáltam követni. Sokszor haragudtam az öreg foltos Trapp-ra, vagy a vörös Kém-re, atyám derék vizsláira, amikor lihegve száguldtak el mellettem, foguk között a megtalált nyúllal, olyankor, amikor már sokszáz lépésnyire «kidolgoztam» a sárgult lombokon itt-ott felcsillanó vörös foltokat.

Máskor órákhosszat is elballagtam egy-egy éjszakai



szarvasvonulás csapáin. Nem tudtam a szememet levenni az ázott őszi szántásba süppedt csülkök nyomáról. Itt léptek ki a tuskóból, két tehén, egy borjú, meg egy bika, — vajjon az a páratlan tizenkettes-e? — ott visz végig a nyom az uradalmi gőzszántáson a rossz-kuti rét felé. Itt megálltak és a vasúti töltés felé figyeltek, biztos a 4 órai tehervonat idején volt, lám, el is fordultak, tudom is már, hogy a csalitos-tetőn túl majd lekerülnek az őrház alá . . .

Később eljött számomra a csapázás magas iskolája, az afrikai nagyvad követése. Elefántnyomokon jártam napokon át, oroszlánok ivóhelyén méregettem a hatalmas mancsok átmérőjét és egy-egy elmozdult kőre, lerágott gallyra, vagy elnyírtvégű fűcsomóra figyelmeztettek fekete vezetőim, amikor sziklás talajon Kudu nyomában jártunk.

De mindez csak ízelítő volt addig, amíg megismerkedtem a sivataggal.

Itt nyílik csak igazi alkalom a nyom-olvasásra, sőt mondhatom, hogy nekünk sivatagkutatóknak éppúgy mesterségünkhöz tartozik ez a tudomány, mint az, hogy értsünk az iránytűhöz és a helymeghatározó műszerekhez. Ott a sokszázezer négyzetkilométernyi érintetlen homok- és sziklapusztaságban a legcsekélyebb nyom, a legrégibb csapa is valóságos élménnyé válik.

Eljött az idő, amikor már nem irigyeltem az indián vadölőt, amikor már nem csodáltam a detektív-királyt.

A sivataghomok nyitott könyv annak, aki megtanul benne olvasni, de csalódnak az én kedves olvasóim között azok, akik most azt mondják magukban, hogy persze . . . könnyű nyom-olvasásról beszélni olyan embernek, akinek előbb felhíntették a geográfiáját szép száraz homokóratöltelékkel. Mert bizony misem könnyebb a sivatagban, mint a nyomot meg nem látni és misem nehezebb, mint a talált nyomon eligazodni.

Hogy mindjárt durva példával kezdjem, vajjon mit tett volna May Károly, amikor több száz kilométernyire az emberfiától még sohasem járt ismeretlen homoksíkság belsejében, száguldó gépkocsija hirtelen egy friss, széles

nyomot keresztezett volna? Nagy ívben visszafordult volna ugy-e, és a kocsiból kiszállva, vizsgálná az egyenesvonalban futó, mintegy másfél láb széles, szalagszerű nyomot, amely a homokban könnyedén benyomott, egymásmellé sorakozó négyzetek végtelen láncolatából áll. Tán le is hajolt volna, hogy megfújja a nyom szélét és a könnyen lecsurgó homokszemek lazaságáról meg is állapítaná, hogy a nyom teljesen friss, alig egy-két órás, mert az élesen elhatárolt szélekről még nem permeteznek le a homokszemcsék a nyom belsejébe. Mégis, milyen jármű hagyhat hátra ilyen nyomot, amely az egyik láthatártól jön és a másikba vész el? Egyébként még azt sem lehet megállapítani, hogy melyik irányból jött és merre ment ez az »egykerekű tank«, mert hiszen nem is lehet más, mint egy hernyótalpas, vagyis traktorszerű motorkerékpár, ha ugyan létezne ilyen? És itt, ahol biztosan tudom, hogy az enyém az első kutató-expedíció, amely valaha erre járt, sőt azt is tudom, hogy rajtunk kívül senkisé ismerte meg neki a sivatag emez ismeretlen régiójának?

De a sivatagban nem történnek csodák és a nyomokból is csak olvasni kell tudni. Tegnapelőtt, amikor innen száz kilométerre északra táboroztunk és amikor estefelé az az erős szél kerekedett, amely tegnap is, ma is kitartott, eldobáltuk az üres benzineskannákat, miután a kocsikat feltöltöttük. Azóta jókorát kerültünk délkeletnek, majd esmét nyugatnak és most az egyik szélgörgötte benzineskanna nyomát kereszteztük!

Ugyanez az északi szél lopta el egyszer egyik vászonra vont térképemet, de napokkal később megtaláltam, mintegy hatvan kilométerre onnan, ahol elveszett, úgy hogy a homokban különös csillagrajz alakú nyomokat láttam, azonnal tudtam róluk, hogy csakis valami szélhordta könnyű tárgynak lehet a nyoma.

Az egyiptomi határőrség volt parancsnoka mesélte nékem, hogy egyízben sürgősen hívták egy beduin táborhoz, mert ott az éjszaka gyilkosság és emberrablás történt. A támadás — valami törzsközötti vérbosszúról volt szó — úgy történt, hogy magányosan álló sátorba, amelyben csak

a családfő, annak felesége és két gyermeke tartózkodott, először belöttek, halálra sebezve az asszonyt, majd a ki-rohanó férfit lövéssel megsebesítették és lóháthoz kötve, elhurcolták. A két halálra rémült apróságon kívül az eset-nek tehát nem volt tanúja, mégis reggelre a szomszédság-ban tanyázó nomádok azonnal megállapították, hogy a támadók öten voltak, három tevéen és két lóval jöttek, az egyik ló szürke, arra kötözték az elhurcolt sebesültet, a másik pej, annak a háta fel van törve (a támadás előtt a gyilkosok nem messze pihenőt tartottak és átnyergeltek, ezalatt a ló hempergett a homokban) és a tevék hulladéka után megmondták, hogy azok hol legeltek utoljára, ami elárulta a gyilkosok törzsét. A határőr-tiszt a kérdéses törzsnél csakugyan megtalálta a két lovat és elfogta a gyil-kosokat, bár azok ügyeltek arra, hogy egy erősen járt kara-vánúton eltűntessék az éjszakai kirándulás kiinduló és visszatérő nyomait.

Egyszer a Déli-Lybiai-sivatagban hiénakutyáktól fris-sen ölt strucckakast találtam. Visszafelé követtem a hajsza nyomait és mintegy 8 kilométeres távon leolvashattam a sivataghomokról az egész dráma lefolyását. Itt lépkedett a strucckakas teljes nyugalomban, itt megállt és észak felé figyelt, most futásnak eredt..., néhány száz méternyire északra egy homokhullám mögött ott voltak a hiénakutyák nyomai. Két vadkutya kivált a falkából és lassú, hosszú ugrásokkal üldözte a kakast. Az egyik egyenesen mögötte, a másik oldalt, vele párhuzamosan. A vadkutya-falka jó messze oldalt követte a hajszát, úgy használva fel a terepet, hogy a strucc ezeket nem láthatta. Mintegy nyolc kilométer után a falkából, amelyben sok kölyökkutya is volt, hirtelen kivált egy nagy állat. Éles szögben tartott a két társa által üldözött kakas felé. Most valamennyi nyom óriási sebesség-ről tanúskodik, a három vadkutya szinte egyszerre éri el az áldozatot. A végküzdelem alig húsz méter átmérőjű körben játszódott le, a strucc kétségbeesetten kettőt perdült, oldalt és visszafelé... és itt fekszik átharapott torokkal, szétmarcangolt testtel.

Számtalan hasonló esetet mondhatnék el állati, emberi

és gépjárműnyomokkal kapcsolatban. Különösen az utóbbiak nagyjelentőségűek a sivatagkutató expedíciók munkájában és mivel csak kevesen vagyunk, akik Libya belsejét járjuk, nem csodálatos, ha azonnal tudjuk egy-egy régi nyomról, hogy melyik expedíció hagyta hátra, melyik esztendőben.

Tudom, hogy most többen azt kérdeznék, hogy hát meddig maradnak meg a nyomok a sivatagban? Ennek is egészen határozott törvényei vannak. A nagy homoksíkságokban, az úgynevezett «zerir»-eken időközönként végigseper a szél, de a láb- vagy keréknyom teljesen frissnek látszik akár hetekig is, ha közben szélcsend volt. Csak arról lehet megállapítani, hogy az ilyen nyom valóban friss-e, avagy már többnapos, hogy a nyom szélén fúvásra omlik-e le a homok, vagy már lepermeztetett magától. Az ilyen friss, vagy szélről még meg nem bolygatott nyomot azonban nagyon nehéz észrevenni még rövid távolságra is, hacsak nem keresztezi az ember, avagy nem korán reggel, vagy késő délután halad el mellette, amikor a nyom bemélyedése árnyékot kap. Ha azonban már megfújta a szél, akkor messziről is feltűnővé válik a csapa, mert már megtelt finomszemcséjű homokkal. s annak a színe világosabb, mint a környező talajé. Az ilyen világosan kirajzolt nyom sokhelyütt évekig is megmarad, kivéve olyan területeken, ahol egy-egy homokvihar történetesen megszűnt, vagyis elejtette, lerakta a szélhordta homokot. Szélvédte dombos vidéken, vagy a hegységek völgyeiben persze még tovább maradnak meg a nyomok. Még 1933-ban követhettem olyan automobilnyomokat, amelyeket katonai felderítő járőrök hagytak hátra 1917-ben.

Sivatagexpedíciónk számára a legnagyobb szenzációt egy-egy friss karavánnyom jelenti. Libyában csakis a sivatag szélén, vagy a lakott oázisokhoz közel találhatunk ilyeneket, ha valahol beljebb keresztezünk tevenyomokat, ott azonnal fegyveres készenlétbe helyezkedik az expedíció, mert nem lehet jójáratban az a beduin csapat, amely az élettelen sivatag belsejében kalandozik. A sivatagkutatás törvényei azonban mégis megkívánják, hogy ilyen nyomot —

ha valóban friss — azonnal követni kell, mert hiszen eltévedt és szomjhalálnak kitett emberekről is lehet szó.

Ilyenkor tudni kell, hogy egy 100—120 tevéből álló málháskaravánnal csak 10—15 ember jár. Ha ott vannak a homokban az arabok gyalogos nyomai, akkor nincs baj, mert a beduin jobban szeret gyalog menetelni többszáz kilométeres úton is, mint hogy a tevéjét fárasssa. Csak éjszaka és a hajnali órákban ülnek tevéikre, hogy az állaton melegedjenek. Más a hátasteve nyoma, mint a málhás állaté és ezekről is meg lehet látni, hogy meg volt-e terhelve vagy sem. A tevék hulladékjából meg lehet állapítani, hogy milyen koszton élnek. Találtak-e legelőt a napokban, avagy takarmányt etetnek? A kísérők reggel és estefelé mezítláb mennek, napközben a forró homokon szandált viselnek. Más a szudáni szandál és a fezzani papucs talpa, más az arab lábnyom, mint a negroid pásztoroké. Ha valamelyik teve nyoma mellett mély barázda van a homokban, akkor hosszú ágat, vagy lándzsanyelet erősítettek a nyereghez, hogy ezt a megtéveszthetetlen nyomot kövessék a hátramaradt társak. Az ilyen nyom mindig előőrs nyoma.

Sok érdekes kalandom volt az ilyen nyomkövetéssel kapcsolatban, de sohasem ámultam el annyira, mint egyszer egyik útitársam kérdésén, amit egy karavánommal kapcsolatban intézett hozzám. Az illető úr nagy Afrika-utazó hírében állott, számos könyve jelent meg afrikai kutatásairól, és az egyik egyetem afrikaszakos magántanára. Friss csapát kereszteztem oly helyen, ahol nem szeretek bennszülött-nyomokat látni, de néhány perc alatt szudáni kísérőimmel megállapítottuk, hogy ilyen és ilyen törzsbeliék datolyát szállítottak a Nilus-völgybe és most hazafelé tartanak. Kísérőimmel közöltem a nyomolvasás eredményét, mire a tanár úr hümmögve kijelentette, hogy ő ugyan elhiszi, hogy megállapíthattam a tevék számát, még azt is, hogy milyen törzsbeliék, de . . . «hogyan mondhatom, hogy merről jöttek és merre mennek, mert hiszen a teve nyoma . . . kerek!?» De hadd mondjak el egy vadászattal kapcsolatos esetet.

Az Uveinat hegységben térképeztem 1933 őszén. Ennek



a magánosan álló hegynek legmagasabb csúcsa 1700 méterre emelkedik a körülfekvő sivatagsíkság fölé, azért néha, nagyritkán (úgy minden 20—30 esztendőben) részesül a Szudán nyári-esőiben és ezért a hegyről alávonuló sziklás völgyekben úgynevezett «periódikus eső-oázisok» tengődnek. Talajvízről természetesen szó sincs, de az itt élő tipikus sivatagvegetáció, a tevekóró, a colossindinnye, a talh és szelimakácok és az arkenu-fák úgy látszik fel sem veszik a közbeeső száraz éveket. Ugyanígy nem szorulnak vízre a Dorcas-gazellák és a Libyai hegyek, sajnos, kihalófélben lévő gyönyörű nagyvadjai, a sörényes-juhok. A sivatagi antilópok, az Orix és Addax azonban már nem keresik fel az Uveinat hegy bokros völgyeit, az ő birodalmuk sokkal messzebb délre kezdődik, a négyszáz kilométerre fekvő Vádi Haur vidékén, oda mégis gyakrabban érnek el a forró égővi esők. Érthető tehát meglepetésem, amikor egyik délután (bevallom, hogy nem háromszögelttem, hanem sörényes juhok irányában érdeklődtem) a hegynek egyik magasan fekvő völgyében friss Addax-antilóp nyomra bukkantam. Magányos tehén lehetett a nyom után ítélve és mivel tudta, hogy 1926 óta nem volt eső Uveinat vidékén, csak arra következtethettem, hogy ez a szerencsétlen állat az utolsó esős periódus alatt, délfelől vonult idáig és azóta itt tengeti életét a haldokló völgyekben. Érdekes vadásztrófea volna az Uveinat vidékén elejtett Addax, feltételezhettem, hogy a legközelebbi esőket már úgysem érheti meg, hogy visszavándorolhasson messzi délre fekvő hazájába, no meg hús is kellett volna a konyhára, mert bizony hónapokig nem jut más a sivatagban, mint konzerv-hús. Elhatároztam tehát, hogy két napot rászánok az Addax elejtésére.

Az ilyen nyommal úgy van az ember, hogy eleinte lövésre kész puskával követi, gondolva, hogy bármely percben meglátja a keresett vadat. Így jártam most is, de késő estére aztán megjelöltem azt a helyet, ahol az Addax végre lecsúszkált az utolsó törmelékborította lejtőn, a hegy lábánál elterülő homoksíkságra. Itt a nyom egyenesen északnak fordult... Egyiptom felé!

— Ha betartja ezt az irányt, — mondta hű szu-

dáni kísérőm, Sabr — akkor a Gilf Kebir-hegység felé igyekezik.

A Gilf párkánya Uveinattól mintegy kétszáz kilométerre fekszik északra, a hegység területe akkora, mint Svájc, belsejében elrejtve fekszik az a legendás eső-oázis völgy, amelyet 1932-ben fedeztem fel oly sok viszontagság után. Uveinat és Gilf között körülbelül fele úton, egy kisebb hegy-csoport fekszik, ennek két kimagasló csúcsát annakidején Péter-Pálnak neveztem el. Azoknak lábánál is találtam egy kb. 20 holdas «hatia»-t, tevekórával benőtt, száraz vegetációs-foltot. Bár nem tartottam valószínűnek, de mégis lehetett, hogy az Addax ahhoz a silány legelőhöz vándorolt.

Másnap hajnalban, Sabr kíséretében, csak egy autóval — takarékoskodni kellett a benzinnel — elindultunk az Addax csapáján. Az első tíz kilométeren könnyen ment minden. A nyom majdnem egyenesvonalban haladt észak felé. Néhányszor megálltunk és megvizsgáltuk a csapát. Még nem volt belepve világos homokkal, bár két napja erős vihar dühöngött Uveinat környékén.

Nemsokára azonban sziklás terepre értünk, ott már nem követhettük oly könnyen az autóval a nyomot. Most már végig kellett kémlelni a hőségben rezgő láthatárt is, mert hiszen megeshetett volna, hogy utólérjük a magányos vándort. Később egy alacsony sziklapárkányhoz értünk és felváltva egyikünknek ki kellett szállnia a kocsiból, hogy a csapát el ne veszítsük, amíg a szegény Ford-kocsi átkínldik a szinte járhatatlan terepen. Amikor jó másfélóra múlva végre lecsúsztottam az autót a sziklás fennsíkról, bosszankodva állapíthattuk meg, hogy alig negyedórás kerülővel megkerülhettük volna ezt a nehezen járható fennsíkot. Rajta túl az Addax nyoma rendületlenül haladt Péter-Pál felé.

Mintegy ötven kilométerre Uveinattól, egy kis szikla tövében, látszólag egészen friss fekvés nyomát találtuk. Közelében hulladék is volt, — uveinati akáclevelekből — de már keményre száradva.

További húsz kilométer után elértük a két hegy, Péter és Pál között elterülő vegetációs foltot. Tegnap óta idáig mintegy hetven kilométert tettünk meg az Addax nyomán!

Nem akartam ráhajtani a száraz tevekórával borított, buckás «hatiá»-ra, hanem oldalt megkerültem, hogy meggyőződjem arról, vajjon elhagyta-e már az Addax a füves területet. Még nem értem el azt a pontot, amely szemközt feküdt jövetelünk irányával, amikor a füves buckák között hirtelen valami fehér foltot láttam. A messzelátó körképében ott hullámozott valami fekvő állatféle, körvonalait hol megnagyítva, hol lekicsinyítve rezegtette a forró levegő. Megállapítottam, hogy csakugyan a keresett Addax fekszik ott, lövésre kissé távol ugyan, de semmiesetre sem akartam megkísérelni a felénk figyelő vad megközelítését. Tudtam, hogy felugrana és futásnak eredne, márpedig semmi kedvem sem volt ahhoz, hogy majd az autóra kapva, üldözze ezt az amúgyis pusztulásra ítélt állatot.

Sokáig céloztam a távcsövön keresztül és egész lassan húztam el az ujjamat. A Mannlicher-golyó nagyot puffanva vágódott be és egy pillanatig négy láb vergődött a sárga fű fölött. Meglepetésemre a lövésre két Darcas-gazella ugrott fel a «hatiá» túlsó oldalán és farkcsóválva, bakugrálva menekült a hegyek felé. Nem gondoltam volna, hogy ennél a korcs legelőnél Dorcas-gazellák is tartózkodjanak, — két éve, amikor először jártam itt, nyomukat sem láttam ezen a halott vidéken — de most legalább tudtam, hogy az én Addaxom valahogyan ezektől «tudhatta meg», hogy erre is van egy kis harapnivaló.

Szólni sem tudtam a meglepetéstől, amikor zsákmányomhoz érve, az Addax-antilop helyett egy Dorcas-gazellabak feküdt előttem, szép, szabályos lapockalövéssel. Ennyire meglepetésszerűen a délibábos hőrezgés!

Alig száz lépésnyire onnan, ahol a koci állott, később megtaláltuk az Addax nyomát, amint rendületlenül folytatódott a Gilf Kebir-hegység felé. Arra már nem is gondolhattunk, hogy tovább is kövessük. Hiszen táboromban kísérrőimnek előre meg sem mondhattam, hogy merre portyázok, kérdés, megtalálnak-e, ha netán cserben hagy az autó!

A derék Ford azonban ezúttal is hűen kitartott és estére szerencsésen visszatértünk 140 kilométeres csapázó kirándulásunkról. Társaim pedig a gazella-húsnak is megörültek.

Egy évvel később ismét a Péter-Pál-hegyek lábánál táboroztam. Útban voltam a Gilf Kebir felé, hogy ott végezzek háromszögelő munkát. Eszembe jutott a tavalyi nyomkövetés és — ismét Sabr-ral — felkerestük az azóta is változatlanul száraz «hatiát», hogy megnézzük, nincsenek-e ott gazellák, úgy, mint a mult évben?

Néhány régi nyomon kívül semmit sem láttunk a kis füves terület környékén, de megtaláltuk tavalyi autónyomunkat és azt követve . . . a régi Addax-csapát. Elhatároztam, hogy másnap azt fogjuk követni a Gilf-hegység felé.

A homoksíkságban még mindig aránylag könnyen tartottuk a régi nyomot. Néha egy-két kilométernyire elvesztettük, de mindannyiszor ismét megtaláltuk és követjük *száztíz* kilométeren át, egészen a Gilf magas sziklafalának kötörmelékes lábáig! Estére a nyomon ütöttünk tábort és bár kevés reményem volt arra, hogy innen a sziklás terepen még valamennyire követhessem, mégis kiadtam Sabr-nak az utasítást, hogy másnap reggel gyalog folytatjuk a nyomozást, ameddig csak lehet.

Most már meg voltam győződve, hogy ez a magányos Addax csakugyan a Gilf belsejében fekhő oázis-völgyek felé tartott. Mi lehet annak a csodálatos ösztönnek a magyarázata, amely az ilyen állatot sokszáz kilométeren végigvezeti, egyik vegetációs folttól a másikhoz?

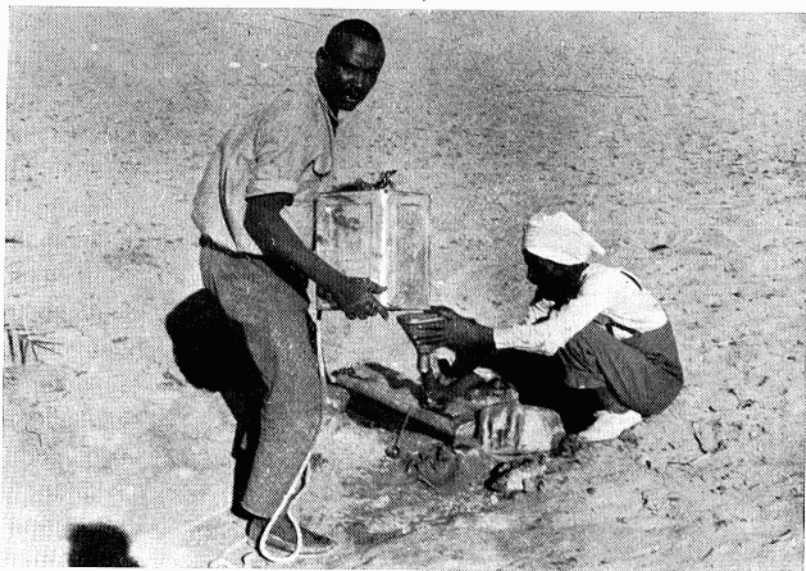
Az Addax nyoma egy kis «vadi» felé vezetett, amely a magas sziklapárkánytól vonult alá a síkság felé. Tudtam, hogy ennek a kis völgynek felső részében, ahol kötörmelék borítja a szakadék fenekét, végleg elvesztem majd a nagy antilop nyomát.

A sivatag könyvében azonban máskép volt megírva. Nem messze a «vadi» kiindulópontjától, néhány csenevész talh-akác állott és egyiküknek tövében ott feküdt az Addax-tehén múmiává aszott teteme. Közel hatszáz kilométerre a Vadi Hauartól, ahonnan jött és száznyolcvan kilométerre attól a helytől, amelynél tavaly elindultam a nyomán!

Van-e vadásztársaim között olyan, aki hasonló távolságra «tartott» nyomot, hogy végül is megszerezze a követett vad trófeáját?



Ahol a szudániak rám találtak.



Sabr és Selim.

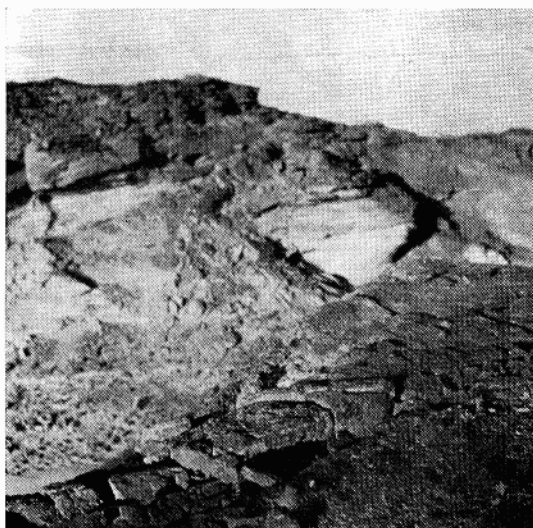




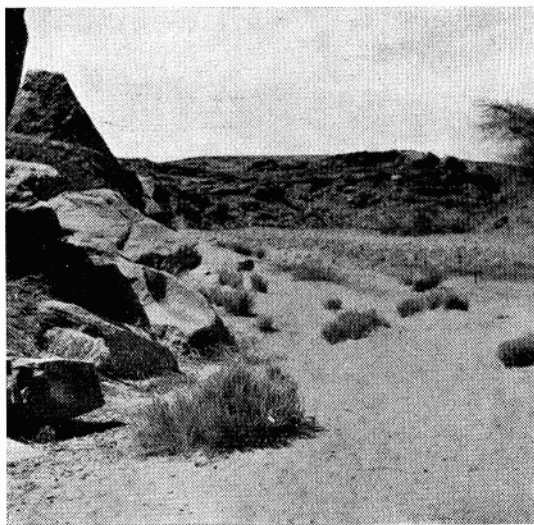
Vadi Abd el Melik egyik mellékvölgye.



A Gilf Kebir sziklaparkánya.



A Gilf Kebir tetején.



Vadi Abd el Melik.

#### IV.

### Eltévedtünk.

(1932.)

— Nem kísérrelhetjük meg még egyszer, — mondja Penderel őrnagy — hogy ebben az átkozott síkságban az autónyomokat kövessük a repülőgéppel. Napfelkelte után még csak megy a dolog, amíg a nyomok oldalvilágításban látszanak és árnyékuk van, de a délelőtti órákban szinte lehetetlen őket szemmel tartani.

Társaim alig tudnak a repülőgép üléséből kimászni, szemük vörös a megerőltetéstől, teljesen kimerültek. Reggel öt órakor indultak Kharga-oázisból és másfél óra múlva szálltak le először a Nusab el Belgum-dombnál, körülbelül fele úton az oázis és az én magányos táborom között. Az alig száz méter magas domb úgyszólván az egyedüli tájékozópont a közel hatszáz kilométeres távon. Három expedíciós autónk tegnap indult Khargából és a domb lábánál várta a repülőgépet.

— Már Khargától is elég nehéz volt iránytű-kurzuson rátalálni arra az átkozott dombra — pattog az őrnagy — jó, hogy Clayton csakugyan ott volt az autókkal, mert felülről bizony alig ismertem volna rá arra a homok-kupacra. Onnan idáig kénytelenek voltunk az autónyomokat követni. Amint a Nap magasabbra hágott, mind alacsonyabban kellett repülni, hogy a nyomokat el ne veszítsük szem elől. A sivatag-homok egyre jobban vakított, amellet ez az átkozott Shabura (homok-köd) elborította a láthatárt.

Nem messze innen el is veszítettem a nyomokat, de szerencsére Robert mindvégig látta őket.

Letakarjuk a «moly» motorját, légsavarját és üléseit, aztán elvezetem barátaimat sátramhoz. Még tegnap este társaim megérkezésének reményében egy üveg bort hűtöttem be. A sátor tetejére vászon vizes-zsákot akasztottam, abban hűti a párolgó víz a borosüveget. Robert a repülőgépet vezette, azért alig lát, a megerőltető nyomkövetés és a sivatag vakító homokfelülete szemgyulladást okozott. Zöld sátramát, a kutat és az üres kannákkal megjelölt leszállóhelyet egyikük sem vette észre. A tükörrel leadott fényjeleimet és futó alakomat látták meg hirtelen, annélkül továbbrepültek volna, Isten tudja, hová.

— Leszálláskor szentül meg voltam győződve, — panaszkodik Robert — hogy még legalább harminc lábnyira vagyok a földtől, amikor a kerekek máris beleütődtek a homokba!

— Bizony nem volt valami szép leszállás — válaszolom.

— Csak te ne beszélj! Amikor Khargában leszálltál, éppúgy nekivitted a gépet a földnek.

Igaza van Robertnek, első sivatag-leszállásom alkalomával én is túlkésőn vettem fel a gépet. A napfényben izzó homoksíkság fölött az embernek az az érzése, hogy állandóan köralakú mélyedés fölött repül. Ezt az optikai csalódást a levegő sugártörése okozza, mert köröskörül felemeli a láthatár vonalát. Most már tudjuk mindketten, hogy legjobb, ha közvetlen az autók, vagy egy sor emberi alak mellett szállunk le, így lehetővé válik a magasság becslése.

— Annyi bizonyos, — mondja Robert — hogy addig nem repülhetek, amíg el nem múlik ez az átkozott szemgyulladás.

— Hitesd el magaddal, — feleli az őrnagy — hogy hóvakságban szenvedsz, ez talán lehűt ebben a kibírhatatlan hőségben.

— A nagy dűne melletti támponthoz úgyis én repülök el, — vigasztalom Robertet — hiszen én voltam ott az autókkal, tehát el sem téveszthetem a repülőgéppel.



— Hogy mondhat szíílyent, — horkan fel az őrnagy — nem téveszttheted el? Őreg pilóta létedre ilyen badarságot beszélsz? Tudd meg, öcsém, hogy nincs az a pilóta, aki adott körülmények között el ne tévedne. Közép-Afrikában egyszer a Kilimandzsárót hibáztam el, pedig az valamivel nagyobb, mint a te híres dűnéđ. Mindent el lehet hibázni ebben az Istentől elhagyatott sivatagban!

— Miért is jöttél tulajdonképpen velünk, ha ennyire útálod a sivatagot? — mondom gúnyolódva.

— Hogy miért? *Halászni!* Érted? Halászni, horoggal és hálóval. Mindig hallottam, hogy a Szaharában elsőrangú a halászat!

Délben megérkezett Clayton mérnök a három Ford-kocsival. Ő vezeti az autókolóniát, Robert és én felváltva a repülőgépet. Penderel őrnagy a megfigyelő és a gépápoló tisztségét vállalta, a három szudáni soffőrrel és Hasszán szakácsunkkal együtt tehát heten vagyunk összesen.

Célunk a Gilf Kebir-hegység ismeretlen nyugati oldala. Kharga-oázisból indultunk, először csakis az autókkal. Három nap alatt értünk ide Bir Messzaha-hoz, a «Földmérők Kútjához». Ezt a kutat az egyiptomi kormány ásatta két évvel ezelőtt, hogy támpontul szolgáljon a Libyai-sivatagot felderítő térképező expedícióknak. Innen délre és nyugatra vagy ezer kilométernyi távolságban még teljesen ismeretlen a sivatag. Nyugat felé előttünk csak egyetlen expedíció járt. Kemal ed Din herceg kereste fel hernyótalpas Citroën-kocsijaival az Uveinat hegyet, Egyiptom határának délnyugati sarokpontját. A Messzaha-kúttól Uveinat-ig még hatszáz kilométer a távolság. A terep úgyahogy járható, csak innen, Bir Messzaha-tól mintegy száz-húsz kilométerre, nyugatra, hatalmas dűnelánc állta útunkat. Az egyiptomi herceg annakidején valahogyan átvergődött rajta, terepjáró kocsijaival, de a mi könnyű Fordjainkkal szinte lehetetlennek látszott a futóhomok-dombokon való átkelés. Ki tudja, mily messze kellett volna kerülnünk dél felé, ha Clayton mérnök fel nem fedezte volna azt a kacsaringós átjárót, amelyen szerencsésen keresztül vergődtünk a dűnelánc nyugati oldalára. Ezen a felderítő úton

csak én kísértem el a mérnököt és a homokbuckák túlsó oldalán egy magányosan álló hatalmas «barkán»\* lábánál leraktam a magunkkal hozott benzin- és vízkészletet.

Az előretolt támponttól visszatértünk a Messzaha-kúthoz és innen társaim visszafordultak Kharga-oázisba, újabb benzintakományért és a repülőgépjéért. Egyikünknek itt kellett maradnia Bir Messzahánál, hogy majd a repülőgépnek tükörrel és füstbombával jelezzen. Miután Robert barátommal úgy állapodtunk meg, hogy kis sportgépetet felváltva vezetjük és mivel Kairóból Khargáig én repültem, a Kharga-Bir Messzaha útvonalon Roberten volt a sor. Ezért hirtelen elhatározással magamra vállaltam, hogy hátramaradok a Messzaha-kútnál. Négy napig voltam egyedül a végtelen sivatag mélyén és mondhatom, hogy jólesett ismét motorbúgást és emberi hangokat hallani.

Innen az előretolt támpont érintésével Uveinatig megyünk, ahonnan majd északnak fordulunk az ismeretlen Libya szívébe. Ott, az embernemjárt régióban sejtem a titokzatos «elveszett oázist», *Zarzurát*, és felfedezésére a «moly» ezüst szárnyaihoz fűz minden reményem.

Most tehát arról van szó, hogy az autók előremenjenek a dűnék melletti támponthez és hogy a repülőgéppel oda kövessem őket.

Egyszerű ebédünk után társaim máris indulnak. A szudániak csordultig megtöltötték összes víztartályunkat és Claytont megkértem, hogy multheti felderítő utunk nyomai mellett haladjon. Ezzel az akkori négyes autónyom mellé még három új csapás kerül és ezzel majd könnyebben követem a nyomokat a repülőgéppel. Az őrnagy velem marad, délután öt órakor startolunk, mert légvonalban csak száz kilométer a táv. Úgy számítok, hogy legföljebb ötven perc alatt elérem a támpontot, vagyis még negyedórával napnyugta előtt.

Búcsút intünk az autóknak, aztán lepihenünk a repülőgép szárnyainak árnyékában. Az őrnagy hamarosan elalszik, de sajnos, a kis sportgép fesztávolsága nem elegendő

\* Félhold alakú futó-homok domb,

ahhoz, hogy olyan helyet találjak magamnak, ahol nem hallok társam jóízű horkolását. Hiába, négynapos egyedüllétem alatt, úgy látszik, mégis elszoktam az emberi hangoktól.

Öt óra felé a levegő még változatlanul forró és a Shabura homokfátyola sem ritkult. A láthatár rezeg a délibáb víztükreivel. Felkeltem társamat és előkészítjük a gépet.

Iránytű-kurzusom kettőszázötven fok a dűnékben talált folyosó bejáratáig, onnan egyenesen nyugatnak kell fordulnom az egyedülálló barkán felé. Az autósok majd fény- és füstjelzéssel fogadnak.

Teljes szélsérend van, mindegy, hogy milyen irányban startolok, az autónyomokkal párhuzamosan fogok indulni, azoktól kissé jobbra. Becsatolom magamat és az őrnagy meglendíti a légsavart. Megvárom, míg bekapcsolja a telefont és szokásunk szerint rövid «O. K.» kiáltással indulunk. A szereléskfal óráján öt óra tizenöt perc van.

A sivatag homokján, indulás alatt, nem szabad a gépet előrenyomni, a homok felső szilárd rétege könnyen beszakad a kerekek alatt és a gép fejre állhatna. Egész lassan húzom a magassági kormányt és a «moly» engedelmesen emelkedik.

Hol van a kút? Nem találom. Hol vannak az autónyomok? Kissé balra kell tartanom, hogy elrepüljek fölöttük. Ilyen messzire már nem lehettek. Jobb lesz, ha kört csinálok, hogy ismét megtaláljam a leszállóhelyet.

— Hol van a kút? — Az őrnagy kiáltja a telefonba.

— Várj egy kicsit, most éppen nem látom. — Miért mondjam meg neki, hogy eddig sem láttam? Már a harmadik kört repülök és még mindig nem látok egyebet, mint a sivatag sárga homokfelületét. Jól kezdődik a dolog, már a start pillanatában eltévedtem. Mit is mesélt az őrnagy a Kilimandzsáróról?

Elhamdullilah, hála legyen Allahnak! Hirtelen meglátom a jobbszárny alatt az autónyomok sugáregyenes vonalát.

— Hej, mit csinálsz? Miért lógatod úgy a gépet?

— Nem lógatom. Egyenesen repülök. Itt vannak a nyomok, jobbra alattunk!

Mégsem gondoltam, hogy ilyen nehezen megy a dolog. A hétszeres autónyom mint széles szalag húzódik a szürkés-sárga homokfelületen és mégis csak épp annyit látok belőle, mint amennyi közvetlen a szárny alatt van. Ismételten megkísérlem, hogy végignézzek az autónyomok vonalán, előre a láthatár felé, de hiába. Könnyörtelenül szembevág a visszfény és a sötét pápaszemen át is fájdalmasan vakít. Rövid idő múlva érzem, hogy könnyezik a szemem. Elhatározom, hogy megpróbálom feltölteni a szemüveget. Óvatosan felemelem csak az egyik oldalt, de a következő pillanatban mintha megvakultam volna.

— Látod a nyomot? — kiáltom az őrnagynak.

— Igen.

— Hol? Mutasd!

Kinyújtja a karját és furcsán mozgatja a kezét fel-alá egyvonalban.

— Balra! Hé! Még jobban balra! Vigyázz, átrepülsz a nyom fölött...

Végre megint meglátom az autónyomok párhuzamos vonalait, a kutyafáját, ha ez így megy tovább, nem tudom, mi lesz a vége. Szeretnék az órára nézni. A sebességmérőre. Lehetetlen, nem merem levenni szememet a nyomról. Pedig jó lenne a magasságmérőre nézni és az olajnyomás-mérőre, de nem lehet. Ha elveszttem a nyomot, talán még a dűnéket sem találom meg. Az őrnagy ismét kiált a telefonba:

— Hol van a nyom?

— Itt, jobbra alattunk!

— Hé! Ne nyomd annyira a gépet!

Csak egyetlen pillantást vetettem a sebességmérőre és a láthatárra, de már nem találom az autónyomokat. Hiába minden. Ha még tovább is ennyire erőltetem a szememet, nekiviszem a gépet a földnek. Hiszen alig repülök ötven méter magasságban. Az iránytűre nézek, hála Istennek, pontosan kétszázötvenen áll.

Jobbra tőlünk, sokkal közelebb, mintsen gondoltam volna, hirtelen felbukkannak a dűnék. Ha már most nyugatnak fordulok, akkor a dűnelánc túlsó oldalán egyenesen délnek tartva, el kell repülnöm az egyedülálló barkán fölött.

— Halló! Elvesztettem a nyomokat!

— Én is!

— Elfordulok kétszázhetvenötre. Majd a dűnék túlsó oldalán száznyolcvanra fordulok, amíg elérjük a barkán-t. . .

— Majd úgy lesz, mint a Kilimandzsáróval . . .

— A fene a te Kilimandzsáródat.

A dűnék azonban páratlanul szép látványt nyujtanak innen felülről. Majdnem pontosan északról délnek húzódik a közel tíz kilométer széles narancssárga homok-hegylánc. A hullámos buckák szorosan egymáshoz símulnak. Különös kacsaringós taraj húzódik egyikről a másikra, de sehol nem látom azt a keskeny kígyózó völgyet, amelyen áthatoltunk az autókkal.

Az órát nézem, negyvenöt perce repülünk. A dűnelánc nyugati oldalán vagyunk és most hirtelen torkomat szorongatja egy újabb fölfedezés: A dűnevonulat mentén, itt is, ott is egyedülálló hatalmas barkán magaslik. Amikor itt voltam a kocsikkal, csak egyetlen egyet láttam a délutáni órák hőrzégésében. Most azonban már a harmadik fölött repülök el, de egyiknél sem látom az autókat, vagy a tükör villogását.

Még mindig dél felé repülök, már ötvenöt perce vagyunk a levegőben. Lehetséges lenne, hogy az átjárótól délre repültem át a dűnéket és hogy most támpontunknak hátat fordítva, attól állandóan távolodunk? Hol is állt az óra mutatója, amikor elrepültem a dűnék fölött? Nem tudom. Nem néztem az órára.

Nem messze elől még egy nagy egyedülálló homokkúp. Egész biztosan ez az. A «moly» elsuhan fölötte, de lábánál se autó, se emberi alak.

Most már tudom, hogy eltévedtünk.

Csak most ne veszítsem el a fejemet! Azt tudom, hogy tizenöt perce repülök délnek. A tábor ilyen messzire nem lehet. Vissza fogok fordulni és legalább tíz percig északnak repülök. Lehet, hogy útközben mégis meglátom társainkat.

— Visszafordulok!

Az őrnagy dühös: — Átkozott Shabura.

Lassan, nagy ívben fordulok, hogy az iránytű ne kezd-



jen pörögni. Kissé eltávolodtunk a dűnelánctól és most rézsút visszarepülök a haragospiros homokdombok felé. A Nap ebben a pillanatban süllyed a láthatár alá.

— Le fogok szállni!

— Az ördög vigye a sivatagodat!

Előttünk még egy hatalmas, egyedülálló barkán... Talán ott? Semmi. Előhúszom az egyik üvegcső-füstbombát. A barkán mellett kivágom a gépből. Most jobbra körözk és néhány pillanat múlva már látom a nagy fehér füst-oszlopot, amint lassan gomolyog dél felé. Tehát oldalszelünk volt. Elrepülök a füstcsóva fölött, de így nem merek leszállni. Lerántom fehér pilótasapkámat és kidobom a gépből. A füstbomba és tőle nem messze a sapka majd megkönnyíti a föld fölötti távolság becslését.

Még egy kör és az elhalkult motor helyett a kábelek süvítését hallom, a kerekek símán érik a homokfelületet, a gép kigurul és megáll.

Eltévedtünk és kényszerleszállást végeztünk valahol a Libyai-sivatagban!

— Roppant sajnálom, öregem...

— Jó, jó. Most már mindegy. Ez mindenkivel megtörténhetett volna. Pontosan hat óra tizennyolc perckor dobta le a füstbombát. Mindenekelőtt ki kell számítanunk, hogy milyen messzire lehetünk a Messzaha-kúttól.

Örülök, hogy az őrnagy most nem veti a szememre a Kilimandzsárót. Azok közé tartozik, akik csak addig bosszúsak, amíg nevetni is lehet. Most minden igyekezettel azon van, hogy ne szégyenkezzem. A géppel közvetlen a barkán déli lejtője elé gurulok, mert ott az előreugró, félholdalakú homoklejtők között, szélvédett takarásban áll. Hátracsukjuk a szárnyakat, megtöltjük a homokzsákokat, amelyekkel a kerekeket és a farokcsúszót rögzítjük a földre, letakarjuk a motort és a légsavart.

Még indulásunk előtt pontosan kidolgoztam minden teendőt eltévedés és kényszerleszállás esetére. A gépírt utasítás itt van velünk és tudom, hogy társaim a támpontonál most ugyanezt tanulmányozzák. Villanylámpám fényénél olvasom az őrnagynak:

«Este nyolc órakor és nyolc óra után öt perccel a környék legmagasabb pontjáról egy-egy világító-rakétát kell kilőni. Egyetlen rakéta nem elegendő, mert a távolból hullócsillagnak vehető. Holdvilág esetén vörös rakétát kell használni.

Ugyanez megismétlődő tizenegy órakor és tizenegy óra öt perckor. A helyi idő mérvadó, és ezt minden reggel a greenwichi időt mutató kronométer szerint az expedíció résztvevőinek karkötőóráin szinkronizálva kell beállítani. . . »

Abban megegyezünk az őrnaggal, hogy a támponttól délre vagyunk. Nagyon messze nem lehetünk, mert hiszen tíz percig vissza repültem északi kurzuson. Eleségünk és italunk öt napra van, előbbi leónozott bádogdobozokban, utóbbi a repülőgép kerekeinek két tartaléktömlőjében. Erre a találmányomra különösen büszke vagyok, mert a gumitömlőkben nagyon sok víz fér el, esetleges gyalogláskor könnyű azokat hordani és géptörés esetén nincsenek kitéve sérülésnek.

— Ha ma éjjel nem látják meg a rakétákat, akkor holnap hajnalban még egy darabon visszarepülünk észak felé.

— Talán, majd meglátjuk — mondja óvatosan az őrnagy — mindenesetre takarékoskodnunk kell a benzinnel.

Az ember nehezen éli bele magát az ilyen helyzetbe. Úgy beszélgetünk, mintha egészen biztos lenne, hogy társaink megtalálnak. Pedig ismeretlen és térképezetlen vidéken vagyunk és olyan járművel tévedtünk el, amely nem hagy nyomot maga után. Hiszen társaink azt sem tudják, hogy melyik irányban induljanak keresésünkre? Valószínűleg először is arra gondolnak, hogy talán a startnál volt valami baj. Holnap mindenekelőtt visszahajtanak a Meszszaha-kúthoz . . .

— Uveinat innen pontosan nyugatra fekszik, légvonalban alig háromszáz kilométerre. — Az őrnagy lassan, gondolkozva beszél. — Ott legalább víz van. Ha egy-két nap múlva elmúlik ez az átkozott Shabura, már rövid idő múlva meg kellene látnunk a gépből az Uveinat-hegyet. Itt a dűnék-nél jeleket hagyhatunk hátra. Széttéphetjük a zsebkendőnket és ráírhatjuk, hogy Uveinatba repültünk. Majd ki kell

találni valamit, hogy miből készítünk kis zászlónyeleket. Egyébként mennyi benzin van a gépben?

Megvizsgálom a tartályokat és megállapítom, hogy épp kifutná háromszáz kilométerre. Arról szó sem lehet, hogy visszarepüljünk a Messzaha-kúthoz. Sohasem találnók meg ebben a kérlelhetetlen síkságban, ha nincs ott, aki fény- és füstjeleket adjon.

— Éhes vagy?

— Nem, nem éppen — mondom habozva, és máris tudom, hogy barátom is arra gondol, hogy ma este még ne nyissuk meg az élelmiszeres dobozt. Felkelt a Hold és szinte nappali világosságot áraszt a sivatagra.

Előveszem a gépből a világítópisztolyt és biztonság kedvéért négy vörös töltényt dugok a zsebembe. Hátha valamelyik csütörtököt momd. Mindketten felmászunk a magas dűne tetejére és leheveredünk a finom homokra.

Eltévedtünk a sivatagban!

Ketten vagyunk, két ember, akik törékeny gépmadarokkal idevetődtek a végtlen homoktengerbe. Egyedül vagyunk és magunkra hagyatva. Ugyanezek a csillagok fénylenek lakott vidékek, városok és falvak fölött, ahol a mindennapi gondtól rá sem érnek az emberek, hogy felnézzenek az égre. Pedig ott is sokan kérdezhetnék önmaguktól: hol vagyunk?

— Voltál-e már planetáriumban? — kérdezem.

— Planetárium? Úgy-e, az a gőzfürdő legmelegebb terme? — mindketten hangosan belenevetünk a sivatagi éjszakában.

Itt az ideje. Karórát nézem és felemelem a világítópisztolyt. Elhúzom a ravaszt és a rakéta sutorogva száll a magasba és nagyot durranva pattan szét, szikrázó, vörös csillagesőben. Öt perccel később égnek száll a másik SOS. jelzés, és csak most kezdődik a mi tulajdonképpeni feladatunk... a várás.

Nyugodtan megbeszéljük helyzetünket. Most már biztosan tudom, hogy a tábortól délre vagyunk. A repülés idejének utánszámolása azt eredményezi, hogy legfőbb hús-huszonöt kilométeres körzetben lehetünk a támpont-



tól. Hajnalban, amikor még jók a látásviszonyok, felszállunk és tíz percig repülünk észak felé. Ha ezalatt nem látjuk meg a támpontot, ott leszállunk és párszáz métert gurulunk a földön a dűnelánc felé. Kilótt patronhüvelyben levelet hagyunk hátra, hogy onnan tíz kilométerre délnek vagyunk. Itt is, az indulás előtt, ugyanilyen jelzést hagyunk, ezzel két helyen nyomot hagyunk hátra, mi pedig középpüttlészünk.

Ha négy nap múlva sem jönnek meg az autók, elrepülünk Uveinat felé. Mindezt azonos szöveggel leírjuk és patronhüvelyekben hátrahagyjuk. Arról szó sem lehet, hogy visszarepüljünk a Messzaha-kúthoz, hiszen sohasem találók meg. Keletre, a Nilus völgy lakott területéig pedig légvonalban is legalább nyolcszáz kilométer a távolság. Odáig nem futja a benzin.

A hőség végre alábbhagyott és fel-alá sétálunk a dűne peremén. Ha közvetlenül a homokbucka meredek déli lejtőjének szélén járunk, lábunk nyomán megindul a homok és halk zizegéssel pereg alá. Arról beszélünk, hogy ez okozza a «dűnék énekét». A beduinok babonásan beszélnek arról, hogy néha «megszólal a homok» és hogy jaj annak, aki a «lelkek dalát» hallgatta. Szélcsendes éjszakán, amikor nappal erősen felmelegedett a dűnehomok, az éjszakai lehűlés idején megindulnak a homokszemcsék és lepereregnek a dűnék haladásirányának oldalán. A számtalan millió homokszem pergése okozza a dűnék titokzatos énekét, de csak kevés ember hallotta, mert hiszen emberi lény sohasem jár a homok és a halál birodalmában.

Tíz óra felé elálmosodom, de küzdök az álmoság ellen, mert hiszen pontosan tizenegy órakor újra le kell adnom a rakétajelzéseket. A holdvilágban most élesen rajzolódik a dűne-vonulat tarajos gerince. Társainkra gondolok, akik most valószínűleg arra készülnek, hogy megmásszák a dűnéket, hogy onnan ismét végigkutassák a láthatárt a fényjelek megállapított idejében.

Hirtelen, mintha motorzúgást hallanék. Az őrnaggyal egyszerre ugrottunk talpra.

Halk susogás a távolból és mégis egész közélről érkező hang, most felerősödik morajló zúgássá.

A dűnék éneke!

Sohasem hallottam hátborzongatóbb hangot. Mintha egy gigászi lény sóhajtana keble mélyéből. Valami óriási, hatalmas lény, amely meg sem hallja saját sóhajtását, de minket parányi kis teremtményeket halálra rémít ezzel a tengerpart hullámveréséhez hasonló sóhajával. A zúgás és morajlás végigfut az egész tájon. Egyszerre hangzik minden irányból, panaszos, halk hangrebbenés és orgonabúgás-szerű zúgás. Eszembe jut, hogy a beduinok szerint meg kell halnia annak, aki a «lelkek dalát» hallgatta.

Amilyen hirtelen keletkezett, éppoly hirtelen megszűnt. Mintha elvágták volna. A dűnék némán merednek a holdvilágba.

Mintha ott messze, észak felé megvillant volna valami. Elfojtottam az önkénytelen felkiáltást, de szememet már nem fordíthatom el abból az irányból.

— Ott! — Egyszerre kiáltottuk és ez a kettős kiáltás széttépte a sivatagi éjszaka varázslatos titokzatosságát.

— Fényszóró!

Csúszva, bukácsolva rohanok a dűne lejtőjén lefelé. Az egyik kilőtt rakétahüvelyt a benzintartály csapja alá tartom és teletöltöm. Aztán mászok, térdig süppedve, vissza föl a dűne tetejére, beledugom a töltényhüvelyt a homokba és égő gyufát tartok föléje. A következő pillanatban fellobban a vörös láng, fölötte hatalmas füstoszlop. Társammal úgy állunk a különös megvilágításban, mint két túlvilági lény, emberi alakot öltött két «dzsin» vagy «afrit».\*

A távoli fénycsóva egy pillanatra eltűnik, majd átsuhan egy dűne lábán és most szembefordul velünk. Felcsillan a két izzó fénypont és már hallatszik is a közelgő gépkocsi zúgása.

Az autó a dűne alá kanyarodik. Társaink leugrálnak és a repülőgép felé futnak. Az autó vezetője úgy fordul, hogy a fényszórók megvilágítsák a repülőgépet. Mint valami óriási éjjeli moly, pihen a vörös homoklejtő lábánál. Ketten odaérnek és látom, amint tapogatják a futószerkezetet és a lég-

\* Dzsinek és afritok az arabok szerint gonosz szellemek.



csavart. Nincs más gondolatuk, mint hogy épségben maradt-e expedíciónk reménye!

— Az ördög belétek! Mi is itt vagyunk, nem csak az öreg madár — kiáltja feléjük az őrnagy, mialatt lassan leereszkedünk a süppedő homokoldalról.


— Az ördög vigyen benneteket, — kiáltja Robert — hogy épp akkor rakétáztok, amikor más rendes ember vacsorához készül!

Megindul a kérdezősködés és elbeszélés. Olyanok vagyunk, mint az iskolásfiúk egy rakoncátlan csíny után. Társaink nyolc óra előtt megmászta a támpont melletti magas dűnét és négyen háttal álltak föl egymásnak, a négy világtáj irányában. Clayton mérnök szeme előtt tartotta karkötőóráját és számlálta a másodperceket. Amikor nullához ért, Robert, aki dél felé figyelt, halkán felkiáltott. Mintha a távoli láthatáron derengő villanást látott volna. Öt perc múlva messzelátóikkal figyelték a déli láthatárt. Robert azt mondja, hogy szinte magátólértetődőnek vélte, hogy a távcső körképében lassan felemelkedett egy parányi piros fénypont. Még mielőtt elhalványult volna, Clayton mérnök megcélozta az iránytűvel. Rögtön útnak indultak, de az egyedül álló barkánok vonala kacsakaringós kitérőkre kényszerítette őket. Benzinfáklyámat azonnal meglátták, mihelyt fellobbant...

Nem időzünk sokáig. Visszatérünk a táborhoz és holnap hajnalban eljövünk a repülőgépert. Légvonalban tizen-nyolc kilométerre vagyunk a tábortól. A dűneláncot már attól délre repültem át, mert ott vesztettem el az autónyomokat, ahol jobbrafordultak a dűne-átjáró felé. Társaink nem hallották a repülőgép zúgását.

Lassan megindult az autó, hogy saját nyomán visszavigyen a táborba. Benzinfáklyám lángja még mindig ott lobog a dűne tetején immár több mint félórája.

Többször visszafordulok és nézem a különös fénypontot. Úgy csillog a távolban, mint az égből lehullott vörös csillag. Egy dűnehát hirtelen elzárja szemem elől.

 Jól esik, hogy nem láttam kialudni,

## V.

### Repülőverseny az egyiptomi oázisok körül.

(1933.)

Zúg, süvít a szél a kairói repülőtér felett. Tán tíz lépésnyire sem látni a kavargó homoktól, mert a forró déli szél üzi a végtelen síkságon át. A gépek törzse mellett, a némi védelmet nyújtó buffésátor előtt szorongunk, várunk reggel hat óra óta. Eleinte úgy mondták, hogy a startot egy órával elhalasztjuk s most már közel nyolc óra és még nem tudjuk, indulhatunk-e?

Az Almaza repülőtér homokján, két sorban, kipányvázva, lefödve a 32 tarka-barka sportgép készen áll az oázis-körrepülés startjához. Ha egy-egy pillanatra megritkul a homokfelhő és áttör a napsugár az ólmos, sötét égen, felcsillognak az élénk színek, kibontakoznak a kecses formák. Piros, sárga, ezüstszerű, kék, zöld gépmadarak, mindenféle alakú és nagyságú, az impozáns hárommotoros utasszállítógéptől a gyermekjáték formájú kis együlésesig. És mellettük, körülöttük ugyanilyen kevert külsejű tarka tömeg, a pilóták, megfigyelők, szerelők, minden elképzelhető öltözetben és felszereléssel.

Ott az a børsisakos, ejtőernyős, biztosan valami nyaktörő versenygépen repül, a tengerészegyenruhás, aranyssal a mellén, az egyik légiforgalmi társaság főpilótája, tán csak nézőket fog szállítani, az a hosszú, utcai-ruhás, egy angol lordnak magánpilótája, könnyű nekik abban a kétmotoros, csukott luxusgépben.

Sportruhás angolok, elegáns franciák között egy-egy

barna arc, egy felvillanó vörös fez, a benzincégek lobogó kaftános, turbános arab munkásai és mindezek között bábeli nyelvezavar!

On part? Are we starting? Was sagt der Wetterbericht? Aspettiamo ancora? Lissa effendi? És szerbül, románul, görögül, törökül ugyanaz a kérdés, ugyanaz a találgatás, míg végre a sportbiztosok fekete tábláján megjelenik a hír: Az oázisok között a sivatagban erős számum, a látás a legrosszabb, a startot elhalasztjuk holnap reggelre, hét óra 30 percre!

A mi gépünknek ötös a startszáma. Csak tegnapelőtt ismerkedtem meg a gép fiatal tulajdonosával, Laumet algeri borkereskedővel. Valahol ott az oráni határon van egy kis város, Sidi Bel Abbés 35,000 lakossal, közülük tán csak 3000 a francia. De van egy sportrepülő klubjuk, úgy hallom 300 taggal és... 45 magántulajdonban lévő géppel! Sidi Bel Abbésnél híres bor terem, a fehérek ott mind bortermelők és — úgy látszik — milliomosok, mindenesetre sportrepülők. Tizenkét rikító tarka géppel jöttek, hogy résztvegyenek az egyiptomi oázis-körrepülésen.

Laumet barátom még csak az idén nyáron tanult repülni, kérte a versenyrendezőket, nem adhatnának-e melléje pilótát, aki ismeri a sivatagot. A versenyt rendező Királyi Egyiptomi Aero Club akkor már az ötödiknek ígért oda. Sorsot húztunk, az ötös nyert, most ötödiknek startolunk.

A tegnapi rossz időt ragyogó napsugár váltotta fel. A legnagyobb rendben, szinte magától megy minden. Nem siet, nem tolong senki. A nemzetközi légügyi konferencia kiküldöttjei mind kijöttek a repülőtérre. Persze, ki-ki a maga nemzetének versenyzőjét búcsúztatja. A mi gépünk mellett Hütl Hümer áll, a magyar delegátus, hivatalosan komoly arccal, fényképezőgéppel, a kiváltságosok különjegyével, ezzel még a gépparkba is be szabad menni.

Amikor beszálok a vörös Coudron egyfedelű, kényelmes csukott kabinjába, szigorúan megint: «Jól csináld ám, öregem!» Aztán búcsúzóul jól hátbavág. Úgy látszik, ez itt pilótaszokás,

Kétpercenként indulnak a gépek. Előregurul, porfelhőt vág mellettünk a kis kecses Klemm-gép, gurul, gurul — nagyon meg van terhelve szegény, mert minél több hasznos súly, annál több jó pont — aztán fellebben, már csak egy vonal, egy pont a fénylő égen — és lecsap számunkra a starter zászlaja.

A Coudron is nehezen emelkedik, hárman vagyunk benne, Laumet, a szerelője és én, de még egy negyedik személyt helyettesítő homokzsákot is viszünk magunkkal és a szigorúan előírt 30 liter vizet. Fejenként 10 liter víz, öt napra elegendő készlet sivatagi kényszerleszállás esetére.

Alattunk Egyiptom fővárosának háztengere, középütt szeli ketté az örök szent folyó, a Nílus. Balkéz felől, keletnek, szorosan a sivatag sziklapárkányához tapad a város, fölötte a citadella, a Mokkatom. Büszke bástyái között a hófehér alabástrom mosé két tűkarcsú minaretje nyúlik felénk. Jobbról, túl a folyón, az óriási kertváros és annak körvonalain túl a smaragdzöld síkság, a Nílus völgye.

Hosszú sugárút indul ki a város nyugati széléről. Keresztülvág a zöld szalagon és túl a Nílus-völgy lybiai partján, ott végződik, ahol a sárgás-barna sivatag szélén az a három különösen szabályos csúcs emelkedik, amelyek még innen, a magasból is és a nagy távolság mellett mégis mintegy uralkodnak az egész láthatár fölött: a gizehi-piramisok.

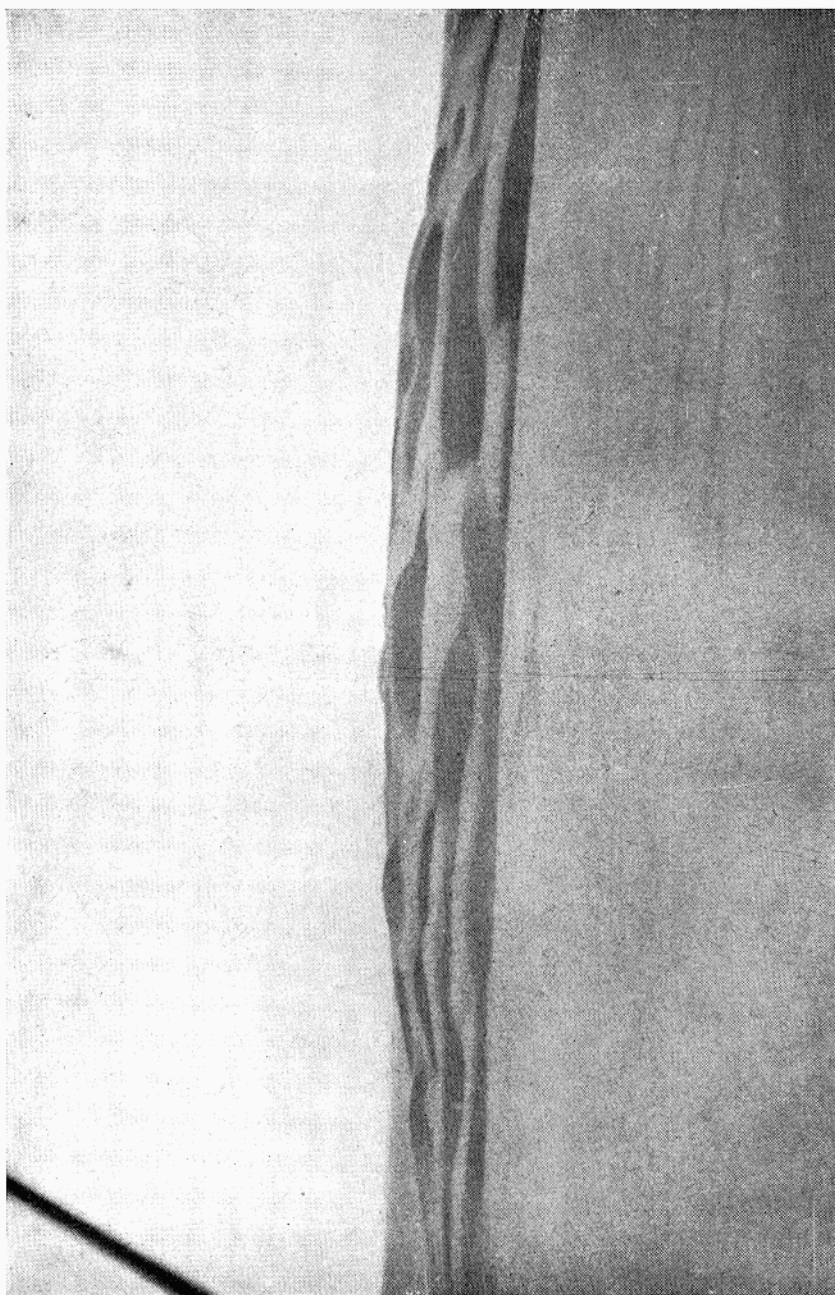
Irányunk déli, 20 fokkal Nyugat felé, rézsút szeljük át az alig tíz kilométer széles Nílusvölgyét a Libyai-sivatag széle felé. Amikor átrepülünk a Nílus jobbpartja fölött, bejegyzem a térképbe: hét óra 45 perc és már hét óra 50 perckor alattunk van a Dasur-piramis, a szakkarai csoport legdélibb kőgúlája.

Most már a sivatag fölött repülünk. Balra a keskeny Nílusvölgy kígyózó haragos-zöld vonala, alattunk és jobbkéz felől, ameddig csak ellát a szem, a Libyai-sivatag szürkés-sárga, hullámzó végtelensége. Kis idő múlva azonban előttünk ismét nagy zöld folt tűnik föl, a Nílus völgyből mélyen a sivatagba nyúló nagy termőföld síkság, a Fayum. Egészen keskeny vegetációs-sáv köti össze az itt

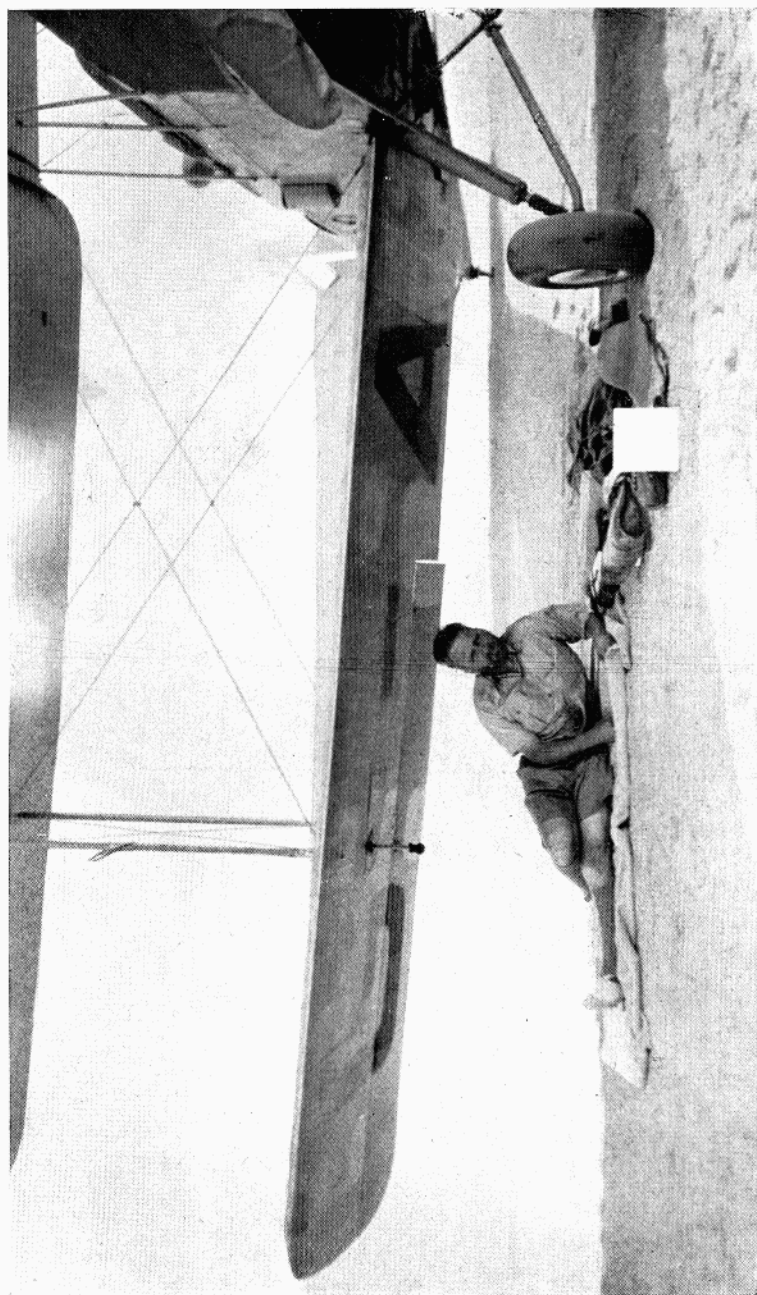


«Barchán» — homokbucka.

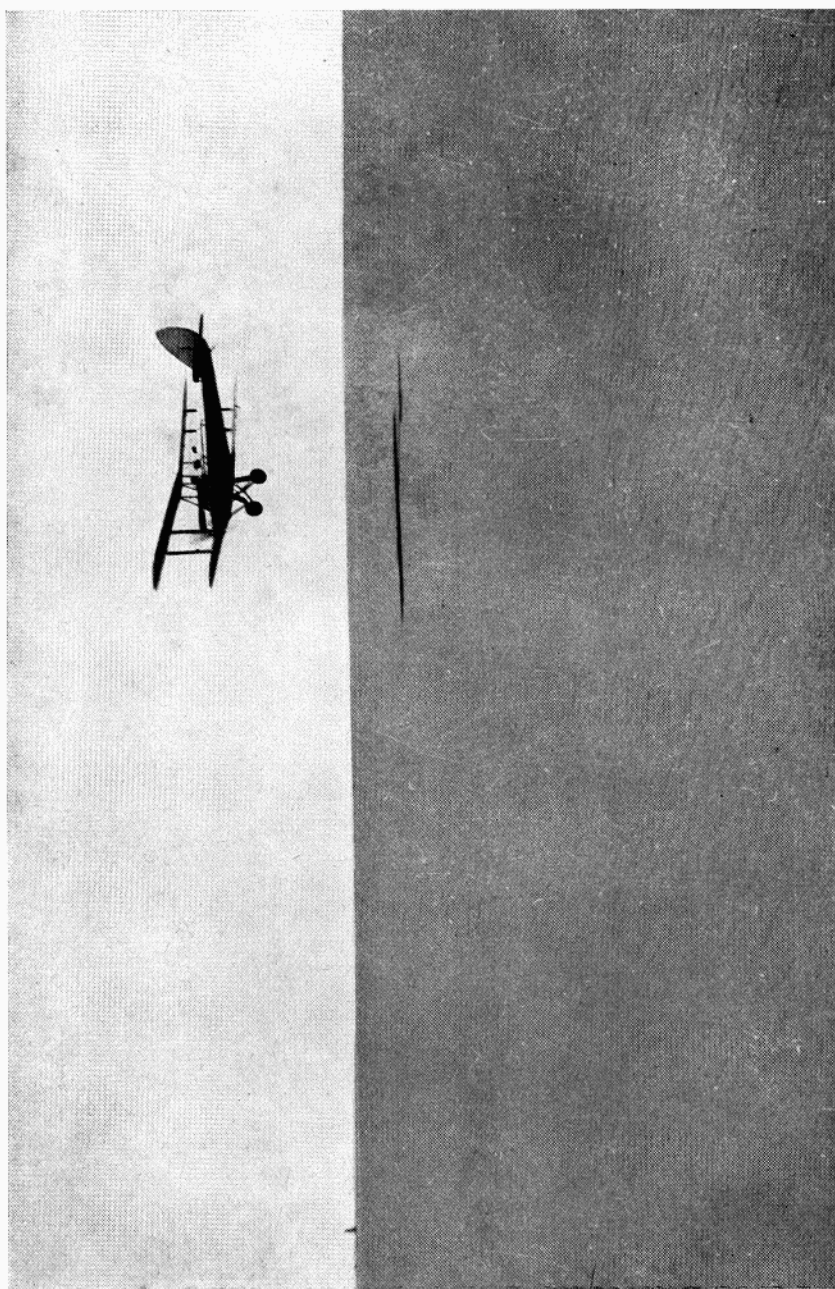




Nagy «barchán» a repülőgépből nézve,



H. G. Penderel őrnagy a «moly» árnyékában.



A végtelen sivatag síkság fölött.

kiszélesedő folyóvölgygel, szinte szabályos köralakban veszi körül a sivatag.

Alattunk számtalan kis négyzet, fel-fel csillanó öntöző-csatornák hálózata, sötétzöld lóhere táblák, valamivel világosabb gyapotföldek és itt is, ott is ezüstös ligetek, datolyapálmák csoportja. Néhol egy-egy kis fellah-falu húzódik meg, barna agyagtégla kockák, lapostetejű, egymás hegyén-hátán épült kis skatulyák. De csakis ott, ahol előtör a kavicsos sivatagi talaj. A fekete iszapföld minden talpalatnyi területe túlságosan értékes ahhoz, hogy arra házat építsenek.

Vigyáznom kell, mert közeledünk az első fordulópont, Matar Shusha felé. Az előírás szerint az ott kijelölt repülőtér fölött le kell ereszkedni 20 méterre és a jelzőkörbe le kell dobni a gép startszámával ellátott kis homokzacskót. A térképpel voltam elfoglalva és nem vigyáztam Laumet barátomra, pedig szinte mozdulatlanul ült mellettem a kormánybottal a kezében. Valami felvillan mélyen alattam, repülőgép, az olasz repülőcsónak, egyszersmind szárazföldi gép is. Vagy két-három startszámmal indult utánunk és most máris utolért,

— Az ördögbe, hová mászunk, Laumet? Le, lefelé, amilyen gyorsan csak lehet! Nem látja, hogy itt, 800 méteren, alig jutunk előre, ellenszelünk van...

Bizony az olasz alig van száz méterre a földtől, ő nem veszít időt a fölösleges kapaszkodással, tele gázzal repül, mindenáron győzni akar!

Lesiklunk egyenesen a körnek, hátratulom az ablakot és kivágom a zacskót, még látom, amint egy kaftános fiú rohan érte, aztán ismét felzúg motorunk. Most 150 fokon repülünk, hosszan át a Nílusvölgyön, el Minieh városa és ezer csatorna hálózata fölött és végre ismét a nagy folyót keresztezzük. A hófehér, karcsú bárkavitorlák úgy tükröződnek rajta, mintha a víz fölött lebegő óriási sirályok szárnyai lennének.

Az Arábiai-sivatag szélét ott szeljük át, ahol mélyen lent a homokban még tisztán kivehetők Egyiptom legrégibb városának, Tel el Amarna romjainak körvonalai.

Átvágunk a szaggatott hegyplatón, nagyot zökken a gép, amint ismét elszállunk a meredek sziklapárkány fölött, amelynek közvetlenül a lábánál folyik most a kanyargó Nílus és a túlsó völgyoldalon már mutatom is a fiatal franciának az assiuti repülőteret, — annyi expedicióm kiinduló pontját. Az előírás szerint itt le kell szállnunk.

Amint átzúgunk a célvonal fölött, stoppolom az időt: 172 órakilométer sebességgel tettük meg ezt az első, 345 kilométeres szakaszt. Kényelmes bizony ez a Coudron-gép, de hát lassú. Lám, már hárman is itt vannak, akik mögöttünk indultak!

Benzintöltés, egy korty tea a nagyszerű büffésátorban és már ismét zúgunk tovább.

Most 157 kilométeres távon, a Nílusvölgy balpartján, a Libyai-sivatag szélén haladunk, egészen addig a pontig, ahol derékszögben jobbra fordulva, végre komolyan neki kell vágnunk a sivatagnak. Oasis-Junction a neve annak a kis falunak, amelytől keskenyvágányú vasút vezet a sivatagon át a nagy Kharga-oázisig. A kis állomás közelében van a fordulópont, ott ismét számozott zacskót kell majd ledobni, onnan az elővigyázatosabbak a keskenyvágányú vasút vonalát fogják követni, mi persze egyenesen, iránytű után fogunk átvágni a sziklatenger fölött.

Tizenegy óra elmúlt, amikor közeledünk a fordulóponthoz. Vigyáznom kell, hogy megtaláljam az alig kivehető cérnavekony, szabályos vonalat, a vasútpályát, amely innen indul Nyugat felé, a sivatag belsejébe. Messze előttünk két gép kering, látom, hogy keresik a sivatag szélén a fordulópont jelzőkörét.

Laumet egyik barátja a mienkkel azonos, kék Coudron-gépen közvetlenül mögöttünk lebeg. Már Assiutban mondta, hogy velünk egyszerre fog indulni. «Hiszen veled van Abu Ramla (a homok atyja, így neveznek engem tréfásan Egyiptomban), majd ő fog navigálni helyettem is».

De most felénk igyekszik a másik két gép is, szintén borkóstolók Sidi Bel Abbés boldog városából. Ők mind tudják, hogy Laumet vörös gépében van a «sivatagvezető».

Szerencsém volt, egyenesen rávágtam az egyforma kör-



nyezetben nehezen látható jelzőkörre, szinte életveszélyes tolongás támad, amint most mind a négyen meredek sikló-repülésben egyszerre csapunk le, hogy ledobjuk a jelzőzacskót. A sárga Coudron alig néhány méternyire suhan el fölöttünk, rázzuk is az öklünket a nyitott ablakon át!

Laumet ügyesen dobja a gépet fordulóba, néhány méterre a föld fölött már bent vagyunk az új irányban és most csak lassan húzva a gépet, nehogy időt veszítsünk, nekivágunk a 170 kilométeres sivatagszakasznak, amely elválaszt Kharga-oázistól. Egérutat nyertünk!

Tapasztalatból tudom, hogy most nem is érdemes lenézni, csak az iránytű maradjon pontosan a 247 fokos vonalon és az idő múljk.

A szerelő hátul előveszi az Assiutban kapott csomagot és nemsokára jó narancsszag tölti be a fülkét. Lent a végtelen sárga egyformaság, kígyózó hepe-hupás homokmezők, elszórt sziklacsoportok. Messze mögöttünk két gép, igyekeznek a nyomunkban maradni.

— Nézze, Laumet, ha le kell szállani, csak észak-déli irányban lehetne, mert a szél így formálta a sivatagot, minden más irány biztos törés a szélbarázdák között.

— Nem lesz semmi tájékozópont?

— Csak türelem, egy sor egyedül álló dűne, jól ismerem őket és ne húzza a gépet!

Lassan múlik az idő és az erős napsütésben nagyon kimelegszik a kabin. Levetjük a kabátot és kinyitunk minden ablakot.

Végre tizenkét óra felé megtörik a láthatár. Először egy bizonytalan rezgő vonal, aztán kibontakozó sziklaformák és most már jól látni a nagy szakadék partját, amelynek mélyén a Kharga-depresszió fekszik.

Mikor alig két hete utoljára itt jártam repülőgéppel, jól megjegyeztem azt a sziklaormot, amelyen pontosan átvezet a kurzusvonal. Megelégedve látom, hogy alig tértem el egy-két fokkal, az erős oldalszél ellenére.

Most hirtelen megnyílik alattunk a fennsík és elénk tárul a Kharga-depresszió, álomszép oázisfoltjaival.

A két francia elbűvölve csodálja a fenséges látványt, a vad, szaggyalagított sziklafal lábánál elterülő fényes zöld szigeteket a homok és szikla óceánjában.

Itt nagyon is otthon vagyok, hiszen két éve innen indultam első nagy sivatagrepülésemre. Intésemre Laumet visszaveszi a gázt, lesuhanunk a pálmaliget fölé, egyenesen Kharga falu irányában.

Hopp! Eszembe jut, hogy két napja levelet kaptam a postamestertől, hogy egy táviratom feladásakor elszámította magát és kéri, hogy küldjem meg neki a hiányzó 16 piaszt. Gyorsan előkotorászok a pénztárcámból egy tizest, egy ötöst és — hála Allahnak, hogy van — egy egyes piaszt, belekötöm a jelzőzacskó vászonszalagjába és még éppen ráérek, hogy ráírjam: «Ahmed Fuad Effendinek köszönettel Abu Ramla», aztán elsuhanunk az ellenőrző kör fölött és kivágom Kharga-oázis első légi pénzeslevelét az ablakon.

Innen már csak 157 kilométer Dachla-oázis székhelye, Mut, a mai nap végcélja.

Amikor az idén tavasszal a Királyi Egyiptomi Aero Club tevékeny elnöke, Tacher pasa őexcellenciája, felvetette az oázis-körrepülés tervét, engem is bevontak a tanácskozásba arra vonatkozólag, hogy az egyes oázisok közötti sivatagszakaszok felett meg lehet-e kockáztatni a verseny megrendezését, esetleges kényszerleszállásokra való tekintettel. Azok közé a kevesek közé tartozom, akik többször is bejárták ezeket a sivatagrészeket. Ismertem azokat a terepnehézségeket, amelyekkel esetleges autós mentőexpedícióknak majd meg kellene küzdeniök. Részemről csak a Kharg- és Dachla-oázisok között elterülő sziklafennsík ellen viseltettem aggálllyal. Bár annakidején sikerült egyik sivatagautómat nagy ügyel-bajjal erre a fennsíkra felhajtani, mégis tisztában voltunk azzal, hogy ha valamelyik gép esetleg ezen a szakaszon kényszerül leszállásra, három-négy napig is eltarthat, amíg az oázisokból teveháton segítséget lehet küldeni. A kitűnő térképes útleírásban, amely külön a versenyzők számára készült, fel is tüntettük, hogy a repülőök lehetőleg ne a fennsíkon szálljanak le szükség ese-

tén, hanem igyekezzenek a kurzusból kitérve, elérni a mélyebben fekvő sivatag síkságát.

Kíváncsian nézem most az oly nehezen megközelíthető fennsíkot, amikor elrepülünk 300 méter magas, merőleges sziklapárkánya fölött. Felül szép síma homoksíkság terül el, ideális leszállóhelyek mindenfelé, mégis kissé magasabbra dirigálom Laumet barátunkat, hogy motorhiba esetén siklórepülésben el tudjuk érni a fennsík szélét.

A Coudron Gipsy-Major motorja azonban egyenletesen duruzsolva húz tovább és alig félóra múlva feltűnik a párkány túlsó oldala, alatta a Dachla-depresszió zöld vegetációs foltjaival. Még jó darabig kell repülnünk, amíg végre meglátom a vajsárga dűnevonalat, amelynek lábánál húzódnak Mut oázis-falu pálmakertjei.

Alig, hogy földet értünk és számozott helyünkhöz gurultunk, már rohan is az elegáns «Shell-fiatalember»: «Mennyi benzint parancsolnak, milyen olajat?» Olyan figyelmes, mint egy elsőrendű étterem maître d'hotelje. A Shell-cég elsőrangú szervezete vette kezébe az ilyen távoleső helyeken oly nehéz üzemanyag-utánpótlást. Csupa sportrajongó hivatalnok jelentkezett önként, s nem átalottak 5—6 napos autótutat megtenni, hogy ezekben a nehezen megközelíthető oázisokban a verseny sima lebonyolítását biztosítsák.

A versenyrendezés is csodákat művelt. A legkülönbözőbb, furcsa sivatagautók egész sora várakozik ránk, hogy a leszállóhelytől bevigyenek Mutba, épp oly szorgalmasan töfög a legrégibb póklábú Ford, amely, tudja Allah, mikor vetődött a homoktenger szigetére, mint az egyiptomi határőrség legújabb típusú, hatalmas légkerekekkel felszerelt homokjáró-autói. Az oázis-falu fölött magas dombon emelkedik az állami hivatalnokok «rest-house»-a. Most a versenyen résztvevő hölgyek elszállásolására rendezték be. Alatta gyönyörű szabályos sátoortábor, a pilóták és mechanikusok számára.

Szinte büszkén háziúrnak érzem magamat, amint a kitűnő ebéd után a konkurrenszek nagy csoportját végigvezethetem az oázis-falu titokzatos zeg-zugos földött utcáin,

Kísérőim nem győznek álmélni a sohasem látott festői részleteken, amilyeneket csak az ilyen elszigetelt, ősrégi telepítvény rejthet a végtelen sivatag belsejében.

Valóságos földalatti labirintus, alacsony, derékig érő ajtókkal, földött udvarok és sejtelmes sikátorok. A beduin nő ijedten arca elé vonja a fekete fejkendőt, amint agyagkorsóval fején jön valamelyik kút felől és nem tudja, mire vélje ezt a még sohasem látott idegen inváziót.

Mire visszaérkezünk a rest-house verandájára, már vacsorára terítenek és érdeklődéssel halljuk az első híreket.

A fiatal egyiptomi pilóta kis együléses «Compar-Swift» gépén repül, leszállásra kényszerült... természetesen a hirhedt fennsíkon! A konkurrensok mögött haladó három egyiptomi katonai gép egyike leszállott melléje, de a fiatal pilóta nem akarja elhagyni a gépét. Neki csak olaj kell, azt dobjanak le neki holnap reggel, aztán majd folytatja az utat. Fázva gondolok arra a hideg éjszakára, amelyet szegény fiú ott fog tölteni a széljárta sivatagban. De egy másik, sőt egy harmadik konkurrens is leszállt útközben, természetesen szintén ott, ahol az útleírásban oly szépen kértük őket, hogy lehetőleg tartózkodjanak a leszállástól: a Kharga és Dachla közötti fennsíkon! Ők azonban mindketten már itt is vannak.

A gyors angol «Percival-Gull» egyfedelű benzinvezetéke dugult el épp ott, és amikor pilótája baj nélkül leszállt, Stiebel, a híres francia repülő-újságíró, elhaladva fölötte ugyancsak leszállott, hogy esetleg segítségére legyen bajba jutott konkurrens-társának.

Ezt a kiváló sportszerű gesztust a versenyrendezés azzal honorálja, hogy rádiótávíratot küld Kairóból, amely szerint Stiebel idővesztését majd le fogják vonni. Általános éljenzés fogadja az aeroklub táviratát.

Vacsora után korán fekszünk le sátrunkban, hiszen 826 kilométert repültünk és holnap még 680 kilométert kell megtenni Kairóig.

Hála a kitűnő rendezésnek, a gépek reggeli startja úgy megy, mint a karikacsapás.

A Dachla-depresszióból mindenekelőtt föl kell emel

kednünk a 400 méterrel magasabb libyai fennsík fölé. Már jó előre figyelmeztetem Laumet-t, hogy tisztességes magasságban lépjük át a meredek sziklapárkányt, hogy az oázis-depresszióba lezúduló északi szél vízesésszerű áramába ne kerüljünk.

Alattunk egy kevésbé számító konkurrens igyekszik a sziklafok felé és pillanatokig izgatottan lessük, mint csap le hirtelen a párkány előtt és hogyan kényszerül éles fordulóval visszatérni a síkság fölé, hogy ott majd magasságot nyerjen.

Amint kikerülünk az oázismedencéből, alaposan megdobál a szél, kénytelenek vagyunk becsatolni a tartószíjakat.

Most a nagy libyai dűne-tenger legkeletibb láncá fölött repülünk.

Ameddig csak ellát a szem, hömpölygő, kígyózó homokbuckák mérhetetlen hullámvonalai fölött haladunk. Egy kényszerleszállás alighanem törést jelentene a dűnék puha homokján, de a modern sivatagautók ide már be tudnak hatolni.

Elgondolkozom az elmúlt években megtett sivatag-expedícióimon. Milyen szorongó érzéssel láttuk feltűnni a dűneláncokat, amikor még magasnyomású pneumatikkal jártuk a végtelen sivatagot, s ime — ebben az esztendőben — már 20,000 kilométert tettem meg a Libyai-sivatag járhatatlannak vélt, ismeretlen területén. Keresztülvágтам a nagy homoktenger félelmetes dűneláncain, 9 hüvelyes «légkerekemmel» és most a kényelmes Coudron fülkájéből követem azokat a kígyózó vonalakat, amelyeket alig néhány hete rajzoltam autóimmal az érintetlen felületre.

Újabb oázisdepresszióhoz közeledünk. A mai etappe első fordulója Farafra-oázis, ott ismét le kell dobni egy ellenőrző homokzacskót. Szinte sajnálom, hogy le kell ereszkedni, mert a térképen megjelölt, felismerhető egyes hegy-csúcsok fölött elhaladva, megállapíthattam, hogy nagy-szerű átlagssebességgel repülünk.

Már évekkal ezelőtt kis «moly» gépemmel tapasztaltam a Libyai-sivatag fölött, hogy legtöbbször bizonyos magas-



ságig északi szél fúj, de följebb, 1000 méteren felül, ugyanakkor erős déli áramlatot lehet találni. Ma is így van és érdemes volt a kísérlet kedvéért 1200 méterre felmászni, mert a kapaszkodás ellenére is, eddig 205 kilométeres átlaggal jöttünk.

A pöttömnyi kis Fafra falu domb tetején fekszik, alatta az alig 200 holdas oázis pálmaligete. Amint lesiklunk az ellenőrző kör fölé, megismerem a sportbiztosok csoportja mellett egyik sivatagjáró autót, amelyet az aeroklub rendelkezésére bocsátottam.

Innen csak 170 kilométer Baharia-oázis, ott kötelező a leszállás. A két depresszió között alacsony mészkőfennsík terül el, számtalan cukorsüvegszerű, hófehér szikladombbal. Felülről a repülőgépből nézve, mindmegannyi tűhegynek látszik a milliárdnyi fehér kúp, — «akárcsak a behavazott fenyőerdő» — mondja Laumet.

Kis idő múlva már a Baharia-depresszió szakadékát repüljük át és itt az ismerős sziklacsúcsok fölött alkalmam van megfigyelni, hogy az észak-keleti szél mennyire térít el irányunkból.

Sima leszállás után mintaszerű gyorsasággal történik a benzinutánpótlás. A rendezés itt is kifogástalan. A repülőter kis zászlók hosszú sorával két részre van osztva, leszálló és starthelyre. Oldalt a célvonal, jelzőköve fölött egymás után suhannak el a beérkező gépek az időmérőkkel ellenőrizve.

Azután megkerülik a repülőteret, leszállnak két sor piros zászló között, mindjárt tovább gurulva megkerülnek egy sárga zászlót és ki-ki megáll a startszámjával el látott utánpótló állomás előtt. Innen kék zászlócskák sora vezet a startpályáig, ott ismét egy másik csoport időmérő jegyzi azt a pillanatot, amelyikben a gép átgurul a startvonalon. Csak 45 percig szabad a repülőtéren tartózkodni, az ezt esetleg túlhaladó idő már beszámít a repülés idejébe.

A büffésátor mellett elgurulva, hófehér kaftános, fezes kiszolgáló integet felénk és kínálja a párolgó teát. Még van néhány percünk és ki sem szállva, az ablakon át tíz-óraizunk.

Most Kairóig 305 kilométeres szakasz következik, ebből az első 200 kilométer alig nyújt támpontot a tájékozódásra. Tudom, hogy erős oldalszelünk lesz és hogy sokat veszíthetünk, ha kitérünk az irányból. A depressziót egy karakterisztikus völgyszakadék fölött hagyjuk el, attól 15 kilométerre magányos sziklahegy fekszik a kurzusvonalunkon, a két pont között kell megállapítanom oldaleltérésünket.

Átveszem a kormányt és feszülten figyelem az iránytűt. A szél hátulról és oldalról től jobbkéz felé, jól be kell lép-nem az oldalkormányt, hogy egyenesen a sziklacsúcsnak tartsak: az eltérés 15, majd 20 fok, de már el is húztunk az egyedüli irányjelző fölött és most nincs más hátra, mint ezen a látszólag téves iránytű-kurzuson kivárni az időt.

Laumet barátja, a kék Coudron tulajdonosa, közvetlenül mögöttünk startolt, így ismét két gépnek navigálok.

Útvonalunk derékszögben keresztezi a Libyai-sivatag leghosszabb, egyedülálló dűneláncát. Az Abu Moharig-dűne közel a Földközi-tenger partjától indul ki és 900 kilométer hosszúságban vonul Kharga-oázis déli széléig. A tudósok kiszámították, hogy ennek a hatalmas futóhomokláncnak fölépülése 70,000 esztendő telt igénybe! Mint a tárházak betonpadlójára kiöntött búza, úgy fest felülről a szürke homoksíkságon végigömlő aranysárga buckák lánc.

Lassan múlik az idő, alattunk csak végtelen semmiség, mintha felhőtakaró fölött repülnénk, amely elrejtí elölünk a föld tarka képét. Lehet, hogy jó irányban haladunk, lehet azonban, hogy megváltozott a szél ereje vagy iránya és Isten tudja, hol fogunk kilyukadni?

Nagyvégre néhány horpadás a végtelen sík felületén, a láthatáron még mindig semmi, de már közeledünk az élet birodalmához, mert itt-ott kígyózó vonal fut végig a homoksíkságon: a ritka esők következtében alakult vízmosások.

Valahol egy sötétebb folt, egy mélyebb árok medrében néhány csenevész bokor, mégis az első vegetáció látása szinte felvillanyoz mindnyájunkat. Azután egy leheletnyi fűnőtte terület, ismét néhány bokor, egy kiszáradt akácfa

és messze elől felcsillan egy ezüstös sáv, a Fayum medence keleti határán elterülő nagy sóstó, a Birket el Kárum.

Alig néhány foknyira tértem ki az irányból és 210 kilométeres átlagsebességgel jöttünk! Most már könnyű lesz tájékozódni, 40 kilométeres távon követjük a tó partvonalát, azután a Kairó-Fayum sivatagi autótút vonala húzódik végig a piszkossárga, kavicsos sivatagsíkságon, majd messze jobbkéz felől magas sziklapárkány vonala bontakozik ki: a Nílus-völgy arabiai partja.

Előttünk sötét vonal, ahogy közeledünk feléje, szint ölt és először sötét, majd mindinkább világosabb zöld sáv határolja a sárgásbarna homoklepet. Ott, ahol ez a határvonal immár élesen feltűnik, három kimagasló pont: a gizei-piramisok!

A végtelen sivatag kérlelhetetlen egyformasága után most hirtelen annyi a látnivaló, hogy alig tűnik néhány percnél és már elzúgtunk az óriási kőgúlák fölött, egy tekintetet vetve a Mena-House kertszálló terraszára, ahonnan világosruhás kirándulók integetnek felénk. Végignézünk a szürke sugárúton, amint kicsiny skatulyák gurulnak rajta az autók és a gép árnyékát követve átugráltunk számtalan zöld táblán, csillogó csatornán és már a milliós nagyváros háztengere fölött fúrja a csillogó légcsavar utolsó köreit a verőfényes égbe.

Ahogyan indultak, most is szinte parancsszóra érkeznek a gépek, fehérén, sárgán, kéken suhannak el a célszalag fölött, nagy homokfelhőt vágva zökkennek a földre, gurulnak a számozott helyre, amelyet csak tegnap reggel hagytak el, hogy végiglátogassák az ősi Egyiptom oázis-szigeteit, ott kint, végtelen messzeségben, a járhatatlan sivatag belsejében.

Az oázis-körrepülés véget ért és itt az Almaza-repülőter fényes klubházában már csak úgy tűnik fel, mintha álom lett volna.

A tarka gépek soknyelvű utasai most mintha mind egymást igyekeznék meggyőzni a látottak csodálatosságáról, az 1500 kilométeres útvonal érdekességéről és a nagyszerű

rendezésről, amely baleset nélkül, simán és fennakadásmentesen biztosította a nagy gépmadárraj hazatérését.

Nagyszerű ország nagystílű hozzájárulása az aviatika fejlődéséhez! És ha nem is lehettem a boldog győztesek között, — 32 induló között a 14-ik helyre futottam be — mégis azzal a szilárd elhatározással éljeneztem végig a díjkiosztást, hogy ismét részt fogok venni a két év múlva tartandó, második Oázis-körrepülésen, de remélhetőleg a magyar színek képviselőjeként!

## VI.

### Szomjúság.

(1934.)

Harmadszor keresem föl a Gilf Kebir-hegység oázis-völgyeit. Először repülőgépből láttam meg a középső dhajani folyómedret. Akkor (1932.) nem sikerült a völgybe behatolnunk. Egy évvel később az egyitomi térképészeti hivatal mérnöke, Mr. P. A. Clayton, felfedezte a másik, keleti völgyet. Két hónappal rá sikerült megtalálnom a harmadikat, nyugatra tőlük.

Bár tudtuk, hogy a Gilf Kebir három oázisvölgye nem lehet más, mint a legendás három *Zarzura*-völgy, mégis kénytelenek voltunk más elnevezést írni a térképre. A Kufra-oázisban beszéltem Tibu nomádokkal, a déli- és középső-Libyai-sivatag legjobb ismerőivel és ezek a Gilf Kebir völgyeit nem ismerték «Zarzura» néven. Vadi Hamra, Vadi Abd el Melik és Vadi Talh néven említették a három hajdani folyómedert.

A völgyek közül a középső, Vadi Abd el Melik, a legnagyobb. Két tagból áll. Az egyik majdnem egyenes irányban vonul északról délnek, a Gilf Kebir-plató délnyugati peremétől, mintegy százhusz kilométer hosszúságban, a Nagy Homoktenger határvonaláig. Ebbe a főágba torkollik kelet felől a növényzetdús mellékág. Odáig, ahol a két «kanyon»-szerű meder egyesül, az egyenes főág harmincnyolc kilométer hosszú, a délkelet felől lefutó mellékág pedig csak öt kilométerrel rövidebb. Vadi Abd el Melik mindkét ágában csak az egyesülés helyéig van vegetáció. Attól délre,



mintegy kilencven kilométeres távon, alig néhány csenevész talh-akác és szelim-bokor tengődik a széles meder oldalain. A főág növényzete kevésbé dús, mint a mellékágé. A talh-akácok ugyan terebélyesebbek és sűrűbb csoportokban állanak, de a Vádi medrét alig borítja aljnövényzet és kevés benne a füves terület. Annál dúsabb a keskenyebb mellékág vegetációja. A talh-akácokon és szelim-bokrokon kívül, külön látványossága a völgynek az a három «Heglig»-fa, amelyek a Libyai-sivatag eső-óázisai vegetációjában szinte csodaszámba mennek, mert ez a vad-olajfa fajta inkább a trópusi Afrikában otthonos, mint a sivatagban.

Azért jöttem, hogy Vadi Abd el Melik két ágának forrásvidékét térképezzem. Négy autóból álló expedíciónkat az Uveinat-hegynél kettéválasztottam. Hans-Joachim Von der Esch barátomat Uveinattól északnyugatra küldtem, hogy felvételezze azt a hegyvidéket, amely az Uveinat- és Arkenu-hegyektől egyenlő távolságra, tőlük északra fekszik és amelyről csak annyit tudtam meg a kufrai Tibuktól, hogy El Biban a neve. Ezt az eddig ismeretlen hegyvidéket még 1932-ben láttam meg a repülőgépből és bár azóta már kétszer is jártam Uveinatnál és a Gilf Kebirben, valahogyan sohasem futotta az idő, hogy a kettő között fekvő El Bibant felkeressük.

Kísérőim, von Heller svejci alpinista barátom és egy egyiptomi napilap kiküldött munkatársa, Hasszan Sobkhi újságíró. Velünk van minden expedícióm hű kísérője, Sabr, a hatalmas termetű szudáni soffőr és Szelim, a pót-szakács. Ez elől minden szeszeseitelt gondosan el kell zárni. Bevált főszakácsomat, a híres Mahmudot, akit boldogult Kemal Ed Din hercegtől örököltem, elküldtem Hans-Jo, barátommal, hogy legalább valamivel könnyítsek nehéz feladatán.

Uveinattól jövet meg kell kerülni a Gilf Kebir-plató nyugati lejtőjét, egészen odáig, ahol a Nagy Homoktenger dűnéi tornyosulnak a sziklafennsík északi szélére. Ott torlik a síkságra. a Vadi Abd el Melik széles törmelékúpja. Uveinattól tehát először 400 kilométert futottunk északra, jobbkéz felől hagyva a Gilf Kebir nyugati lejtőjét, majd

jobbra bekanyarodva, Vadi Abd el Melik torkolatába, 90 kilométert tettünk meg a hajdani folyó medrében, déli irányban, egészen odáig, ahol a Vádi két ága egyesül.

Célunkat uveinati központi táborunktól két nap alatt értük el. Nem kellett az iránytűre figyelni, mert előző itt-létem autónyomait követhettem. Ott, ahol a Vádi két ága egyesül, a meder közepén alacsony sziklahegy emelkedik. Mintha sziget volt volna a folyam medrében. A völgy két oldala merőleges sziklafal, itt, a vádi felső szakaszán, mintegy 200 méter magasak a partok. A völgyekben fölfelé haladva, természetesen egyre alacsonyodik kétoldalt a sziklapart, míg végre fönt a forráserek eredeténél az ember kiér a Gilf Kebir lapos fennsíkjára.

Az automobillal nem lehet felhajtani a forrásvidékig. A Vadi főágában táborunktól mintegy 30 kilométert lehet megtenni gépkocsival. Azontúl az összeszűkülő vádi oly sziklás és görgeteges, hogy csak gyalog lehet továbbmenni. A délkelet felől betorkolló mellékágba valamivel messzebbre lehet hajtani, mintegy 35 kilométernyire, onnan ugyancsak gyalog kell folytatni az utat, ha az ember fel akar érni a vádi eredetéhez.

A vádi mindkét ágába jobbról-balról számos rövid mellékág torkollik. Ezeket részben már térképeztük egy évvel ezelőtt, a felső szakaszokról azonban csak hiányos vázlatunk volt, ezt annakidején a repülőgépből készítettem. Úgy terveztem, hogy először autón bejárom a Vádi két ágát, amilyen magasra csak lehet, aztán gyalogszerrel végezzük a térképezés munkáját. A feladat úgy volt legkönnyebben megoldható, hogyha megmásszuk a plató tetejét és onnan felülről mérjük be az egyes ágak eredő pontját. Épp ezért kísér el Heller barátom, mert tapasztalt hegymászó létére, nagy segítségemre lehetett a merőleges sziklafalak megmászásában.

Megérkezésünket követő reggel, barátommal kettesben, az egyik autón elindultunk a keleti mellékágba. Bevallom, hogy ezen az első felderítő úton nem is annyira a vidék földrajzi problémái érdekeltek, hanem abban reménykedtem, hogy hátha sikerül összeakadnom egy söré-

nyes juhhal, amelyekből a Gilf Kebir völgyeiben még tengődik néhány példány. A vádi fenekét kemény homok fedi, könnyen gurul rajta a gépkocsi. Itt-ott még látható volt Clayton mérnök másféléves autócsapája, úgy hogy legalább eleinte nem is kellett sokat törődnöm azzal, hogy vajjon merre jobb a járás.

Mintegy hét kilométerre táborunktól meglepetésemre a völgy kétfelé ágazott. Clayton nyoma a jobboldali ágba vezetett és épp ezért a sivatagkutató ellenállhatatlan vágyával, gondolkozás nélkül a baloldali ágba fordítottam a kocsit. Mintegy tíz kilométerre hajthattunk ebben az eddig még fel nem derített mellékvölgyben, amikor végre olyan görgeteges lett a Vadi feneke, hogy nem mehettünk tovább a kocsival. Jó darabon gyalog mentünk tovább, barlangokat keresve, mert abban reménykedtünk, hogy hátha itt, a Gilf Kebir völgyeiben is, találunk olyan történelemelőtti barlangfestményeket, mint amelyeneket a Gilf nyugati oldalán fedeztem fel ezelőtt félévvel.

A déli órák alatt meghúzódttunk egy kiugró sziklapárkány árnyékában, és amint ez ilyenkor megtörténik itt, a Libyai-sivatag szívében jöttünk rá beszélgetés közben arra, hogy egyik régi jóbarátom az évek folyamán társam feleségének sógora lett!

Kora délután visszasétáltunk az autóhoz és minden további incidens nélkül befutottunk a táborba. Újságíró barátunk és a két szudáni nagy családkozására kénytelenek voltunk bejelenteni, hogy nemhogy sziklafestményt nem találtunk, hanem még vadbirkát sem hoztunk vacsorára.

Másnap reggel barátommal és Sabr sofförrel hármasan ismét felautóztunk a völgy keleti ágába, de most végig Clayton nyomát követtem és harmincöt kilométert tettem meg a völgyben, mielőtt vége lett az autóval járható útnak. Csak egyetlen akadállyal találkoztunk, mintegy öt kilométerre onnan, ahol Clayton kocsija is visszafordult. Alacsony homokfűvás keresztelte a völgyet, oly laza futóhomokból, hogy majdnem elakadtam benne.

Most is barlangok keresésével töltöttük az időt és csak

késő délután robogtunk vissza a táborba. A homokfúvason ismét sikerült nagy lendülettel áthajtanom.

Harmadnap a vádi főágán hajtottunk fölfelé, ez alkalommal valamennyien mindkét kocsival. Ebben az irányban harminc kilométert tehettünk meg a kocsikkal és még vagy másfél kilométert egy kelet felől betorkolló mellék-völgybe. Ezzel megismertük Vadi Abd el Melik fővonalait és most már komolyan hozzáláthattunk, hogy az egyes ágak felső szakaszát tervszerűen térképezzük.

Este a táborban a következő haditervet főztük ki:

Hajnalban egy kocsival Heller barátom, Sabr és én ismét felhajtunk a főágon egészen addig, ahol ma voltunk. Ott gyalog végigjárjuk azt a rövid mellékágot, amelyikbe ma behajtottunk, egészen addig, amíg annak végére érünk. Mi kettem megmásszuk a sziklafalat és fönt, a plató tetején, megkezdjük a térképezést. Az eddigi iránytű-traverzák szerint tíz-tizenöt kilométerre leszünk attól a ponttól, ahol tegnap a keleti mellékágban megfordultunk a kocsival. Sabr az autóval visszatér a táborhoz, mialatt mi gyalog «át-térképezünk» a fennsíkon ahhoz a ponthoz, ahol tegnap voltunk. Úgy számítottam, hogy délután félkettőre elérhetjük gyalog a keleti ág ezen részét. A soffőr tehát délből ismét elindul a táborból, de most a vádi keleti ágán hajt fölfelé, oda, ahol tegnap járt velünk együtt. Mivel nem felejtettem el a vádit keresztező homokfúvást, úgy rendelkeztem, hogy újságíró barátunk és a szakács is kísérik el Sabrt, hogy segíthessenek neki, ha netán elakadna a futóhomokban. A «kiküldött tudósító» azonban kijelentette, hogy nagyon kifárasztotta a mai kirándulás, holnap pihenni óhajt a táborban. Ezért úgy változott a terv, hogy csak Szelim szakácsunk kíséri Sabrt a találkozóhoz.

Még napkelte előtt indultunk. Magammal vittem a távolságmérőt és a sík-asztalt, vadjuhok reményében pedig vadászfegyveremet is. Heller barátom gondoskodott az ötvenméteres mászókötélről, és mindketten — tekintettel a sok cipelnivalóra — csak legkisebb típusú, kétliteres kulacsot vittünk.

Amikor az autóval felértünk tegnapi fordulópontunk-

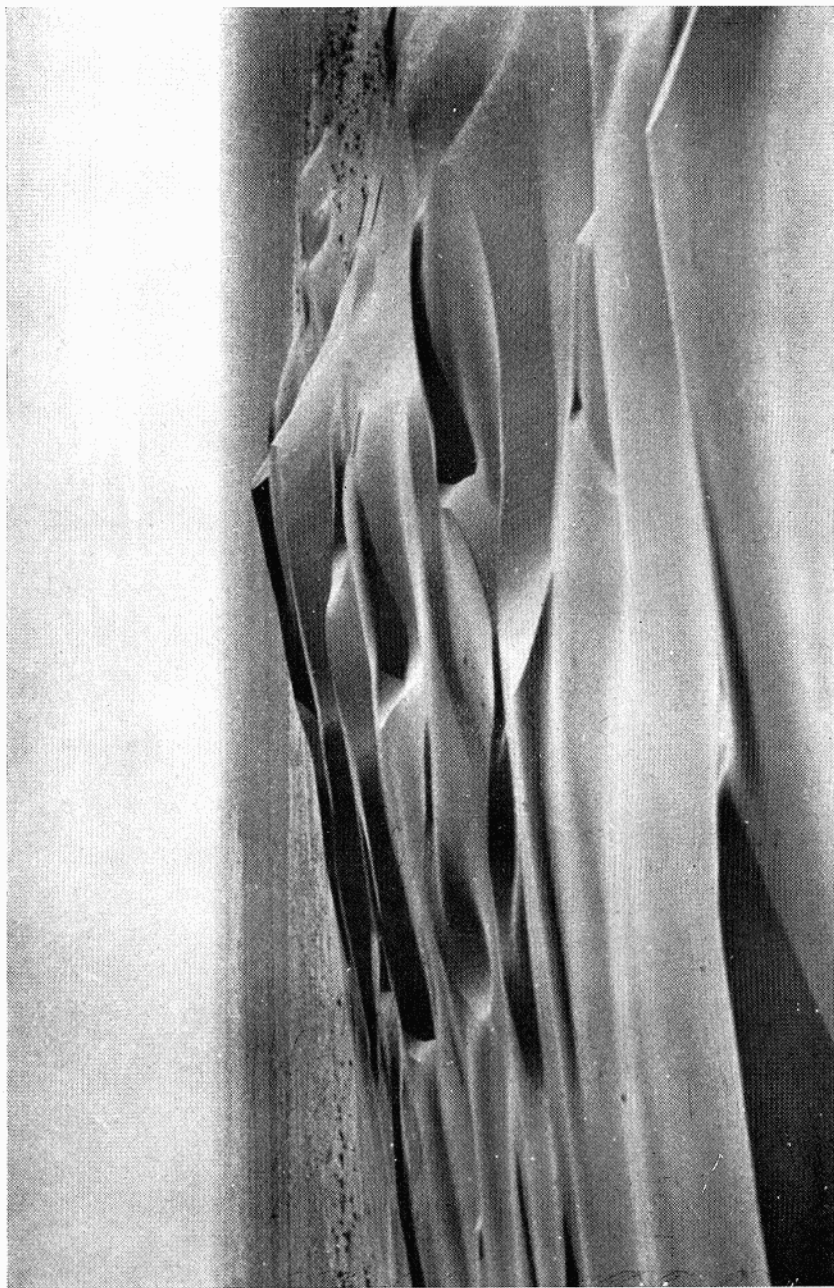


Ain Dalla, a «Nagy Homoktenger» térképezésének kiindulópontja.



Hans Joachim Von der Esch.

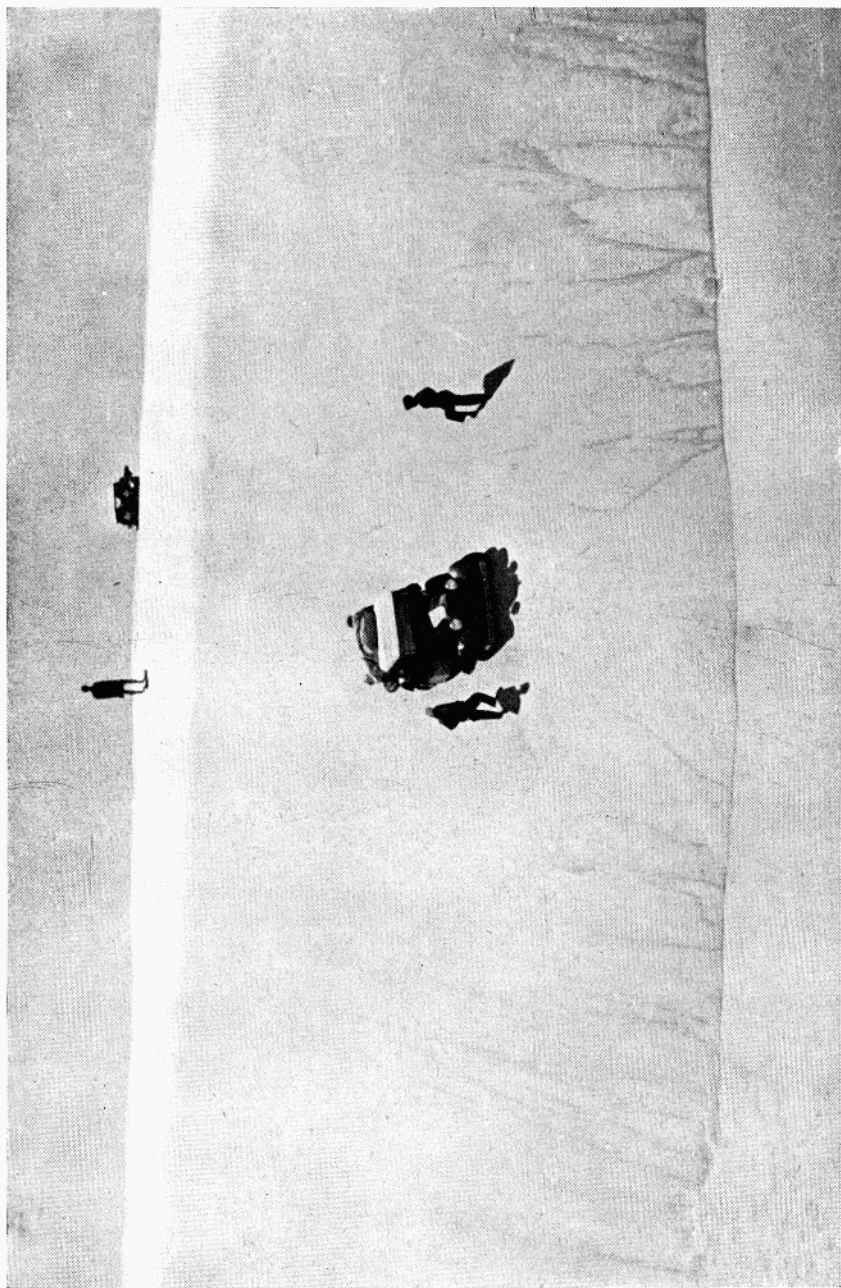




A «Nagy Homoktenger» düne-vonulatai.



A dűne taraján álló alakok mutatják a homokgát magasságát.



«Mint a légy a falon».

hoz, hármunk között elosztottuk a terhet. Úgy volt, hogy Sabr elkísér a mellékvölgy végéig és megvárja, amíg megmásztuk a sziklafalat. Egyórányi keserves gyaloglás következett. Nem messze onnan, ahol a völgy fenekét borító homok végződött, már kezdődött is a vádi görgeteges része. Óriási sziklatömbök borították a keskeny meder fenekét és nemsokára kénytelenek voltunk kecske-módra egyik tömbről a másikra ugrálni, mert lehetetlen volt a nagy kövek között járni.

A vádi kettőt-hármat kanyargott, aztán hirtelen amfi-teátrum-szerűen kiszélesedett és félköralakú, meredek sziklafalban végződött. Magamban tünődtem, hogy barátom hogyan fogja bemutatni hegymászó művészetét. A sziklafal magasságát legalább nyolcvan méterre becsültem, amennyire laikus szemmel láttam, seholsem kínálkozott olyan hely, ahol meg lehetett volna mászni a sziklapartot. Csöndesen leültünk egymás mellé Sabr-ral és néztük, hogy Heller mihez fog kezdeni.

Magára csavarta a kötelet, kezébe vette alpesi csákányát és lassan megindult a sziklafal tövében. Megkerülte a vádi «fejét», itt-ott kopogtatott a csákánnyal, aztán jött visszafelé. Egy helyen megállt, valamit tett-vett és egy olyan pillanatban, amikor épp nem néztem oda, hirtelen eltűnt. Amikor csodálkozva néztem azt a helyet, ahol csak az imént állt, hirtelen észrevettem, vagy húsz méterrel magasabban a szikla oldalában tapadva. Nem tellett bele félóra és barátom zengő «Jodler»-el jelezte, hogy elérte a plató tetejét. Kis idő múlva valahol a fejünk fölött kiáltozott, hogy kedvezőbb helyet talált, vigyázzunk, nehogy követ zúdítson a fejünkre, mert most visszajön, lefelé, hogy a műszereket és engem felhúzzon a kötéllel. A rajzolóeszköz, a puska és a kulacsok csakhamar eltűntek fejünk fölött a kötél végén. Most én voltam soron. Kissé gyanakodva fogtam meg a kötelet, de könnyebben ment a dolog, mintsem gondoltam. Félállással álltam a kötélben, a másik végét Heller lassanként felfelé húzta. Másik lábammal a sziklafaltól tartottam magam távol, mialatt kezemmel húztam magamat a kötélben felfelé. Barátomat egy sziklapárkányon találtam, ott mes-

terien megerősítette a mászó-kötelet. Innen már négykézláb mászva, fölértünk a Gilf Kebir tetejére és kurjongatva jeleztünk Sabrnak, hogy mehet vissza az autóhoz.

A délelőtt gyorsan múlt. Gyalogoltunk, céloztunk az iránytűvel és a távolságmérővel, alacsony kőgúlákat építettünk a kimért pontokon és közben rajzolgattam a térképet, hogy szinte öröm volt. Egyetlen körülmény zavarta békés munkánkat. Az elmúlt napokban kellemes, tavaszias volt az idő, épp ma, amikor komolyan dolgoztunk, déli-szél kerekedett és a hőmérséklet negyven fok fölé emelkedett.

Délfelé elértük az Abd el Melik vádi keleti ágának mellékvölgyeit. Méréseim szerint tizenkét kilométert tettünk meg gyalog kiindulópontunktól. Szerettem volna, ha pontosan odajutunk a keleti ág fölött, ahol tegnapelőtt lent a völgyben megfordultunk az autóval. Kulacsainkban még tartogattunk egy-két kortyra valót, mert hiszen most következett a sziklafalon való leereszkedés.

Mialatt társam terepszemlét tartott, egy kissé pihenhettem. Idáig úgyis én végeztem a nehezebb munkát és bár arra gondoltam, hogy ő most esetleg elriasztja a «vad-birkát», mégsem volt kedvem ahhoz, hogy ebben a hőségben óvatosan előre cserkésszek a sziklafal oldaláig, hogy ott tán előugrik az óhajtott zsákmány.

Az alpesi szakértő ismét remekelt. Délután félkettőre minden holminkkal együtt lent voltunk a vádi főborította, homokos medrében. Valamivel lejjebb értünk «földet», mint ahol két napja az autóval megfordultunk, de csodálkozásomra csak a két tegnapelőtti autónyom látszott a homokban, Clayton régi nyoma fölött.

Sabr tehát még nem érkezett meg a kocsival, vagy nem tudott eljönni egészen idáig?

Bosszantó volt a dolog, mert megittuk az utolsó csöpp vizet és bizony jólesett volna valamelyik szikla árnyékában elfogyasztani az ebédet, amelyet az autóval vártunk. Tanakodni kezdtünk.

Háromnegyed kettő van. Igaz, hogy Sabrnak azt a parancsot adtam, hogy délben induljon a táborból. Ha nem akadt el útközben, egy, legfőljebb másfél óra múlva köny-



nyen ideérhetett volna. Lehet azonban, hogy keleti szokás szerint nem igen nézte az órát. Viszont az is lehet, hogy elakadt a puha homokgáton, amely innen mintegy négy kilométerre keresztezi a völgyet. Várunk és pihenünk tehát félórahosszat, aztán lesétálunk a homokgát irányában. Addig a szudániak kiszabadítják ketten az elakadt kocsit, vagy a legrosszabb esetben majd csak négyen szabadítjuk ki.

A holmit azonban nem volt kedvem cipelni. Már most elhatároztuk, hogy mindent itthagyunk, még a puskát is. Már nem érdekeltek a vadjuhok ebben a hőségben és ilyen kiszáradt szájjal.

Egynegyed háromkor elindultunk. Lassan gyalogoltunk a vádin lefelé. Csak most éreztem a délelőtti hegy-mászás és a tizenkét kilométeres gyalogséta könnyű fáradtságát. Néha megálltunk és hallgatództunk előre, hogy nem halljuk-e a megfeneklett autó motorjának bűgását. Fáradtak voltunk, szomjasak és rosszkedvűek. Fönt, a plató tetején, könnyebb volt elviselni a hőséget, mint itt a zárt völgyben.

Egy óra múlva elértük a homokgátat, az autónak se híre, se hamva! Leültünk egy szikla árnyékába és nehezen mozgó nyelvvel ismét tanakodtunk:

Mi történhetett? Sabr a görgeteges vádiban visszafelé menet elesett a sziklák között és lábát törte? Ez esetben a szegény ördög most is ott fekszik és nem térhetett vissza a táborba. A «kiküldött munkatárs» remélhetőleg volt olyan eszes, hogy legkésőbb délelőtt tíz órakor a másik kocsival elindult a reggeli nyomunkon? Egyedül nem ment el semmi esetre sem, tehát az elhagyatott autóhoz érve, Szelim bizonyára felvette nyomunkat és így megtalálhatták Sabrt. Kérdés, hogy mennyi idő alatt hozták vissza a táborba?

Az is lehetséges, hogy Sabrnak semmi baja, de hogy a kocsival történt valami, mialatt a tábor felé igyekezett. A távolság harminc kilométer, egyideig alighanem babrált és próbálta az autót javítani. Aztán, miattunk aggódva, megindult gyalog a tábor felé. Reggel félnyolc óra volt, amikor tőlünk elindult, félkilencre ért az autóhoz és ha

akkor azonnal történt a baj, onnan legalább hat óra hosszát talpal a táborig. Tehát még csak most érhet oda.

Kérdés, várakozzunk-e itt, vagy induljunk meg a vádin lefelé, a tábor irányában?

Nem hagyott nyugodni az a gondolat, hogy a derék szudáninak valami baja történt. Éreztem, hogy a felelős vezetőnek a táborban a helye. Elhatároztam, hogy megindulunk hazafelé.

Délután hat óra lehetett, amikor az első tünetek kezdődtek. Szemem előtt hirtelen mintha szivárványszínű legyező nyílt volna meg. Ha kezemmel megnyomtam szememet, azonnal eltűnt és eleinte csak hosszabb idő múlva, de lassanként mind sűrűbben tért vissza. A nyelvemmel is baj volt, mintha megnagyobbodott volna, valahogyan nem fért el a helyén. Ajkam már rég kicserepesedett és ha hozzáértem, fájt.

Hét órakor leültünk pihenni. Becslésem szerint már húsz kilométert tettünk meg onnan, ahol leereszkedtünk a vádiba. Utolsó pihenőnk óta egy szót sem beszéltünk egymással és most megdöbbenve láttam, hogy társam ajka között előfeketellik nyelve. Önkéntelenül számhoz nyúltam és ugyanezt éreztem önmagamnál. Barátom szólni akart, de csak hörgésszerű hangot adott.

Fejét lehorgasztotta és ujjával egy szót írt a homokba :  
— «Durst», szomjúság.

Ismét átgondoltam az autó elmaradásának minden lehető okát. Most sem jutottam más elhatározásra, mint hogy mindenáron el kell érünk a tábort. Negyedórai pihenés után intettem Hellernek, hogy menjünk.

Félóra múlva felkelt a Hold. A levegő fülledt volt és mozdulatlan.

Most már nem kellett félni a napszúrástól és testünkön minden gramm súly már régóta érezhető volt, levetettem tehát cserkészíngemet és térdharisnyámat. Csak a cipőt, a rövid vászonnadrágot és karkötőórámat tartottam meg. Barátom ugyanúgy tett. A ruhadarabokat és trópusi sisakjainkat felakasztottuk egy bokorra és tovább mentünk.

Egyideig mintha enyhülést éreztem volna, aztán kez-

dett fájni a torkom. Valami összeért a légzőcsőben és éles szúrást okozott. Csak a köhögés enyhítette pillanatokra a fájdalmat. Egy idő múlva ez a köhögés görcsössé vált, a hasizmok most már maguktól, lékösszerűen ingerelték ezt a száraz ugatást. Nemsokára az izmok játéka is fájdalmassá vált.

Hirtelen úgy éreztem, hogy társam nincs mögöttem. Megálltam és visszaneéztem a holdfényben ragyogó sziklavölgybe. Abban a pillanatban láttam meg barátomat, amint nem messze tőlem hirtelen leült a homokba. Visszamentem hozzá. Két karját átfonta térdén és arra hajtotta fejét, görcsös köhögés kínozza. Leültem melléje. Kilenc óra volt.

Kis idő múlva újjával írni kezdett a homokba, csak két szót rajzolt oda lassan, de ereimben megfagyott a vér: «Vadi Hamra».

Minden forgott a fejemben. Lehetséges volna, hogy nem a Vadi Abd el Melik keleti ágában megyünk délfelé, hanem hogy fönt a platón eltévesztettem az irányt és hogy a Gilf Kebir másik nagy völgyébe, a Vadi Hamrába ereszkedtünk le? Két hete jártunk ott, egyetlen kocsival hajtottam a völgyben fölfelé és ismét vissza, ugyancsak Clayton tavalyi nyomán! Lehet-e, hogy ezek az autónyomok, amelyek még a holdvilágban is ilyen frissnek látszanak, a kéthetes hamrai nyomok?

De mégsem! Hiszen kora délután áthaladtunk azon az alacsony homokfúvácson, amelyet tegnapelőtt még külön megjegyeztem magamnak. Hirtelen mintha heves rosszullét fogott volna el: a Vádi Hamra felső szakaszán *szakasztott ugyanilyen* homokgátat kereszteztünk! Ha a Vádi Hamrába tévedtünk, akkor nincs menekvés. Már legalább 25—28 kilométert tettünk meg víz nélkül. A Vádi Hamra északkelet felé torkollik a Gilf Kebirt kettéválasztó nagy szakadékba. Táborunktól autón csak négyszáz kilométeres kerülővel lehet odaérni...

Magam elé idéztem a délelőtti térképezés számadatait. Lehetetlen, hogy olyan tévedést követtem volna el, amely legalább tizenöt fokkal kitérített volna útunkból a Vádi Hamra medréhez. A rajzlapok és a füzet ottmaradt a többi holmival, fent a völgyben...

A szivárványszínű legyező helyett most számok, szögek és fokok táncoltak szemem előtt. Éreztem, hogy minden erőmmel le kell küzdenem azt a gondolatot, amelyet társam felvetett. Nem, nem vagyunk a Vádi Hamrában, hisz ott egyenesen a halálba rohannánk. Csak a sziklafalak néznek ki ugyanígy a holdvilágban, a talh-akácok és a szelim-bokrok vetésnek ott is ugyanilyen árnyékot. De nincsen ennyi fű Vádi Hamrában és nem, nem tévedtem a számításokkal...

Megráztam barátomat, dühösen eltöröltem a homokba rajzolt két szót és intettem neki, hogy menjünk. Feltápaszkodtunk és ismét megindultunk nyilaló fájdalommal torunkban és gyomrunkban...

Mi történt? Barátom rázta a vállamat és tenyerével verdeste mellemet. Amikor magamhoz tértem, a karkötőóra néztem: féltizenegy volt. Úgy látszik, összeestem és egyideig elvesztettem eszméletemet. Ismét írni akart valamit a homokba, de nem engedtem, erélyes vonásokkal rajzoltam: Vadi Abd el Melik! Ismét megindultunk.

Éjfél felé türhetetlenné lett a fájdalom. Már nem is mentünk, csak vánszorogtunk. Mindkettőnk nyelve kidagadt a szájból és érintése olyan volt, mint száraz talpbőr. Barátom megállt és taglejtésekkel jelezte, hogy nem megy tovább. A homokra akart írni, de nadrágom zsebében volt néhány összehajtogatott papírlap és egy rövid ceruzavég. Átnyújtottam neki és firkálni kezdett.

— A feleségemnek akarok írni búcsúlevelet... — silabizáltam a felém nyújtott papirost a holdfényben. Fejemet ráztam és ráírtam a papírra: «Még legfölbbe öt kilométer...»

Visszaadtam neki a kis ceruzavéget és a lapokat, de újra megindultam a vádin lefelé. Nézttem, hogy követ-e. Amikor húsz lépésnyire voltam, megindult és jött utánam. Karkötőóráim félegyet mutatott...

Heller éjjeli egy órakor esett össze. Hiába ráztam, hiába csapdostam tenyerét és mellét. Zihálva hörgött és egész testét görcsök rázták. Tán negyedóráig voltam mellette, amikor hirtelen szörnyű felelősségérzés fogott el.

Ha az éjszaka folyamán nem érem el a tábort, napkelte után már én sem jutok tovább!

A Libyai-sivatag a Föld egyik legszárazabb része. A levegő nedvességtartalma seholsem ér el ilyen alacsony százalékot. Beduinok mondták nekem, hogy a sivatag belsejében, a nyári hónapokban, vagy olyan napokon, amikor déli szél fúj, a szomjhalál agóniája az utolsó bőséges ivástól számítva, már nyolc óra múlva is beáll. Délután kettő óta nem ittunk, most több, mint tizenegy órája gyalogolunk! Amíg még van erőm, tovább kell mennem, hogy segítséget hozzak a táborból, hiszen egy-két kilométernél már nem lehet messzebb!

Egy-két lépést mentem, aztán a szaggató fájdalom miatt kénytelen voltam megállni. Ismét tovább vándorogtam és ismét csak álltam. A sziklafalakat néztem kétoldalt, ha elnyomtam szememről a ráboruló homályt. Lám, a völgy jóval szélesebb, mint odafönt. Semmi kétség, egész közel van Vádi Abd el Melik két ágának egyesülése. Mentem, tántorogtam tovább a tábor irányába...

Mintha hirtelen ébredtem volna hosszú álomból. A földön feküdtem, de nem fájt semmi és megszűnt a köhögés is. Egész könnyen járt a lélekzetem, csak fáradt voltam és az izmaimat éreztem. Az órát néztem és nem tudtam hirtelen megérteni, hogy éjfél után három óra van. Úgy látszik, aludtam és valami fölébresztett. De mi is volt az?

Nem messze, fönt a völgyben, ott, ahonnan jöttem, két fényszóró izzott a fák között. Felugrottam. A közeledő fénycsóva most jobbra fordult és fákat, bokrokat világított meg. Most átsuhant a túlsó sziklapartra, eltűntek az izzó fényszórószemek és most felvörösölt az autó számlámpája. Megfordul.

Kiáltani akartam, de nem jött a torkomból hang. Ismét felcsuklott a rettenetes köhögés és majdnem arcra buktam a homokban. Lapos papírgyufa-csomó volt nadrágom övzsebében. Reszkető ujjakkal kotortam elő és meggyújtottam az egyik nálam maradt papírlapot. Beledobtam a legközelebbi száraz szelim-bokorba. Most két kézzel téptem köröskörül a szalmaszárazságú fűvet és hajigáltam a cso-



mókat a felpislogó lángba . . . az autó számlámpája gyorsan távolodott a völgyön fölfelé.

Magas lánggal égett a szelim-bokor, oly forróság áradt felőle, hogy nem maradhattam a közelében, pár lépéssel odébb leroskadtam a homokba és abba az irányba meredtem, ahol eltűnt az autó . . .

Néhány perc múlva ismét feltűnt a két fényszóró és most hirtelen sebesen közeledett az égő bokor felé. Sabr és Szelim ugrottak le a kocsiról.

— Vízet!

Ami ezután következett, legrútabb emlékeim közé tartozik. Olyan erőt éreztem magamban, mint még sohasem, a szomszédos örvénye volt. A hatalmas termetű Sabr elkapta két karomat és letepert a földre, Szelimmel együtt sírva, zokogva kérleltek, hogy maradjak csendben, mert hiszen most nem szabad innom. A szakács messzire elhajította a kulacsot, amelyet már a kezében tartott és lefogta két lábamat, hogy fel ne ugorhassak.

Nem tudom, meddig tarthatott. Lehet, hogy Sabr öklével fejbesujtott, elernyedtt bennem minden és végre éreztem, hogyan mossák tarkómat és csuklómat vízzel, hogyan dörzsöli Szelim mellemet egy nedves ronggyal és aztán láttam, mint tépi szét turbánját és nedves borogatást rak ajkamra. Percek múlva tértem annyira magamhoz, hogy eszembe jutott a sivatag törvénye: Ha valakit «túl-szomszédos» állapotban találnak, nem szabad azonnal vizet adni neki, mert az összedagadt torok erei megrepednek és fulladás áll be.

Szólni akartam, de nem tudtam. Meg akartam velük értetni, hogy ismét bírom az eszemet és hogy már nem fogok küzdeni. Sietni kell, indulni azonnal, hiszen valahol fönt, a völgyben, ott fekszik társam!

Sokáig nem értettek meg. Végre Sabr elengedte két kezemet és most azokat összekulcsolva, könyörögtem taglejtésekkel, hogy forduljunk vissza Hellerért. Leírhatatlanul kínozott az inni-vágyás, de csak a nedves turbándarabokat szorítottam ajkamra. Feltápáskodtam és, hogy mutassam jószándékomat, elhárító mozdulatokat tettem

a kulacs felé. Végre Sabr elindította a motort, megfordultunk és rohantunk a völgyön fölfelé. Mintegy két kilométerre már messziről megláttuk a holdvilágban fekvő élettelen testet.

A szudániak sírva kezdték munkájukat. Valamivel könnyebben ment a dolog, mert tán tíz percig is eltartott, míg társam hirtelen magához tért. Néhány pillanatig ő is dulakodni kezdett, de oly görcsös köhögés rázta, hogy hamarosan elernyedtt. Félóra múlva mindketten végre oly állapotban voltunk, hogy tántorogva beszállhattunk az autóba. Sabr vezetett, míg mi ketten Szelimmel hátul fekdünk a teherkocsiban. Kortyonként adott nekünk vizet és minden korty után ütögette a hátunkat, nehogy torkonakadjon. Lassanként el is mondta a történeteket.

Sabr már korán reggel minden baj nélkül visszaért a táborba. Parancsom szerint pont tizenkettőkor ketten elindultak Vadi Abd el Melik keleti völgyébe. Először négyes, majd kettes autónyomot követtek odáig, ahol a kocsis megfordult, ott várakoztak késő délutánig.

Most értettem meg hirtelen a majdnem végzetessé vált félreértést!

Sabr azt a nyomot követte, amelyiket első nap hagytam hátra, amikor csak Hellerrel egyedül, a baloldali, rövid völgybe hajtottam. A szudáni nem nézte a kilométer-mérőt, nem tűnt fel neki, hogy harmincöt kilométer helyett csak tizenhét kilométert tett meg a tábortól és elfelejtette a homokgátat, amelyre külön figyelmeztettem. Friss autónyomot követett, szentül meg volt győződve, hogy azt, amelyiken ő is elkísért. Részben én is hibáztam, mert nem szóltam neki arról az első kirándulásról, amelyet nélküle tettünk meg.

Délután négy órakor Sabr aggódni kezdett és megmászta a sziklafalat, hogy körütekintsen a plató tetején. Egyideig ott várt bennünket, aztán vissza lemászott, száraz rőzsét szedett és a hátára kötött nagy rőzseköteggel másodszor is megmászta a Gilf tetejét! Eleinte erősen füstölő tüzet táplált, abban a hitben, hogy mi eltévedtünk és így akart jelt adni nekünk. Napnyugta után lekiáltott

Szelimnek, hogy hozzon több rőzsét és a szakács is megmászta a Gilf tetejét súlyos köteggel a hátán.

Éjjelleg élesztgették a jelzőtüzet a hegytetőn, aztán elhatározták, hogy visszatérnek a táborba, tanácsot kérni ujságíró barátunktól. A holdvilágban mégsem volt olyan könnyű a hegyoldalról való leereszkedés, több, mint egy óra múlt el, míg végre lent voltak a kocsinál.

Amint jöttek visszafelé, a lámpák fényében hirtelen meglátták lábam nyomát. Oly ingadozónak és támolygónak látták, hogy azonnal megértették, hogy nagy baj van. Néhány percig teljes sebességgel száguldtak a völgybe lefelé, amikor hirtelen eltűnt előttük a lábnyom. Sabr kijelentette, hogy vissza kell fordulnia és óvatosan, ha kell, a kocsiból kiszállva, követni a nyomot, mert hiszen meglehet, hogy valamelyik szikla vagy bokor alatt fekszem és ők vaktában elhajtanak mellettem.

Ez volt az a pillanat, amikor az autót megfordulni láttam. Följebb a völgyben ismét megtalálták a lábnyomokat és most már lassan követték azoknak kacskaringós útját. A Vádi egyik fordulója után aztán meglátták az égő bokrot . . . Még mindig három kilométernyire a tábortól. Vajjon eljutottam volna-e odáig?

\*

Heller barátommal még egy év múlva sem beszéltünk erről az éjszakáról. Csak lassankint, az idő múltával említettük egy-két szóval harminckét kilométeres távgyaloglásunkat az Abd el Melik vádiban. Sokat írtam a Libyaisivatagban szerzett tapasztalataimról, de valahogyan sohasem tudtam magamat elhatározni, hogy erről a napról részletesen beszámoljak.

Azóta több ízben is résztvettem a sivatagban elveszett emberek keresésében. Kétszer sikerrel járt a mentés, egy esetben tán csak félnappal érkeztem későn. Amikor ez utóbbi esetben megláttam a szomszhalált halt emberek helyzetét és arcvonásaikat, eszembe jutott az a holdfényes éjszaka a Gilf Kebir völgyében.

Az évek távlatán át most mégis papirosra vetem annak

az éjszakának emlékét, de elsősorban azért teszem, hogy figyelmeztetésül szolgáljon mindazoknak, akik magukra vállalják egy expedíció szervezését és vezetését. A sivatagban is vannak alapvető törvények, amelyeket nem szabad áthágni: Egyetlen gépkocsival nem szabad messzire eltávolodni a támponttól. Belsőszülöttre, bár legyen az a leghűbb szolga, nem szabad felelősségteljes feladatot bízni. Víz nélkül még a legrövidebb távnak sem lehet nekivágni. És végül — a beduinok közmondása szerint —

«A sivatagban csak egyetlen egyszer lehet tévedni.»

## VII.

### A «Nagy Homoktengeren» át.

(1935.)

Sokszor kérdezték tőlem, hogy sivatag-expedícióm közül melyik volt a legnehezebb?

Egészen 1935 tavaszáig nem adhattam határozott választ erre a kérdésre. Addig, hat év alatt, összesen hét hosszútávú expedíciót vezettem a Libyai-sivatag járatlan belsejébe, de egyiket sem mondhattam sokkal nehezebbnek, mint a másikat.

Azóta azonban határozottan mondhatom, hogy egyetlen utam sem járt oly nehézségekkel, mint az a háromszögelő expedíció, amelyet 1935. április havában vezettem a «Nagy Homoktenger» bucka-világába.

Ezt megelőzően már több, mint 60,000 kilométert tettem meg úttalan sivatagterepen, de egyetlen expedíción sem tornyosultak elém oly akadályok, mint ez alkalommal. Minden sivatag-expedíció lefolyása három tényezőtől függ: a terepnehézségektől, az időjárástól és a használt szállítóeszközök teljesítőképességétől. Ebben a térképező-expedícióban az első kettő oly ellenséges módon esküdt össze ellenünk, szinte csoda, hogy keresztül vergődtünk az útvonalon, a harmadik tényező pedig azzal járult hozzá vállalkozásunk problémáihoz, hogy megszokott és bevált sivatagjáró autóim mellett egy új típusú kiskocsit vittem magammal, amelynek teljesítőképessége kétséges volt.

Mindenekelőtt meg kell azonban magyaráznom, hogy milyen is a «Libyai Nagy Homoktenger»:



Ha Egyiptom térképét nézzük, — meg kell jegyeznem, hogy csakis az utolsó években kiadott térképről lehet szó, mert hiszen a Libyai-sivatag legnagyobb része a közelmúltban csak fehér folt volt a térképeken — a Földközi-tenger partjától délre óriási területen párhuzamos pontozott vonalakat látunk. Ezek a vonalak jelképezik az északi Libyai-sivatagban elterülő Nagy Homoktenger párhuzamos buckavonulatait. A Nagy Homoktenger, Siva-óázis depressziójától kiindulva, egészen a Libyai-sivatag közepéig, a Gilf Kebir-hegységig terjed. Hossza közel 900 kilométer és átmérője ott, ahol legszélesebb, meghaladja a 300 kilométert. Ezt a hatalmas területet egymással párhuzamos futóhomok-buckák borítják. A buckaláncok szorosán egymás mellett sorakoznak, irányuk az uralkodó szél irányát követi, vagyis északról dél felé vonulnak, csekély elhajlással délkeletnek.

A Nagy Homoktenger keleti szélén az egyes buckaláncok egymástól három-négy kilométernyi távolságra húzódnak, közöttük keménytalajú, többnyire sziklás folyosók terülnek el. Nyugat felé haladva, a folyosók szélessége egyre csökken, míg végre a tíz-tizenötödik buckavonulat után az egyes láncok lába összeér és onnan kezdve az egész vidék elmerül a futóhomok alatt. Mintegy további 100 kilométer szélességben még látható a buckaláncok tarajos gerince, odább nyugatra azonban a párhuzamos tarajvonalak is eltűnnek és csak hatalmas, hullámzó homokhátak érik egymást. Az egész régió megmerevedett tengerhullámokra emlékeztet és innen vette nevét.

Ott, ahol a buckaláncok még nem folynak egymásba, az egyes vonulat keresztmetszete ugyanolyan alakú, mint az egész Nagy Homoktenger felépítése. A bucka keleti lejtője meredek, a homok 33—35 fokos szögben pereg alá a tarajtól a bucka lábáig. A nyugat felé fekvő lejtő sokkal enyhébb és közvetlenül a taráj mögött többnyire széles, gömbölyded hát. Néhol hiányzik az éles taráj, amelyet a beduinok «pengének» neveznek és az ilyen buckákat «bálnahátnak» hívják. A keleti, meredek lejtő mindig kemény és az ember eleinte el sem hinné, hogy kellő nekifutással

aránylag könnyen fel lehet rá hajtani az automobillal. A nyugati oldal azonban, közel a bucka lábához, széles «folyékony» homoksávból áll. Ezen a laza homokon még lefelé is könnyen elakad az automobil, de szinte lehetetlen rajta fölhajtani. A Nagy Homoktengeren tehát, keletről jövet nyugat felé még csak valahogyan át lehet kelni, de ellenkező irányban szinte leküzdhetetlenek az akadályok.

Expedícióm feladata az volt, hogy háromszögelő hálózatot vigyek keresztül a Nagy Homoktengeren, térképezve azt a területet, amelyik járhatatlanságánál fogva még mint «fehér folt» szerepelt Egyiptom térképén. A hálózat kiinduló pontja Egyiptom legnyugatibb oázis-forrása, «Ain Dalla» volt. Ain Dalla parányi kis talajvíz-kút, körülé négy-öt korcs pálma és néhány tamariszkuszbokor áll. A lakott Baharia-oázistól délnyugatra fekszik mintegy 200 kilométerre. Az egyiptomi oázis-depressziók földalatti víz szintje itt éri el legmesszebb nyugatra a sivatag felszínét. Innen egészen a fezzani Dakar és Zighen depresszióig, — légvonalban 700 kilométeres távon — sehol sem található víz. Tervem az volt, hogy a Dalla-forrásnál állandó táborot létesítsek és hogy onnan kiindulva három-négy napos földerítő utakat végzünk a Nagy Homoktenger belsejébe, az így befutott vonalak hálózatát azután összekötöm a Nagy Homoktenger északi partján fekvő Siva-oázis háromszögelésének alappontjával. Mintegy 15,000 négyzetkilométer területnek térképezéséről volt szó.

Kísérőül Hans-Joachim Von der Esch barátomat, több előző expedícióm hű munkatársát választottam. Volt tengerész létére már korábbi expedíciókon is ő látta el a csillagászati helymeghatározás felelősségteljes munkáját. Rajta kívül két szudáni sofföröm, köztük az elmaradhatatlan Sabr és régi expedíciós szakácsom tartott velem. Tudtam, hogy megbízatásom a Libyai-sivatag legnehezebb terepére visz és el voltam rá készülve, hogy az expedíció valószínűleg előreláthatatlan meglepetésekkel fog járni. Épp ezért különös gonddal készítettem elő három húséges sivatagjáró Ford-autómat, amelyek már oly sokszor vittek keresztül a sivatag szikla- és homokterepein.

Az indulás előtti napokban ért az első meglepetés. Utasítást kaptam, hogy próbaképpen vigyem magammal a Ford-gyár legújabb «Baby»-típusú kocsiját, mert használhatóságát a hadsereg és a térképészeti intézet szempontjából kellett volna elbírálni. Az első pillanatban nagyot nevettem a dolgon. Hiszen még abban sem voltam biztos, hogy a nagylőerejű, bevált kocsikkal át tudok-e vergődni a Homoktenger járhatatlan buckáin. Most pedig arra utasítanak, hogy hagyjam hátra az egyik nagy kocsit és helyette egy játékszer-autóval vágjak neki a futóhomoknak. A kis kocsival tartott próbamenet után azonban mégis váltaltam a megbízatást, de azzal a feltétellel, hogy ott és akkor hagyom hátra, ahol akarom. Valószínűnek tartottam ugyanis, hogy a gyenge kis motor majd nem bírja a nehéz terepet és szinte előre láttam, hogy ez a kísérleti kocsi majd ott marad valahol a buckák között az utókor intelmére.

Kairótól Baharia-oázisig 300 kilométer a táv, onnan Ain Dalla-ig 200 kilométer. Két nap alatt értünk oda és útközben alkalmam nyílt alaposan kipróbálni két sivatagjáró kocsim «kistestvérét». Autóim természetesen alacsony nyomású, óriásgumikkal voltak felszerelve, a kis kocsin is hathüvelykes óriásballonok éktelenkedtek. Ain Dalla előtt több helyen alacsony futóhomok vonulatokon vezetett át utunk, de bosszúságomra, épp a nagy kocsik egyike süllyedt meg, míg én a kis kocsival könnyen átfutottam a «folyékony» homokon. Elhatároztam tehát, hogy eredeti elgondolásomtól eltérőleg, mégis magammal viszem a kis gépet egyik háromszögelő utunkra, ha nem is túl messze a Nagy Homoktenger belsejébe.

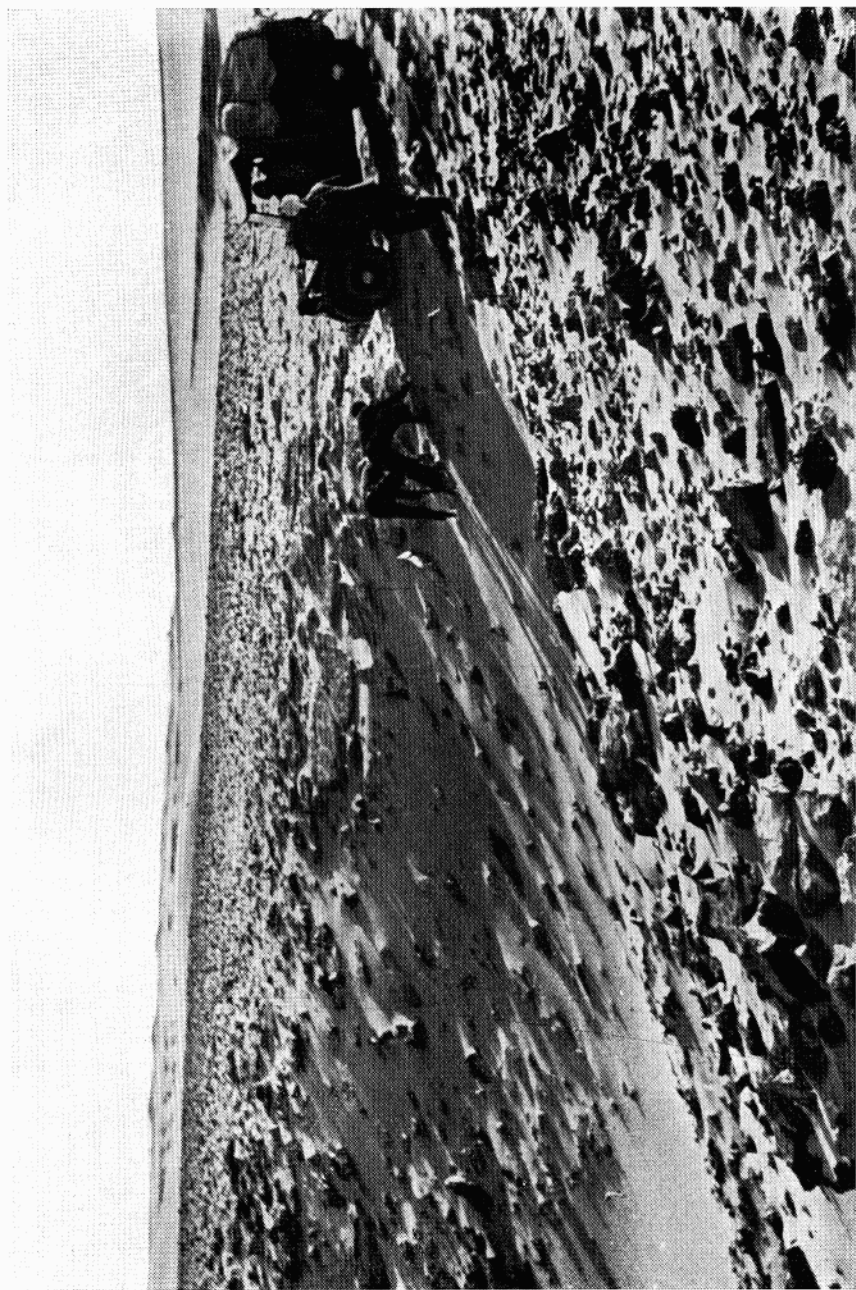
A Homoktenger legkeletibb buckalánca a Dalla-forrástól hetven kilométerre fekszik nyugatra. Első felderítő utunkat a két nagy kocsival végeztük a meglehetősen nehéz, sziklás terepen. Bevallom, hogy szorongó érzés fogott el, amikor feltűnt előttünk a szélső bucka. Az északi láthatártól a déli láthatárig állta utunkat az óriási aranysárga homokgát, messziről olyan volt, akár a kínai fal. Amikor a bucka lábához értünk, az első pillanatban valamennyien arra gondoltunk, hogy vállalkozásunk kivihetetlen. Érez-

tem, hogy kísérőim szinte azt várják tőlem, hogy lefűjjam az egész expedíciót.

Egyelőre úgy tettem, mintha nem is érdekelne, hogy milyen a világ a bucka túlsó oldalán, rövid pihenő után északnak fordultam és lassan, kényelmesen követtem a homokvonulatot. Néhány kilométernyi út után már láttam, hogy a bucka szabályos közökben könnyű hullámvonalba hajlik. Egy-egy ilyen előreugró fordulónál a beretvaéles buckataréj lefolyik egészen a bucka lábáig. Csakis ilyen helyen lehetett megkísérelni, hogy a lehajló taréj mögött, rézsút ráhajtsak a homokhegyre. A messzelátóval kikerestem egy olyan pontot, ahol aránylag mély hullámvonal látszott a bucka taraján, aztán megállásra intve a másik kocsit, fokozódó sebességgel nekihajtottam a meredek homoklejtőnek.

Amikor az ember közvetlen a bucka lábához ér, néhány pillanatra az az érzése, hogy nyolcvan kilométeres sebességgel fálnak megy a kocsi, aztán hirtelen, erőszakos mozdulattal felágaskodik a gép, az ember hátradől az ülésben, mintha meredeken felrántott repülőgépben ülne és a buckahát égvonala ijesztő sebességgel sülyed lefelé. Szinte lehetetlennek tűnik fel, hogy egy gépjármű felkapaszkodjék az ilyen meredek lejtőre és az a néhány pillanat, amely alatt a motor minden erejét kifejti, szinte örökkévalóságnak tűnik fel. Úgy éreztem, hogy lehetetlen dolgot kívánok a géptől, de hirtelen lesüllyedt a láthatár, köröskörül csillogó, kápráztató sárga hullámvonalak tűntek fel és a következő pillanatban szinte hitetlenül láttam, hogy száz méter magasságba emelkedtem a sivatag fölé.

Sajnos, az embernek ebben a pillanatban nincsen ideje ahhoz, hogy örüljön és hogy gyönyörködjék a kilátásban. A bucka tetejére érve, villámgyorsan oldalt kell fordulni, hogy a kocsi a buckataréj élesre fuvott vonulatai közé ne rohanjon. Csak a taréjon túl, a «bálna-háton» lehet végre óvatosan lassítani, természetesen minden pillanatban készen arra, hogy a motor minden erejével ismét meghuzassuk a kocsit, ha netán behorpadna a kerekek alatt az a vékony homokréteg, amelyet a szél keményre fűjt.

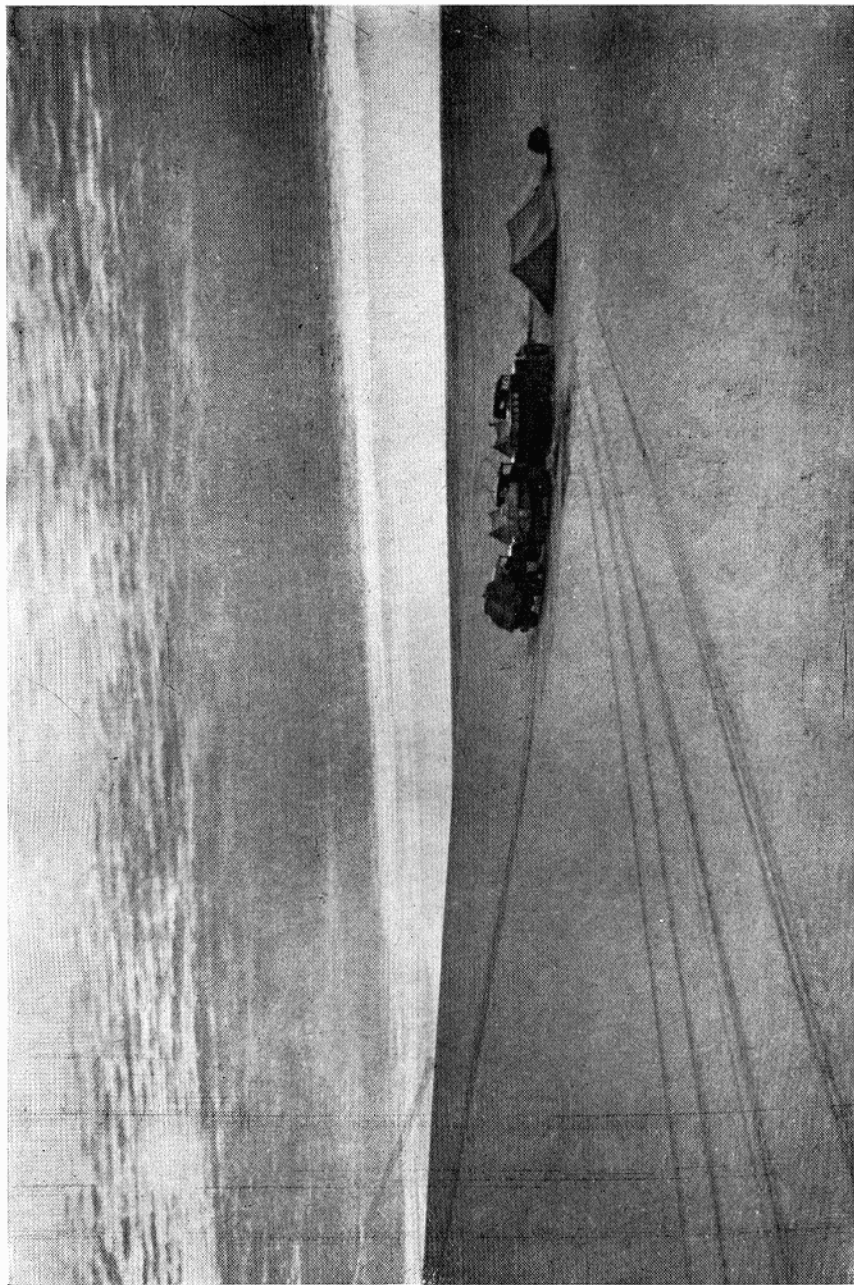


Szél-vájta depresszió a «Nagy Homoktenger»-ben.

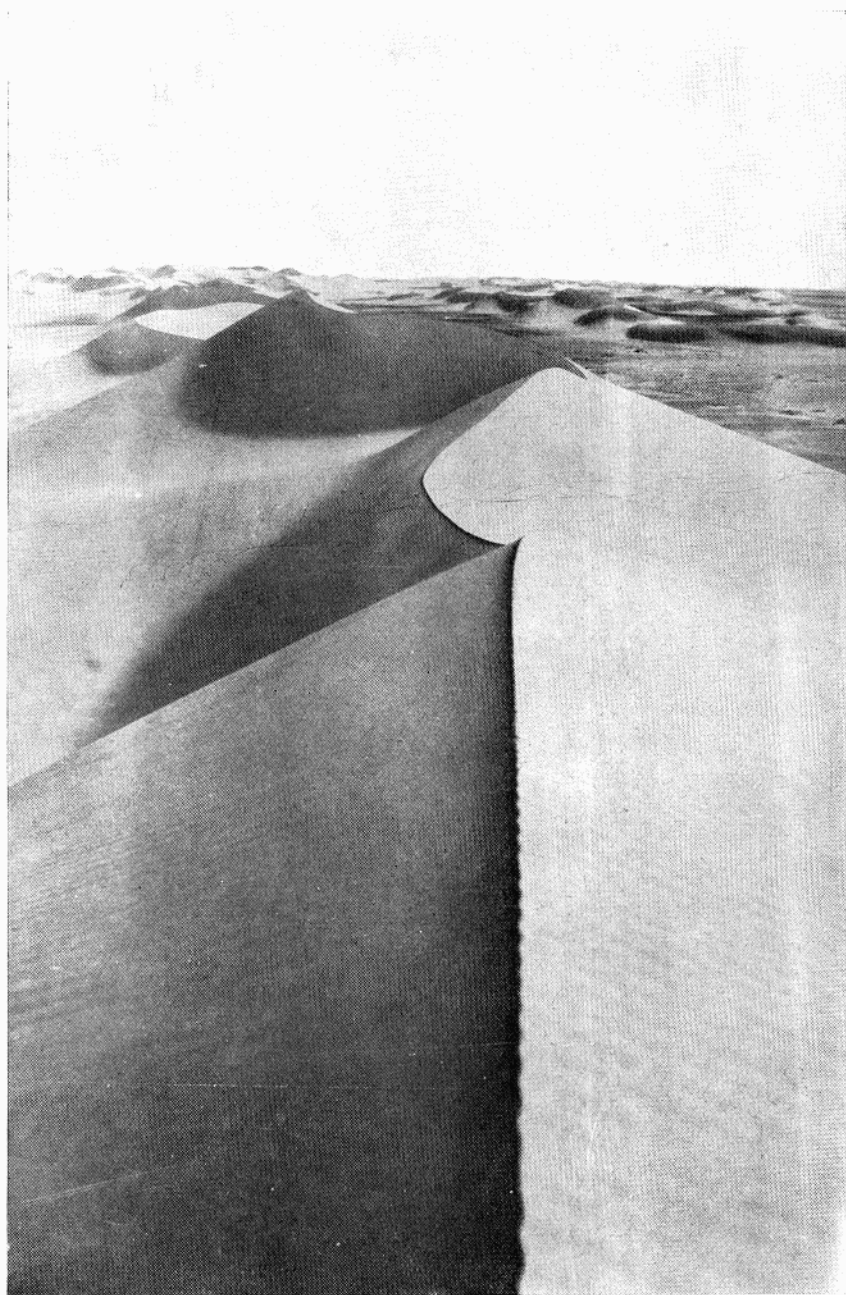




Az úttörő Baby-Ford.



Felhőképződés a déli szél beálta előtti estén.



Düne-taraj a «Nagy Homoktenger»-ben.

A bucka nyugati lejtőjén könnyű lenne lesiklani, ha nem kellene átvergődni azon a széles puha-homok sávon, amely a bucka lábánál húzódik. Hamarosan átláttam, hogy a legbiztosabb módszer, ha a «bálna-háton» erős iramot veszek a bucka hosszában és csak akkor fordítom a kocsit lefelé, amikor már legalább hatvan kilométeres sebességet értem el. Még így is a «folyékony» homoksávra kerülve, csak villámgyors visszakapcsolás és a motor teljes igénybevétele mentett meg attól, hogy el ne süllyedjek tengelyig.

Első kísérletünk tehát sikerült. Alig néhány perc alatt átkeltünk a félelmetes homokfalon és a túlsó oldalon kemény, sziklás talajon állva, szudáni sofförjeim hangos nevetéssel és a szokásos vállveregetéssel adtak kifejezést örömüknek. Én ugyan máris arra gondoltam, hogy majd visszafelé, — keleti irányban — hogyan jutunk *fel* a puha-homok sávon, de egyelőre nem akartam ünneprontó lenni. Gyalog visszamentünk a bucka tetejére, ott lemértük a szöget a bucka két oldalán álló két kocsi között, aztán térdig süppedve a homokban, lecsúszkáltunk a keleti oldalon hátrahagyott másik kocsihoz. Magam mellé vettem Sabr-t, akinek ezentúl ugyancsak meg kell tanulnia a buckákon való átkelést és újabb nekifutással a másik kocsit is áthoztam a túlsó oldalra.

Első kifutásunk alkalmával öt buckaláncon keltünk át, — persze nem mindig elakadás nélkül — és pontosan lemértük a buckák és a közöttük elterülő folyosók szélességét. Ahol nem sikerült felhajtani a buckára, ott a kerekek elé fektetett, hosszú bambuszrudas kötélhágcsóink segítségével ismét visszatolattuk a megsüllyedt kocsit és más helyet kerestünk az átkelésre. Az ilyen sikertelen nekifutás helyén már nem lehet másodszor próbálkozni, mert a kerekek nyomán beszakad a vékony, kemény homokréteg és a futóhomokban való vezetésnek egyik alaptörvénye, hogy sohasem szabad már meglévő nyomra ráhajtani.

Amikor elértük azt a vonalat, ameddig az első háromszögoldal el akartuk vinni, megelégedéssel állapíthattuk meg, hogy a száz méter magas bucka-vonulatok, keletnyugati irányban, nem jelentenek leküzdhetetlen akadályt.

Délnek fordultunk az ötödik «bucka-folyosóban» és minden fennakadás nélkül haladtunk a buckákkal párhuzamosan. Itt, a kemény talajon csak olyankor álltunk meg, amikor a térképező mérések szükségessé tették. Még jóval nyugta előtt, minden további nehézség nélkül elértük a tervszerűen előre megállapított pontot, tőle másnap vissza kellett fordulnunk Ain Dalla felé.

Mialatt a három szudáni, közvetlenül a nyugat felé emelkedő, hatalmas homokbucka lábánál felütötte sátrainkat, Hans Jo' barátommal felállítottuk a theodolitot és rádióvevőnk antennáját, hogy a csillagok feltűnésével azonnal megkezdhesük a helymeghatározást. Meg voltunk elégedve napi teljesítményünkkel, de mégis némi aggodalommal tárgyaltuk a holnapi nap esélyeit. Megbeszéltük, hogy korán hajnalban, lehetőleg napkelte előtt indulunk, amikor az éjszaka lehült homok felülete valamivel keményebb, mint a déli órák hőségében. A kocsik is könnyebbek lesznek az elfogyasztott benzin és víz súlyával és a legrosszabb esetben számítottunk a bevált kötélletrákra, amelyeknek segítségével majd csak valahogyan átvergődünk a puha-homok sávokon.

Sivatag-expedícióim legszebb emlékéhez tartoznak ezek a kellemes esték a Nagy Homoktenger csodálatos világában. Még vacsora előtt megrajzoltam a megtett út irányítvonalát és behangoltam a rádiót a kairói leadóállomásra, mert vele megállapodásunk volt, hogy expedíciónk ideje alatt minden este nyolckor, kilenckor és tíz órakor — a műsorra való tekintet nélkül — közvetítse számunkra a párizsi időjelzést.\*

Mivel aránylag kevés teherrel utaztunk, — mert hiszen csak néhány száz kilométerre való benzint kellett magunkkal vinnünk — ezeken a három-négynapos kifutásokon nagyobb luxust űzhettünk az ételmezés terén és így Mahmud, híres sivatagi szakácsunk, elsőrendű vacsorákat

\* Valami véletlen folyamán a kairói adóállomás ezt az előzékeny megállapodást azóta sem szüntette meg és még 1937 telén is sokszor mosolyogva hallgattam a műsoron átszendülő, meghitt, hatszoros sípjelzést.



készíthetett. Feketekávé után nekiláttunk a helymeghatározásnak, s ez annál is könnyebben ment, mert barátommal már alaposan begyakoroltuk a dolgot. Rendszerint én figyeltem a csillag-átmenetet és ő tartotta számon a kronométer-időt. Amikor végeztünk, Hans-Jo' visszavonult sátrába és mialatt a csillagászati számításokat végezte, magam a háromszögelés adatait számítottam ki. Este tíz órára majdnem mindig végeztünk és ha nem voltunk túlfáradtak, még megmáasztuk a legközelebbi buckahátat, hogy onnan gyönyörködjünk a holdfényben úszó homokbuckavilág fenséges látványában.

Első kifutásunk visszatérő útja aránylag könnyebben sikerült, mintsem gondoltuk. Mint már említettem, abban állt a nehézség, hogy most nyugatról kelet felé hajtottunk, vagyis a buckák süppedő, puha lejtőjén kellett *fölfelé* kapaszkodni és a kemény felületű oldalon leereszkedni. Először erős nekifutással próbáltam felkaptatni a «bálnahátra». Az egyik kocsival sikerült, a másikkal — közvetlenül az előző nyom mellett — csúfosan elsüllyedtem. Elő kellett venni a tizenkét méter hosszú kötélletrákat és azokat szép párhuzamosan elhelyezni a hátsó kerekektől visszafelé. Teljesen kilátástalan lett volna a letrákat a koci elé, vagyis a lejtőre fölfelé fektetni. Nincs az az erő, amely a buckákon elakadt gépkocsit hegynek *fölfelé* megmozdítaná. Társaim nekirugaszkodtak, mialatt hátrafelé indítottam, és a koci a letrák vágányán ismét legurult a bucka lábához.

Gyalogszerrel olyan helyet kerestünk, ahol a bucka alján fekvő, puha homoksáv lehetőleg keskeny volt. Nem is olyan nehéz dolog a homok minőségét «kitapogatni». Szemmel ugyan nem lehet megkülönböztetni a «folyékony» területet a keményre fuvottól, de ha az ember tört vonalban föl-alá jár a bucka alsó lejtőjén, akkor hol mélyen besüpped a cipője, hol pedig megbírja a test súlyát a keményebb réteg. Csak akkor kellemetlen ez a «kijárás», ha aznap már tizedszer végzi az ember, hozzá még a déli órákban, úgy negyven foknyi hőségben!

Olyan helyen, ahol a «folyékony-sáv» nem volt széle-

sebb tíz-tizenöt méternél, erős nekifutással és egészen puha gumikkal sikerült felhajtunk a keményfelületű «bálnahátra». A buckák tetején már csak arra kellett vigyázni, hogy olyan helyen hajtunk le a meredek keleti lejtőn, ahol a bucka-taréj rézsút lefolyik az oldalon.

Természetesen nem hagytuk abba a térképészeti méréseket sem, de délre már átkeltünk mind az öt homokgáton és ezzel máris szinte lekicsinyeltük a Nagy Homoktengerben való autózás nehézségeit.

Egynapos pihenőt tartottunk a Dalla-forrás mellett, aztán újra elindultunk a homokbuckák birodalmába. Ez alkalommal elvittem a kiskocsit is, de elővigyázatosságból mindkét «nagytestvére» kíséretében.

Második háromszögelő utunkat három napra terveztük, mintegy tíz buckaláncon szándékoztunk átkelni. Kevés teherrel indultunk és az aránylag csekély benzin- és vízkészlet könnyen eloszlott a három gépen. Barátom melletttem foglalt helyet a Baby-autóban, a szudániak közül az egyik egyedül a középsőben, a másik kettő pedig a «seregajtó» kocsiban.

Amikor az első bucka lábához értünk, ismét elfogott az érzés, hogy erre a homoklejtőre sohasem lehet felhajtani, különösen ilyen nevetséges kis géppel. Mégis rákapcsoltam és nekilendültünk. Csodák csodája! A kis gép úgy szaladt fel a százméteres buckára, mintha ott sem lett volna. Fönt, a bucka tetején a feketék vigyorogva veregették a «kistestvér» gépházát.

— Ide figyeljete, — mondtam — ti egyelőre nem is jöttök le a bucka nyugati lábához, hanem én lehajtok egyedül a kiskocsival. Lent megfordulok és megpróbálom, hogyan jön felfelé a puha homoksávon át.

Percek mulva már fordultam is és jó messziről nekifutva, zúgtam vissza a homokhegy felé. Újabb csoda! A nyomorult kis motor mintha tudomást sem vett volna a süppedő, laza homokról. Alig bírtam idejében megállani a bucka tetején, társaim mellett. Talán mégis érdemes volt elhozni ezt a kis szekeret? Igaz ugyan, — csillapítottam örömet — hogy a minapi kifutással már némileg ki-

fejlett bennünk a homokbuckákon való vezetés technikája. Lesz még másképpen is ezzel a gyöngé kis alkotmánnyal!

Valóban másképpen lett, mint ahogyan előre láttuk, de épp ellenkezőleg. Visszatérőben a nagy kocsik egyike-másika el-elakadt, míg a kistestvér «hibapont» nélkül futotta meg az utat. Sőt, rájöttünk, hogy sokat könnyít munkánkon, ha a kis géppel keresem meg azokat a helyeket, ahol át lehet kelni a buckákon.

Egyetlen ijesztő kalandunk volt a visszatérés alatt. Éppen sikeresen felzúgtunk egy magas «bálna-hátú» bucka tetejére és teljes sebességgel robogtunk annak hosszirányában dél felé, hogy a keleti oldalon alkalmas helyet találjunk a leereszkedésre, amikor hirtelen éles tarajvonal tűnt fel előttünk, amely lehetetlenné tette, hogy a bucka hátán tovább haladjunk. A sivatag-soffőr ilyenkor nem gondolkozhatik sokáig, pillanatok alatt határoznia kell. Megállani nem lehet, mert fékezés közben áttörne a vékony, keményre fuvott homokréteg és a kocsis beszakadna tengelyig. Csak irányváltozásról lehet szó, de azt is úgy kell intézni, hogy az ember ne vezesse a kocsit még lehetetlenebb helyre. Baloldalt még enyhén emelkedett a bucka-hát domborulata, de már láttam mélyen lent a keleti oldalon elterjedő sziklás síkságot. Nem tehettem mást, mint-hogy balra fordítsam a kocsit, hogy a keleti lejtőn leereszkedjék.

Mint már említettem, a buckák keleti oldala meredek. Sok helyütt tölesérszerű, valóságos szakadék képződik a bucka oldalán. Az ilyent csak akkor látja meg az ember, amikor áthaladt a bucka-hát legmagasabb pontján.

Nagy sebességgel közeledtem a «bálna-hát» gerincéhez . . . hirtelen, mintha a föld megnyílt volna előttünk . . . fékezésre gondolni sem lehetett, még a kiáltás is a toromba szorult:

Orral lefelé zuhantunk a majdnem merőleges falu homoktölesér mélyébe!

Ösztönösen egyenesen tartottam a kormányt, tudtam, hogy ha a kocsis legkevésbé is elfordul, átvágódunk oldalt és legurulunk a szinte feneketlennek látszó mélységbe . . .

aztán éreztem, mint szakad le a homoklejtő oldala a kocsi súlya alatt, a zuhanás csúszássá változott és bár biztos voltam benne, hogy a tölcser fenekét nem érhetjük el másképp, mint orron állva és átvágódva, már csak arra gondoltam, hogy hogyan menthetem meg a másik két kocsit a pusztulástól.

— Ugorj ki, — kiáltottam barátomnak — ugorj ki és rohanj felfelé! Állítsd meg őket!

Nem láttam, hogy hogyan sikerült neki a fejesugrás, de mialatt lavinaszerű zúgással feltartóztathatatlanul siklottam lefelé, a vállamon át mintha láttam volna, hogy térdig, könyökig süppedve mászik felfelé a meredélyen.

Rettenetes ütődés, a kocsi erőszakos mozdulattal vízszintes helyzetbe lendült és alig tudtam elhinni, hogy elértem a lejtő lábához annélkül, hogy bukfcet vetettem volna. Kiugrottam az ülésből, láttam fönt a magasban társam sziluettjét, amint hadonászva, furcsa mozdulatokkal rajzolódtott a vakító ég felé... éles fékcsikorgást hallottam... de már késő, sötét tömeg bukkant fel az ég és a sárga homok vonalán és morajló zúgással zuhant lefelé az engem követő kocsi.

Mégis, sebessége társam figyelmeztetése miatt már csökkentve volt. Tengelyig süllyedt a lezúduló homokárba, aztán lassult csúszása és végre megszűnt. Ott lógott felettem, mint «a légy a falon!»

Semmi baj sem történt. A harmadik kocsit Hans-Jó' még idejében megállította. Kerülőúton, kedvezőbb helyen leereszkedett a buckáról, aztán valamennyien hozzáláttunk a homokfal oldalán lógó kocsi kiszabadításához. Úgy eresztettük le lépésről-lépésre, hogy a kocsi előtt kezünkkel elástuk a homokot és ezzel mesterséges homoklavínát idéztünk elő s ez lehozta a gépet a síkságra. Csak amikor mindhárom kocsi lent állt, biztos helyen, akkor tört ki belőlünk a kissé hisztérikus nevetés.

Alaposan megvizsgáltuk a szegény Babyt, de legnagyobb csodálkozásunkra még az első rugója sem törött el és ettől a perctől kezdve mindnyájan egészen más szemmel néztük a «kistestvért», mint elindulásunk napján.

A következő kifutásokra most már az egyik nagy kocsit hagytam hátra a Dalla-forrásnál. Könnyebb volt a kis-kocsival dolgozni, mert ritkábban akadt el a futóhomokban és akkor is könnyebben toltuk ki még kötélletrák nélkül is. Már nem is gondoltam arra, hogy végső és legnehezebb kifutásunkon hátrahagyom Ain Dallánál, mint ahogyan eredetileg terveztem. Elhatároztam, hogy elviszem egészen a Nagy Homoktenger túlsó, nyugati határáig, ahonnan észak felé szándékoztunk fordulni, hogy 500 kilométeres útvonalon elérjük Sziva-oázist.

Három hét alatt elvégeztük háromszögelői munkánkat és most sorra került ez az utolsó, hosszútávú felderítő-út. Már úgy megszoktuk a buckákön való átkelést, hogy biztosra vehettem, hogy a Nagy Homoktenger túlsó szélét, vagyis azt a régiót, ahol a buckák már teljesen egybeolvadnak, egyetlen nap alatt elérjük. Most azonban alaposan meg kellett terhelnünk a kocsikat. Ain Daltól 200 kilométert szándékoztunk megtenni egyenesen nyugatnak, onnan Sziva-oázisig légvonalban 500 kilométer a táv. Keleti-nyugati irányban már ismertük a járást, de tudtam, hogy a Sziva-depressziótól délre, vagyis útvonalunk utolsó szakaszán a buckavonulatok nem húzódnak egymással párhuzamosan. Azonban abban bízunk, hogy ott, a Nagy Homoktenger «eredeténél», alacsonyabbak a buckák és tán több a sziklás felület. Számításom szerint legfőljebb négy nap alatt elérhetjük Szivát, tehát nyolc napra való vizet kellett volna magunkkal vinni.

Minden sivatag-expedíció alapvető törvénye, hogy az előrelátható utazói-idő duplájára teljék a vízkészlet. Az elmúlt évek gyakorlati tapasztalata azt eredményezte, hogy fejenként napi egy «gallon» (4.5 liter) vizet kell számítani. Ugyanannyit számítottunk a kocsikon is a téli hónapokban. Márciustól kezdve, amikor már beállanak a déli szelek, a kocsik napi víztartalékát még külön megduplázzuk. Miután most északról délfelé kellett megtennem útunk hosszabbik részét, azzal is számolnom kellett, hogy déli szél esetén a kocsik hátszállal futnak, amikor is a hűtők nem kapnak elegendő légáramot.



A Dalla-forrásnál elegendő víz állott rendelkezésünkre. Amikor megtöltöttem a vastartályokat a kiszámított mennyiséggel, csodálkoztam, hogy az üresen ideszállított víztartályok fele fölösleges volt. Az ember valahogyan restel üres tartályokat cipelni, amikor ismeretlen sivatagterepnek vág neki. Kissé bosszankodtam, hogy ennyi tartályt hoztunk magunkkal, de arra mégsem vitt rá sivatagjáró természetem, hogy meg ne töltessem őket a Dalla-forrás kristálytisztá vizével. A szudániak zsörtölődtek is a fölösleges munka miatt és a sofförök azt tárták elé, hogy fölös súllyal terhelem a kocsikat. Mintha csak valami hatodik érzék súgta volna, mégis felrakattam az összes teli tartályokat.

Búcsút vettünk Ain Dalla öt pálmafájától és napkeltekor elindultunk nyugatnak. Estére befutottuk a kítűzött 200 kilométeres útvonalat, pedig *harminckilenc* buckaláncon keltünk át! Ezen a vidéken már nincsenek nyílt folyosók az egyes buckavonulatok között és a hullámzó «bálnahátakon» már hiába állítja meg az ember elővigyázatosan a kocsit. Táborütéskor az előre kifektetett kötélhágcsókra kell gurulni, mert különben reggelre tengelyig süllyedve találjuk a kocsikat.

Különösen nehéz volt a helymeghatározás munkája, mert a teodolit számára valóságos alépítményt kellett összehordanunk benzines ládából és víztartályokból, hogy a műszer legalább félórára el ne billenjen helyzetéből.

Mialatt a csillagfényben a teodollal foglalatostokodtunk, a Libyai-sivatagban ritka, de annál fenyegetőbb tünnemény vetett véget megfigyeléseinknek. Alcsony, sűrű felhőlepel közeledett dél felől, előtte kellemesen langyos széllehelet áradt. Másnapra tehát déli szelet várhattunk.

A sivatagjáró egyik legveszélyesebb ellensége a «gebli», a forró déli szél, mert a tevéket elbágyasztja és a beduinok kecskebőrből készült vizestömlőit megrepszti. Autós expedíció számára természetesen nem olyan veszélyes, már azért sem, mert száz gebli közül kilencvenkilenc legföljebb csak két napig fúj. Ritka az olyan déli szél, amely eltart még harmadik napig is.

Számunkra azonban mégis problémát jelentett a közelgő gebli, mert irányunk északi, tehát hátszéllel kell haladnunk. Magamban azon tűnődtem, hogy nem lenne-e jobb visszafordulni Ain Dallához, de amikor a harminckilenc buckaláncra gondoltam, amelyek közül az utolsó tizenöt még keleti-nyugati irányban is elég nehézséget okozott, beláttam, hogy úgyszólván «betettük magunk mögött az ajtót.» Nem, ezen a harminckilenc buckavonulaton nyugatról kelet felé nem tudunk visszavergődni!

Hajnalban a gebli forró perzselésére ébredtünk. Neki-vágtunk útvonalunknak észak felé, bár tudtuk, hogy csak nagyon lassan fogunk haladni. A motorok a perzselő hátszélben sehogyan sem hültek. Egy-két kilométer után meg kellett fordulnunk, hogy a hűtők szél ellen valamelyes lég-huzatot kapjanak, vagy, ahol a puha homok miatt nem fordulhattunk vissza, várunk kellett, míg megszűnik a hűtő-víz felforrása. Most már nem is bántam, hogy ekkora vízkészletet hoztam magammal és a szudániak sem indítványozták többé, hogy könnyítsünk a kocsik terhén azzal, hogy kiöntjük a fölösleges vizet.

A déli órákban a hőmérséklet a kocsik árnyékában elérte a negyvennyolc fok Celziust. A motorok vízfogyasztása ennek megfelelően növekedett és a megtett kilométerek száma bizony messze elmaradt számításaink mögött. Amikor a Nap legmagasabban állott, két órára leálltunk, de a délután folyamán, egészen napnyugtáig folytattuk az előre-nyomulást és természetesen a térképészeti munkát.

Az éjszaka alig hozott enyhülést. A hőmérséklet csak harmincnyolc fokra szállott alá és tapasztalatból tudtam, hogy a gebli második napja lesz a mérgeesebbik, amikor a déli órákban alighanem kitör a «szánum».

Másnap déli félegy óra tájban, amikor minden rendelkezésünkre álló takaróval, sátorlappal és ruhadarabbal védtük a motorokat a tomboló homokvihar ellen, mégis azzal az érzéssel szenvedtük át az arcunkat véresre maró,— forró homokszemek pergőtüzét, hogy ennek elmúltával átestünk a legrosszabbon és hogy estére majd megfordul a szél. Annyira elfáradtunk a kocsik tolásától a mindunta-

lan szükségessé vált «létrázástól», hogy mély álomba merülünk s hajnalban csak azért ébredtem fel, mert a tikkasztó hőség lehetetlenné tette a további mozdulatlanságot.

A geblí tehát még ráadást is adott, mi pedig még 250 kilométerre voltunk Sziva-oázis forrásaitól!

Ezen a harmadik napon is elemi erővel tört ki a számum a déli órákban. A buckataréjokon nehéz homokfelhők füstölögtek és az izzó levegő csak fokozta azt az illúziót, mintha körülöttünk égne a világ. Mintha végtelen, hullámozó szőnyegen álltunk volna, amelyet állandóan húzott, vonszolt alattunk észak felé, valami rettenetes, pokoli erő. A szárguldo homokfoszlányok tengerében a mi parányi expedíciónk volt az egyetlen zátony, az élet egyetlen megnyilatkozása. Órákhosszat egy helyre kényszerültünk. A motorokat nem járathattam ebben a pokoli homokfergetegben, magunk is csak úgy bírtuk a száraz forróságot, hogy állandóan vizet tartogattunk szánkban. A számum alatt tán tíz percig sem bírtuk a nélkül, hogy ne ittunk volna.

Kora délután a hőmérséklet elérte az ötvenegy fokot és mintha most minden összeesküdött volna ellenünk, a már megszokott, süppedő buckahátak között kisebb-nagyobb sziklás mélyedésekre bukkantunk. Kénytelenek voltunk jobbra-balra kerülgetni s ez fokozta az iránytű-travezra rajzolásának már amúgy is útálatossá vált munkáját.

Amikor estefelé elállt a számum, elhatároztam, hogy megpróbálom még napnyugta után is folytatni utunkat. Csak néhány napja múlt holdtölte és a sivatagi éjszaka ilyenkor még elég világos. A levegőt megtöltő «sabura» (homokköd) azonban csakhamar véget vetett reményünknek. Kénytelenek voltunk ott, ahol utoljára elakadtunk, táborni ütni.

Ezen az éjszakán nem sokat aludtam. Most már nem a csurgó verejték tartott ébren, hanem a légsúlymérő vészjelzőlőan mély állása, mert ebből arra következtethettem, hogy még koránt sincs vége a geblinek.

Két éve Kufra-oázisban hallottam egy olyan gebliről, amely teljes öt napig tartott. Huszonkilenc főből álló olasz tevelovasjáróról menetelt akkor a Zighen-Dakkar-kutaktól

Kufra felé. Ők is arra számítottak, hogy a gebli két nap múlva megszűnik. Amikor a déli szél harmadnap sem állott el, a járőrt vezető «tenente» elhatározta, hogy visszafordul Zighen felé. Odáig csak kétnapi távolságra voltak, míg Kufráig még legalább négy napig meneteltek volna szembe a perzselő széllel. Csak tizenegy ember érte el a legdélibb Zighen-kutat élve. A harmadik naptól kezdve tevéik sorban elhulltak és azok, akik megmenekültek, az utolsó éjszakán gyalog támolyogtak a Zighen-kutakig. Lehetséges lenne, hogy ez a gebli is öt napig tartson? Ha most hajnalban nem áll el, akkor a holnapi — indulásunk óta a negyedik — napon sem tehetünk meg többet, mint legföljebb százötven kilométert. Ezzel ugyan épp elérnők Sziba-oázis legdélibb kútjait, de kérdés, hogy milyen lesz a terep odáig?

Ismételten átszámítottam vízkészletünket és arra az eredményre jutottam, hogy az emberek és a gépek eddigi fogyasztása mellett épp csak hogy elérjük az oázist. Ha azonban olyan terepnehézségekre bukkanunk, mint az elmúlt délután, akkor kérdés, hogy holnap estig elérjük-e a kutakat? És mi lesz akkor, ha végleg elfogy a vizünk, még mielőtt kivergődünk volna a homoktengerből?

Hajnalban, még jóval napkelte előtt, indulásra szólítottam társaimat. A hőmérséklet semmivel sem csökkent, a déli szél kitartóan septe a homokot. Alig beszéltünk néhány szót, kísézőim szinte fásultan végezték a szükséges munkát. Mikor végre kiszabadítottuk a tegnap este megsúlyedtt kocsikat, mindenkinek megtöltöttem kulacsát és a megmaradt két húszliteres víztartályt magamhoz vettem a kiskocsira.

Óránkint alig tíz kilométerrel jutottunk előbbre. A terep egyre járhatatlanabbá vált. A buckák között mély, sziklás szakadékok nyíltak és most már nem kerülhettük el őket. Kénytelenek voltunk leereszkedni ezekbe a depressziókba és az aljukat borító fehér kréta-ponon csak a létrák segítségével vergődünk át. A kiskocsi felbecsülhetetlen szolgálatot tett. Előre törttettem vele, hogy járható utat keressek a nagy gépek számára, aztán tükrjelekkel hívtam őket előre.

Délelőtt tizenegy órakor ellenőriztem társaim vízfogyasztását. Megdöbbenéssel láttam, hogy óránként átlag egy liter vizet fogyasztottak fejenként. Csak Mahmud, a szakács és én magam fogyasztottunk félannyi, mert már tegnap óta szomjúság elleni tablettákat szedtünk, amelyeket egy német vegyi gyár küldött nekem kipróbálásra. Hans-Jo' barátom és a két szudáni soffór nem bírták a gyógyszer. Azt mondták, szédülnek tőle és hogy rosszul fogja el őket. Mégsem gondolhattam arra, hogy korlátozzam az ivóvíz-használatot. A gebli teljesen páramentes, perzselő melegében a test csak pillanatokig tartja meg a felvett nedvességet és az ember szakadatlan ivásra kényszerül. Amellett mindnyájunknak megfeszített munkát kellett végezni a szinte tűrhetetlen hőségben. Amikor újra megtöltöttem társaim ötliteres kulacsát, már csak egyetlen teli víztartály maradt. Már most rettegettem attól a pillanattól, amikor néhány óra múlva kíséroidm ismét szótlánul elém tartják az üres kulacsokat.

Délben megint kitört a számum. Egy sziklapárkány szélén álltunk, ahová épp leírhatatlan fáradtsággal küzdöttük előre magunkat. Még mielőtt eltűnt volna a látóhatár a száguldó homokfelhőkben, végigkutattam messzelátómmal észak felé a vidéket. Sehol olyan hely, ahol levezethettük volna a kocsikat az előttünk elterülő depresszióba. Odalent össze-vissza kuszált, alacsony buckák járhatatlan tömkelege. És fűjt, süvített, perzselt a gebli.

Soha, egyetlen expedícióm alatt sem éreztem azt a súlyos felelősségérzést, amely akkor elfogott. Amikor letakartuk a motorokat, társaim szótlánul húzódtak a kocsik vászonteteje alá. Mintha kerülték volna tekintetemet, egyikük sem szólt hozzám. Egymás közt sem beszélgettek és még barátom sem kérdezte tőlem, hogy mit szándékozom tenni. Tudtam, hogy mindnyájan elvárják, hogy kivezesse őket ebből az égő pokolból, de éreztem, hogy ez egyszer a sivatag legyőzött. Mozdulatlanul kuporodtam én is a némi védelmet nyújtó kocsitető alatt és gondolataim elkalandoztak egyik-másik expedíciós könyvhöz, amelyet olvastam.

Eszembe jutott Scott, Amundsen és Nobile. Ami szá-



mukra a jég volt, az most nekünk a szikla, a sarkvidéki hó a száguldó homok és amit ők a dermesztő hidegtől szenvedtek, azt szenvedjük most mi a perzselő hőségben. Szüntelenül azon törtem a fejemet, hogy az ilyen helyzetben az expedíció felelős vezetőjének mi a kötelessége. Számításom szerint légvonalban hatvan kilométerre lehettünk Sziva legdélibb pálmaligeteitől. Ha délután elmúlik a számum, még esetleg megtehetünk tizenöt-húsz kilométert. Addigra társaim és a kocsik elfogyasztják az utolsó húsz liter vizet! Vágjunk neki éjszaka gyalogszerrel a sivatagnak? Ha nem csökken a hőmérséklet, víz nélkül nem gyalogolhatunk további harminc-negyven kilométert. Maradjunk itt egyhelyben? Már negyedik napja dühöng a gebli és holnap tán mégis megfordul a szél? Számtalan kérdés és számtalan meggondolás villant át az agyamon, de egyelőre nem tehettem mást, mint hogy megvárjam a délutáni órákat.

Négyórátájt aláhagyott a homokvihár. Az északi láthatáron néhány kúpalakú hegy tűnt fel a messzelátó körképében. Ezekről tudtam, hogy a Sziva depresszió déli szélén állnak. Amikor kiszálltam a kocsiból, hogy körülkémleljem a tájat, kísérőim valamennyien előbújtak a ponyvák alól és éreztem azt a benső feszültséget, amellyel következő utasításaimat várták.

Aztán kiadtam a parancsot:

— Mindent lerakni a kis kocsiról, kivéve a pótalkatrész-ládát és két pár kötélletrát. A két nagy koci itt marad, valamennyien a kis kocsin folytatjuk az utat.

Egyikük sem válaszolt. Mindnyájan jól tudtuk, hogy az autós sivatag-expedíciók alaptörvénye, hogy egyetlen kocsi-val soha sehová sem szabad menni. Az ember nem bízhatja életét egy fogaskerékre, egy tengelyre, vagy egy hajszálvékony villanyvezeték tekercselésére. Mégisez volt a menekülés egyetlen útja. Öten könnyűszerrel kiszabadítjuk a kis kocsit, ha elsüllyed a feneketlen homokban, hűtővizet is csak egyetlen motor fog fogyasztani. Ha pedig mégis cserben hagy a gép, legalább közelebb jutottunk az oázishoz, amelyet tán valamelyikünk még elér gyalog.

Megkezdődött életem legörültebb autótúrája. Inkább

műrepüléshez hasonlíthatnám azt a száguldó menekülést, amely tölcsérszerű, meg-megszakadó lejtőkön lefelé és meredek homokoldalakon fölfelé űzött. Füstölgő, haragossárga homoktaréjok közt egy-egy villámgyors forduló, bukdácsoló ugrások egyik sziklalapról a másikra és ismét zuhanó-repülésszerű lesiklás oly meredek lejtőkön, mintha gótikus háztetők között járnánk.

A «kistestvér» azonban nem hagyott cserben. Épp napnyugtakor utolsó erőfeszítéssel vágódtunk bele abba a többszáz méter széles «folyékony» homoksávba, amely a Nagy Homoktenger buckahullámainak partját mossa a Sziva-depresszió szélén. Kieresztettük a levegőt a gumikból egészen laposra, kifestettük a kötélletrákat és mialatt társaim küzködve, lihegve tolták a kocsit, a páratlan kis motor utolsó erőfeszítésével vitt előre a menekülést jelentő kemény talajra.

Fogalmunk sem volt arról, hogy a Sziva-depresszió mely pontjára lyukadunk ki. Iránytű után, egyenesen északi kurzust tartottam. Félóra múlva a reflektorok fénycsóvjában mélyen bevágott autónyomok keresztezték útunkat. Nem lehetett más, mint a Szitra és Sziva közötti autócsapás.

Éjfélkor Sziva főterén álltunk.

\*

A gebli *még öt* napig dühöngött! Amióta Egyiptomban meteorológiai intézet működik, még sohasem jegyezték fel *kilenc* napos déli szelet. A sivatagjáró bediunok legöregebbjei sem emlékeztek ilyen természetű tűneményre.

Tán hajdanában, 2500 évvel ezelőtt, ugyanilyen, szűnni nem akaró hőhullám okozta Kambyzes perzsa király hadseregének vesztét, amikor Dalla felől kiindulva, Sziva-oázis, a híres Jupiter-Ammon orákulum székhelyének elfoglalására indultak. A legenda szerint a perzsák magukkal vitték a Nílus-Völgyében zsákmányolt templomkincseket, de az istenek forró homokvihart támasztottak, amely elfodte az idegen hódítókat. Egyetlen emberük sem menekült a Nagy Homoktengerből, egyikük sem érte el Szivát és hírmondójuk sem tért vissza a Nílus-völgybe.

Expedíciók elején sokszor beszélgettünk este a táborban az elveszett perzsa hadseregről. Tán néha arra gondoltunk, hogy hátha nyomára bukkanunk valahol a homokhullámok között.

Most azonban megtanultuk, hogy az ősi istenek hatalma még öröklik a sivatag titkai fölött. Átkeltünk a Nagy Homoktengeren, de fátyolt vont szemünk elé a gebli korbácsolta homok. Iránytű-traverzánk feltűnteti ugyan útvonalunkat, de alig láttunk valamit annak két oldalán. Ki tudja, hol küzködtünk az eltűnt perzsa hadsereg homoksírja fölött?

Az északi szél beálltával mentőexpedícióra indultunk a Szivában állomásozó egyiptomi határőrség két sivatagautójával és hősies kiskocsinkkal. Megtaláltuk azt a helyet, ahol nyomunk kivezetett a homoktenger buckái közül, de onnan bizony nehéz dolog volt visszatalálni az elhagyott kocsikhoz. Menekülésünk útvonalán Hans-Jo' barátom, amennyire csak lehetett, jegyezte az iránytű szüntelen kilengéseit. Felismertük egyik-másik sziklapárkányt és buckahátat, itt-ott ráakadtunk a kiskocsi alig látható nyomára, mégis eltelt egy egész nap, amíg végre a messzelátóval kémelve, hatalmas homokfűvás ormán, szinte véletlenül, megpillantottam az antenna-rudat, amelyet indulásunk előtt az egyik kocsit tetejére kötöttünk. A két gép használhatatlan állapotban volt. Kénytelenek voltunk tábort ütni és másnap szétszerelni a motorokat. Az egyik kocsit előbb még órákhosszat tartó munkával kellett kiásnunk a reázúdult homokból.

Bár most kellemes északi szél fújt és a határőrség katonáival elegen voltunk ahhoz, hogy kiszabadítsuk a megmagsúlyedő kocsikat, mégis csak a Baby-autó segítségével sikerült kivergődnünk a síkságra. Elképzelhető, hogy Kairóba visszatérve, milyen műszaki jelentést írtam az eleinte lenézett «kistestvérről». Nélküle expedíciónknak még az emlékét is eltakarták volna a Nagy Homoktenger hullámai

## VIII.

### Magyarok leszármazottjai a Nílus szigetén.

(1935.)

Vádi Halfa az Angol-Egyiptomi Szudán határvárosa. Egyiptomból jövet idáig gőzhajó hozza az utasokat, innen vasútvonal vezet a núbiai sivatagon át Szudán belséjébe.

A városka a Nílus jobbpartján fekszik. Közvetlen a folyó mentén szép, ápolt kertek, árnyékos fasorok, égbenyúló pálmacsoportok sorakoznak, mintegy négy kilométer hosszúságban. Mögöttük rikító tarka, lapostetejű házkockák, fátlan, homokos utcások, egy-egy kimagasló, vakítóan fehér középület.

A harmadik utcasoron túl, a sivatag távolbavesző aranysárga homoksíkja, néhány alacsony kopár sziklahegy.

Hatalmas vízmerő kerekek emelik a Nílus vizét, egyhangú nyikorgással a magas parton végigvonuló öntözőcsatornába. Csak épp annyit, amennyivel meg lehet termékenyíteni azt a keskeny földsávot, amely a folyó és a sivataghomokon épült házsorok között fekszik.

Felső-Núbia falvai és városkái valamennyien egy-egy ilyen keskeny termőföldsáv mögé tapadnak, meghúzódva a magas sivatagsziklák közé vájt folyómeder talpalatnyi beszögeléseiben. Lakósaik sötétbőrű berberék, s táplálójuk a Nílus, néha sziszifuszi munkát követel tőlük. Alacsony vízálláskor ugyanis a merőkerekek állandó munkájával kell a vizet szántókra emelniök, nyár végén aztán, amikor rohamosan emelkedik a folyó, gátakkal kell meg-

védeniök azt a parányi termőföldet, amelyet a Nílus számkra lerakott öbleiben.

Szerencsések azok, akiknek családjai évszázadok óta bírják annak a kevés Nilusszigetnek termőföldjeit, amelyek állandóan változtatják terjedelmüket a folyó szeszélyei szerint. Ha Allah úgy akarja, egy-két holdnyi területtel többet lehet bevetni némely esztendőben...

Vádi Halfával szemben is fekszik egy ilyen sziget, tán akkora, mint odahaza a Margit-sziget. Gyönyörűen zöldelnek rajta a sudár datolyapálmákkal szegélyezett, bevetett táblák.

Onnan jött értem egy kis vitorláscsónak tegnap délután, amikor sivatagjáró autóimmal megérkeztem a Nílus túlsó partjára, Vádi Halfával szemben. Szerencsém volt, hogy a csónakos meghallotta kiáltásomat, mert itt bizony nincsen rév, Halfából pedig csak este vettek volna észre, amikor fényjeleket adhattam volna az autólámpákkal. Ugyan ki is figyelne a túlsó sivatagpartot, hiszen senki sem érkezhetik abból az irányból: a Libyai-sivatag belsejéből.

Benzinért jöttem, hogy folytathassam expediciós utamat, ott kint a folyón túl, ahol hetekszámba nem látok sudár pálmákat és smaragdzöld ültetvényeket.

Most Vádi Halfa bazárnegyedében, a világ minden árujával megrakott tágas üzlethelységben ülök, alacsony dívánon, arab módra keresztezett lábakkal, illatos fekete kávé szűrőszőlve.

Vendéglátóm, az üzlet tulajdonosa, régi ismerősöm. Nem először toppanak be hozzá így váratlanul «odaátról» jövet.

Rendkívül szívélyesen fogadott. Az arab kereskedelmi élet méltósága tiltja, hogy azonnal rátérjünk a látogatás céljára, egyelőre tehát át kell esnem a vendéglátás ceremóniáin, akárcsak diplomáciai látogatást tennék holmi nagykövethetnél. Egyébként akár annak is tekinthetném a nagytekintélyű, gazdag kereskedőt, hiszen valóban egy «nagy hatalom» exponense itt a Szudán határvárosában: — a Shell-cég bizományosa.

Végre túlestem az üzleti részen, 1500 liter Shell-benzin



rendelésén, végignézem az áruház kincseit, a feltűnően sok japáni árut, megakadt a szemem a «Budapesti Lámpagyár»-jelzésű petroleumlámpákon és búcsúzás közben már csak arról van szó, hogy ki szállítja át holnap csónakon a benzinés ládákat a túlsó parton várakozó autókhoz?

— Csak bízzad rám, nagyuram, Ibrahim el Magyar majd pontosan elvégzi.

Így mondta: «magyar», úgy, ahogyan csak mi magunk ejtjük ki nemzetünk nevét.

— Miért nevezed a csónakost «el magyarnak», effendim?

— Mert magyar. Ők úgy nevezik a törzsüket. Nem arabok, nem berberinek. Magyar az valamennyi ott a szigeten.

Szinte hihetetlen. Az a világosbőrű, sasorrú arab, aki tegnap áthozott a vizen, «magyar» nevű törzsből való? Sohasem hallottam ilyen törzsről a szudáni arabok között.

De hiszen itt kuporodik kint a boltajtó előtt. Behívtam.

— Milyen törzsből származol, Ibrahim?

— A «magyar» törzsből. Odaátról, a «magyarab» szigetről, nagyuram.

— És honnan származik a te törzsed?

— Messziről, nagyuram. «Ruba-ból» (Európa). A «Nemza» (Osztrák) országból hozott minket ide Szolimán Szultán vagy négyszáz évvel ezelőtt...

A délután folyamán megjártam a «magyarab» szigetet. Vagy háromszázan lakják és lent Asszuán közelében még egy csoportjuk él, körülbelül ugyanannyian.

A törzsfőnök távol volt, de a falu vénjei mind összejöttek. Feltűnően világos arcszínű, sasorrú emberek. Amint így csoportban láttam őket, azonnal feltűnt, hogy mások, mint a berberinek vagy a szudáni arabok.

Öntudatosan, küszkén mondták: «Nem vagyunk arabok! Európából telepítette ide őseinket a nagy Török Szultán, Szolimán. Katonák voltak, határőrök a núbiai feketék ellen. Ugyanakkor más törzsbeliak is jöttek őseinkkel a «Nemza» országból. Azok «Bosznából» jöttek és Kasr Ibrahim várában telepítették le őket. (Romja ma is áll a Vádi Halfa és Asszuán közötti Nílus-szakasz jobb part-

ján.) Őseink akkori sejkje Szendzser volt (nem arab név!), sírja a túlsó parton van, abban az ősi épületben, amely valamikor vár volt.

Őseink aztán Berberin-lányokat vettek feleségül és megtanulták tőlük a «rután» (berber) nyelvet, ezt beszéljük mi ma is az arab nyelven kívül.

Mi tudjuk, hogy vannak «magyar» népek Európában. Ők testvéreink és mindig vártuk, hogy valaki eljöjjön közülük ide mihozzánk. Mélyen sajnáljuk, hogy a sejk nincsen itt. Ő elmondaná leszármazásunk történetét, de ha ismét megtisztelsz látogatásoddal, nagyurunk, ő bizonyosságot fog tenni arról, hogy testvérek vagyunk.»

Nem időzhettem sokáig a szigeten. Nyelvük iránt érdeklődtem, de csakhamar meggyőződtem arról, hogy az arabon kívül csak az ismert berber-rután nyelvet beszélik. Az ősi hazáról azonban tudták, hogy a tengeren túl fekszik és hogy ott is egy nagy folyó mentén laknak magyar testvéreik...

Este az angol kormányzó vendége voltam. Természetesen tudomása volt arról, hogy a «magyarab» sziget lakói külön törzs, de sohasem gondolt arra, hogy a török háborúk hadifoglyainak ivadékai.

— Egészen mások, mint a berberinek. Szorgalmas, csendes emberek, soha sincsen velük baj. Jómódúak, mert itt is, Asszuánnál is, szigeten laknak. Most, hogy ön felfedezte bennük elszakított honfitársainak ivadékait, magam is ráeszmélek, hogy gyakran feltűnt nekem világos arcbőrük és az araboktól elütő típusuk.

Egyébként jó katonák és hű szolgák. Érdekes, hogy ön, aki már annyiszor járt itt nálunk, Vádi Halfában, még eddig sohasem hallott erről a törzsről. Kár, — tette hozzá nevetve — hogy ön csak most fedezte fel származásukat, mert vajjon hogy fogadták volna a «békecsinálók», Wilsonék, «igazságszolgáltatása» idején, ha akkor jelenti be kisebbségi igényeit ezekre a Nílus-szigetekre!

Amikor két hónap múlva visszatértem Kairóba, felgyülemlett postám között arab írású levelet találtam a szudáni repülőposta vádi halfai bélyegzésével.

Ime a levél, ahogyan szóról-szóra, minden alaki változtatás nélkül lefordítottam :

1. Szaleh Oszman Basir el Magyar levele a magyar faluból, nagyurunkhoz, a magyarhoz, aki falunktól keletre. Békesség és üdv neki.

2. Hála legyen Allahnak, hogy megengedte, hogy mi megismertük nagyurunkat és nagyurunk megismert bennünket.

3. Mi és ős-nagyszüleink a mi falunkban, Tarimban, közel négyszáz éve.

4. És mi mindig vágyódtunk megismerkedni, mert nem hallottunk a magyar király országából újságot és nem mehettünk a hazába.

5. Mi mindnyájan egy és ugyanazon férfi ivadéakai vagyunk : Ali el Magyar-é és ivadékai Ibrahim el Magyar-nak, aki ivadéka Szendzser el Magyar-nak, aki a mi ősapánk.

6. Aki Tarim-ban a mi anyánkkal.

7. Mi mintegy négyszázan vagyunk jelenlevők és távollevők.

8. És ez sürgős levél nagyurunkhoz.

9. Ha tudtam volna időnek előtte, akkor mondtam volna annak a férfinak leszármazottjait egész teljességben. Most megtisztelt nagyurunk jelenléte és ez megsokszorozította becsületünket és az igazságot.

10. Ez a levél gyenge szolgádtól, Szaleh Oszman Basir el Magyarától, aki távollevő volt és aki sejkje a magyar falunak, Tarimnak.

## IX.

### Abd El Melik.

(1936.)

Amikor 1932. május elsején repülőgépem pilótaüléséből először pillantottam meg azt az ősi folyammedret, amelyből tipikus eső-oázis vegetációja zöldelt felém, szentül meg voltam győződve, hogy a három *Zarzura*-völgy egyikét fedeztem fel.

Zarzura, a legendás «elveszett oázis» az utolsó évszázadban sokat szerepelt az egyiptomi- és a fezzani-oázisok lakóinak mondanakörében. Egyiptomban is, meg Fezzanban is azt állították, hogy a Libyai-sivatag kellős közepén van egy rejtett oázis, amelyet ismeretlen törzsű «feketék» laknak. Tény és való, hogy az egyiptomi-oázisokat ismételten megtámadták ezek az idegenek, akik nyugat felől a Libyai-sivatag belsejéből jöttek és oda vonultak vissza. Az egyiptomi-oázisok arab lakói állítólag többször üldözőbe vették a támadókat, de mindannyiszor azzal tértek vissza, hogy nyomukat veszítették, oly távol a sivatag belsejében, ahonnan amúgyis visszafordulásra kényszerültek volna, mert hiszen tevélükkel nem folytathatták útjukat a határtalan végtelenségbe.

Évtizedek óta tartotta magát a hír, hogy ezek az idegenek — csakis a déli Libyai-sivatagban lakó nomád Tibuk vagy Guraan-ok lehettek — Zarzura-oázisból indultak ki rablóhadjárataikra. Ez a rejtélyes oázis tehát valószínűleg valahol feleúton a fezzani- és az egyiptomi-oázisok között feküdt. Állítólag egy-két egyiptomi beduin el is ért odáig, de

határozott információt még a sivatagjáró beduinok sem adhattak.

A Zarzura körül vont titokzatos elbeszélések és híresztelések közül azok bizonyultak a legmegbízhatóbbaknak, amelyek arról szóltak, hogy valahol az egyiptomi Dachla és a fezzani Kufra-oázis között hatalmas hegyvidék terül el és hogy ennek három völgyét lakják a fekete rablók. Zarzura-oázist ezért «a feketék völgyei» néven is emlegették.

Repülőgéppel tehát a három völgy egyikét fedeztem föl. Már nem volt elegendő benzinünk ahhoz, hogy tovább időzzünk a hegység lábánál és hogy még több felderítő repülést végezzünk a megtalált vegetációs völgy környékén. Azzal jöttünk vissza Egyiptomba, hogy újabb expedíció keretében, a jövő tél folyamán rendszeresen átkutatom a Gilf Kebir-hegység belsejét, hogy megkeressem a másik két Zarzura-völgyet.

Amikor Kairóban nyilvánosságra került repülőexpedícióm eredménye, magához hivatott Kemal Ed Din herceg, a Libyai-sivatag egyik legjobb ismerője és közölte velem, hogy alapos oka van arra, hogy az általam felfedezett völgyeket *nem* lehet Zarzurával azonosítani.

A tudós herceg 1926-ban hernyó-meghajtású, terepjáró autóival a délnyugati Libyai-sivatagban, Uveinatnál járt. Ott találkozott néhány Tibu-val és Guraan-nal, Libya kísértetszerű sivatagvándoraival s ezek azt mesélték neki, hogy Uveinattól ötnapi járásra (mintegy 200 kilométer) északra, egy hegy belsejében nagy, vegetációval borított völgy fekszik s ez a ritka esőperiódosok után kitűnő legelőt nyújt. A herceg informátorai ezt a völgyet *Vadi Abd el Melik*-nek nevezték.

Az általam felfedezett völgy pedig Uveinattól ugyan csak egyenesen északra feküdt, mintegy 200 kilométernyire!

— Ha három völgyet talált volna, — mondta nekem a herceg — akkor én is hajlandó lennék elfogadni, hogy csakugyan a Zarzura-völgyeket fedezte fel. De így, miután csak egyetlen eső-oázis völgyet látott a repülőgépből, azt kell feltételeznem, hogy az a Guraan-októl említett Vadi Abd el Melik.



Azévi térképünkre tehát nem is került a Zarzura név, hanem csak Vadi Abd el Melik. Megvígasztalt azonban az a körülmény, hogy Kemal Ed Din herceg szolgálatába fogadott és hogy a jövő télre tervezett expedíciót, amely arra lett volna hivatva, hogy fényt derítsen erre az újabb problémára, már a herceg támogatásával készíthettem elő.

A sors azonban másképp határozott. Kemal Ed Din, a sivatag rajongója és mindnyájunk mestere, 1932 őszén hirtelen meghalt. Állásom az év leteltével megszűnt és ezzel szinte áthághatatlan anyagi nehézségek gördültek expedíciós tervem elé.

Feltámadt a hivatásbeli versengés is. Mr. P. A. Clayton, az egyiptomi térképészeti hivatal tisztviselője, mint alkalmazottam kísért el repülőgépes expedíciómon s ő rábírta feljebbvalóit, hogy autós expedícióra indítsák a Libyai-sivatagba. A térképészeti hivatal vezetője biztosra vette, hogy a herceg halálával kénytelen leszek beszüntetni expedíciós tevékenységemet. Clayton mérnök tehát megkapta a felhatalmazást és bár a Nagy Homok Tenger körvonalainak megállapításával volt megbízva, mégis módot talált arra, hogy működésének területét messze elhagyva, felkeresse a Gilf Kebir-hegységet és Vadi Abd el Melik-völgyét, amelyet repülőgépből látott. Ez alkalommal a völgytől keletre egy másik, ugyancsak vegetációval borított völgyet fedezett fel és ezzel újra valószínűvé vált, hogy mégis a három Zarzura-völgyről van szó.

Nagy nehézségekkel összeállított expedícióm már csak 1933. februáriusában indulhatott. Egyik lényeges eredménye az volt, hogy Vadi Abd el Meliktől nyugatra megtaláltam a harmadik párhuzamosan futó eső-óázis völgyet. A «feketék három völgye» tehát fel volt fedezve, de semmi bizonyítékom nem volt arra, hogy ez a három eső-óázis azonos a legendás Zarzura-völgyekkel. Még inkább fokozta a bizonytalanságot az a tény, hogy expedícióm folyamán Kufra-óázisban és később Uveinatnál Tibukkal találkoztam, akik ismerték a Gilf hegység három rejtett völgyét. Ezek a nomádok a keleti — Clayton által fölfedezett — völgyet Vadi Hamra-nak, a «Vörös Völgy»-nek nevezték. A középső

folyammedert, azt, amelyet a repülőgéppel találtam meg, ők is Vadi Abd el Melik néven ismerték, míg a tőlem most fölfedezett harmadik, nyugati völgynek szerintük Vadi Talh, a «Talh-akácok völgye» a neve.

Természetesen óvakodtam attól, hogy Tibu informátoraim előtt ezekkel a völgyekkel kapcsolatban kiejtsem a Zarzura szót. Beszélgetéseink alatt egyre reménykedtem, hogy valamelyikük majd csak elejti a bűvös nevet, de hiába. A nomádok ezt az elnevezést úgy látszik sohasem hallották.

A Tibuk-tól mondott nevekkal sem tudtam mit kezdeni. A «Talh-akácok völgye» és a «Vörös völgy» olyan elnevezések voltak, mint például nálunk idehaza a «Fenyves-völgy» vagy a «Sziklás-völgy». Egyedül csak «Abd el Melik völgye» nyújtott némi támpontot. Abd el Melik az arab mohamedán világban elterjedett férfinév, fordítása a «Király rabszolgája.»

Író barátom, aki elkísért ezen az expedíción, azonnal hajlandó volt, hogy a név mögött a Libyai-sivatagban elveszett ókori perzsa hadsereg leszármazottjait kereste. Hátha idetévedt Kambyzes perzsa király hadserege, amikor Kharga oázisból kiindulva, Jupiter-Ámmon orákulumának meghódítására, Sziva oázis felé menetelt. Hátha azóta hívják a titokzatos völgyet a «Király rabszolgái völgyének?» Bármily romantikusan hangzott ez a feltevés, mégis bele kellett nyugodnunk abba, hogy Abd el Melik valami arabnak a neve, aki valamikor abban a völgyben pásztorkodott.

Tibu informátoraim állításaiból csak egyetlen vigaszt meríthettem. A Uveinat-hegy völgyeinek egyikét, «Vadi Ibrahim»-nak nevezik. A Tibu-k egyike kérdésemre azt válaszolta, hogy ezt a völgyet ő utána nevezték el Vadi Ibrahimnak, mert ő évekig legeltetett abban a völgyben és az ő neve történetesen Ibrahim. Ebből arra következ tettem, hogy tán a Vadi Abd el Melik elnevezés is újabb eredetű, vagy legalább is a Vadi Ibrahim névvel egyidejű. Feltehető, hogy a két név viselője kortárs, és meglehet, hogy Abd el Melik még az élők sorában van? Ez esetben pedig ő szolgálhatna felvilágosítással. Ezzel megkezdődött a hajsza a titokzatos Abd el Melik után.

A következő télen, 1934-ben, ismét Kufra oázisban jártam. Már rég megtanultam, hogy a kutató egyik feladata, hogy minél többet beszéljen bennszülöttekkel. Kufrában, a Szenuszik oázisában most már jól ismerték Abu Ramlát, a «homok atyját», mert ezt a nevet az ottaniak adták nekem. Nem volt nehéz megtudnom, hogy Abd el Melik a Zueia-törzshöz tartozó kufrai karavánvezető volt, de fájdalomra arról értesültem, hogy az olasz megszállás harcaiban (1931 januárius) elesett, vagy legalább is menekülés közben eltűnt.

Ismét egy évvel később az egyiptomi Baharia-oázisban több kufrai menekülttel találkoztam. Bár nem reméltem tőlük bővebb információt, mégis előhoztam Abd el Melik nevét és a következő pillanatban, mintha megvillanyoztak volna annak a hírnek hallatára, hogy «az öreg Abd el Melik a kufrai menekültek egyik csoportjával elérte Egyiptomot és valahol a Fayum-ban telepedett le.»

A Fayum-medence, Egyiptomnak egyik leggazdagabb kormányzósága, Kairóba visszatérve, azonnal írtam az ottani rendőrfőnöknek és kértem, hogy nyomozza ki a kufrai menekült, Zueia-törzsbeli Abd el Melik hollétét. Hetek múlva azt a választ kaptam, hogy ilyen emberről nem tudnak. Erre magához a kormányzóhoz fordultam, de a válasz ismét csak negatív volt.

Mivel abban az időben nem távozhattam Kairóból, egyik barátom és több expedícióm munkatársa, Von der Esch báró, készséggel vállalkozott arra, hogy leutazik Fayumba és az ott pásztorkodó beduinok között nyomoz Abd el Melik után. Két hét múlva barátom azzal tért vissza, hogy a keresett ezelőtt rövid idővel csakugyan mint tevehajcsár élt a Fayumban, de most nyoma veszett. A beduinok egyrésze azt állítja, hogy visszatért Kufrába, mások határozottan kijelentették, hogy két hónappal ezelőtt meghalt.

Ismét eltelt egy év és 1936 tavaszában voltunk. Egy ismerősöm megkért, hogy a húsvéti ünnepek alatt kísérem el egy autókirándulásra az egyiptomi oázisokba. Bahariában megint felkerestem az ott letelepedett kufrai menekül-

teket és megint kézdezősködtem Abd el Melik után. Az egyik Zueia hirtelen észbe kapott:

— Tán csak nem te kerested Abd el Meliket, nagyuram?

— De igen. Már a határőrséghez is fordultam, de azt mondják, hogy elköltözött a Fayumból, vagy meghalt.

— Abd el Melik él és mi tudjuk, hogy hol tartózkodik. Ha ő tudta volna, hogy Abu Ramla keresi, azonnal felkeresett volna téged.

Egy hét múlva Kairóban öreg sivatag-beduin jelentkezett nálam: Abd el Melik Ibrahim el Zueia.

\*

Az öreg nomád azzal kezdte, amit barátai mondtak Bahariában, hogy már rég felkeresett volna, ha tudta volna, hogy én keresem. Az ilyen szegény menekült, aki csak vendégjogon él Egyiptomban, jobb, ha nem kerül össze a hatósággal. Amint megtudta, hogy a Fayumban érdeklődnek utána, másutt vállalt munkát. Attól félt, hogy az olasz hatóságok keresik.

Abd el Melik hetven-hetvenöt éves lehet, de korát meghazudtolóan mozgékony és szívós. Azonnal felűnt nekem intelligenciája, mert a vérbeli beduinok jóval értelmesebbek, mint a Nilus-völgy fellah parasztjai. Néhány fényképet mutattam neki, többek között az utolsó Nagyszenuszi, Szayed Idrisz képét. Mélyen meghajolva, homlokához emelte. Ritka tünemény, ha az arab felismeri az arc-képet. Afrikában általában azt tapasztaltam, hogy a kezdetleges népek képtelenek a fénykép vagy rajz kicsinyítő hatását felfogni. Többnyire értelmetlenül tartják kezükben és meg sem kísérlik, hogy valamit is lássanak belőle. Később az öreg beduin még azzal is meglepett, hogy nemcsak az ujjával a homokban, hanem ceruzával papíron is feltűnően jó térképvázlatot rajzolt, hogy léptékben is meg tájékozáshoz is kifogástalan volt.

Természetesen óvakodtam attól, hogy bármilyen helységnevet említsek előtte. Sok Afrika-utazónak ez a legnagyobb hibája, mert a kezdetleges ember sohasem mond

ellent és már jóneveltségből is azonnal ráhagyja kérdezőjének állítását.

Az alábbiakban szóról-szóra fordítottam Abd el Melik elbeszélését, amelyet egy egyiptomi barátomnak mondott tollba. Ismétlem és hangsúlyozom, hogy egy árva szóval sem befolyásoltam az öreg beduin beszédjét és hogy épp ezért tanúk előtt hallgattam ki.

\*

Én, Ibrahim Abd el Melik, a Zueia-törzshöz tartozom. A kyrenaikai Barka-ban születtem a «Sejket követő» családból. (A Szenusszi-szekta követői így vallják magukat a Nagy Szenusszi alattvalóinak.) Már fiatal koromban Kufrába jöttem és ott Zurk-oázisban éltem.

Egész életemben szegény ember voltam, sohasem volt földem vagy datolyapálmám. Tevepásztor voltam és karaván-vezető a Szayed (a Nagy Szenusszi vallásos megszólítása) szolgálatában. Sokszor megjártam a Kufra-Sziva karavánutat a «Nagy Homokon» keresztül. Jártam Uveinatan és a Vadai-ban, a «rabszolgák» földjén. (Az arabok lenézik a negroid Tibu és Buraan nomádokat, megvetően «rabszolgáknak» nevezik őket.)

Kufra-oázis nem volt mindig az araboké. Régi időkben a hitetlenek (kufara), a Tibu-k bírták a földet. Amikor a Sejk követői letelepedtek Kufrában, a rabszolgák elmenekültek a Tibeszi hegyekbe. Csak később szállingóztak vissza, amikor az arabok házakat építettek Kufrában és azok, akik megtértek az igaz hithez, közöttünk éltek, hogy nekünk szolgáljanak.

A Tibu-któl tudtuk meg, hogy a déli- és a középső-sivatagban is vannak oázisok és legelők. Ők ismerték Arkenu és Uveinat völgyeit és Merga pálmaligetjeit. Ők jártak Zarzura völgyeiben és csak ők ismerték az utat Egyiptomba.

Mi arabok, idővel szintén megismertük ezeknek a helyeknek egyikét-másikát, de Zarzura oázisról csak azt tudtuk, hogy Kufrától keletre, Uveinattól északra, az egyiptomi Dachlától nyugatra és Szivatól délre fekszik.

A Szayed többízben felderítőket küldött a sivatag bel-



sejébe és emlékszem, hogy egyik híres karavánvezetőnk, Mohamed Lefeitah elindult, hogy megkeresse Zarzurát, de eredménytelenül tért vissza. (Kemal Ed Din herceg feljegyzéseiben találtam egy jegyzetet, amely szerint a világháború alatt az akkori Nagy Szenusszi, Ahmed El Sherif öt emberből álló járőrt küldött Zarzura felkutatására bizonyos «Lebeita» vezetése alatt. Nyilvánvaló, hogy erről emlékezett meg Abd el Melik.)

Évekkel ezelőtt megtörtént, hogy Kufra oázisban elfogyott az olaj. Olajbogyót kellett hozatni az egyiptomi Sziva-oázisból, de nem volt elegendő tevé Kufrában. Szayed Idris el Szenusszi — a Próféta áldása legyen rajta — elrendelte, hogy béreljünk tevéket a Tibuktól. A «rabszolgák» tevéi azonban Uveinat völgyeiben vagy a messzi Tibestiban legeltek. Ekkor történt, hogy egy Tibu, Múza Eid Szigenar, kihallgatást kért a Szayednál.

Amikor a Mester színe elé ért és arcára borulva lábai elé csúszott, megbocsájtásért és védelemért könyörgött:

— Ha megvédelmezel törzsem ellen, — úgymond — akik rosszul bántak velem és ütlegetek, akkor elárulhatom neked, oh Szayed, a Tibuk rejtett legelőjét. Négynapi járásra a Kibla irányában (a mekkai szent-kő Kufrától délkeletre fekszik) magas hegység áll a sivatagban. Annak belsőjében van a Tibuk rejtett völgye, ahol tevéik legelnek. A völgy bejáratát akácágakal elzárják és a tevék csak egy-két pásztor őrzése alatt legelnek. Az a legelő oly búsás, hogy a tevék három hónap múlva akkora púpot növesztenek, mint tíz öklöm egymás fölé rakva.»

Szayed Idrisz — áldás legyen nevére — meghallgatta az árulót és elbocsájtotta.

Aznap éjszaka hívtak a Szayed jelenlétében. Elmondotta nékem, amiket a Tibu bevallott és elrendelte, hogy azonnal induljak el a tevékért. Miután a Szayed áldását vettem, még a csillagok alatt felkerekedtem és elindultam Kufra legkeletibb oázisába, Boema-ba, hogy ott magam mellé vegyem társamat a Gebel Akhdar-beli Abu Mukhtar törzsből való Ragab el Marifi-t.

Másnap éjszaka indultunk, hogy senki se lássa távo-

zásunkat. Amikor elhagytuk a Boema-tól keletre fekvő «gara-kat» (kis sziklahegyek), óriási homoksíkságon lovagoltunk előre a Kibla irányában, vagyis nem a felkelő Nap felé, hanem attól délre, az imádság irányában.

Elértük a két hegyet, amelyeket Jhedian el Khademnek neveznek és amelyeken túl soha senki sem járt a sivatagban. Négy nap múlva hatalmas hegy sziklafal elé értünk. (Gilf el Kebir.) Egy helyen meredek Vadi futott alá a sziklák között és ott tevékjárta utat találtunk, amely dél felől jött. (Ezt a titkos ösvényt 1933-ban ugyancsak megtaláltam.)

Nagy nehézséggel felhajtottuk két tevéinket a meredek ösvényen és a hegy tetején óriási lapos síkságot láttunk magunk előtt. Az ösvény itt kétfelé ágazott, egyik ága egyenesen keletnek, a másik észak felé. (Ezt követve, találtam meg 1933-ban Vadi Talh völgyét.)

A keleti ösvényt követtük, mert abból az irányból a szél egy oázis szagát hozta felénk. Mi arabok rendkívül érzékenyek vagyunk a szagokra, mert a sivatag teljesen szagtalan.

Bizonyos idő múlva lábunk előtt mély völgy feküdt; telve volt fákal és zöld fűvel. (Ugyanaz a völgy, amelyet a repülőgépből láttam meg először.) A felállított kövekkel jelzett ösvény levezetett a völgybe és napnyugtakor a fák alatt adhattunk hálát a Teremtőnek.

Esti étkezésünkhöz készültünk, amikor hirtelen egy őrzöngő hím-teve támadott ránk, rúgva és harapva. Társam vállához kapta a «hat fiú atyját» (hatlövetű, valószínűleg olasz katonapuska), de én elhárítottam, mert tudtam, hogy ez a Tibu teve vezetőnk lehet. Énekelve és beszélve közeledtem a feldühödött állathoz és azt körüljárva, pányvát vetettem rá. Ekkor a mi két tevéink is segítségemre jött, marták, rúgták és a földre vetették az őrzöngő hímtevé, mialatt én és társam súlyos verést mértünk rá vastag botokkal. Amikor «pipát» kötöttünk orrára, a Tibu teve megadta magát és fához köthettük.

Később a közelben, bokrok alatt elrejtve, két Tibu nyeret találtunk; ezek mások, mint az arab nyergek és

ezeket mi «basur»-nak nevezzük. Ugyanakkor két Tibu teve-tehén közeledett felénk és ezeket könnyűszerrel befogtuk, mert hiszen «uruk» már ki volt pányvázva.

Másnap reggel megnyergeltem a Tibu teve-csődört s az megindult északnak, a völgyön fölfelé. Kis idő múlva, a Vadi keletnek fordult és körülöttünk a fű mind magasabban állott. Itt is, ott is Tibu tevék legelészték s mind csatlakoztak «urukhoz», amelyen lovagoltam. Egy helyen «fehér fák» (Heglig-olajfa, *Balanites aegyptiaca*) mellett haladtunk el. Nem messze följebb a Vadi baloldalán magtaláltuk a forrást, mélyen a sziklák alatt. A kút fölött fejszével faragott fatörzs feküdt, hogy arról lehessen vizet merni.

Mialatt — hálát adva — ghirbá-inkat (kecskebőrből készült víztömlő) töltöttük, a völgy fölött a sziklák között «feketéket» pillantottam meg. Feljük löttem a «hat fiú atyjával» és üvöltve menekültek.

Négy zsákot megtöltöttünk gyönyörű, hosszúszájú fűvel, hogy ezzel bizonytságot tegyünk a Szayed előtt. Visszafordulva, a Tibu tevék mind követték a csődört, összesen huszonnyolcan.

Most már nem másztuk meg a hegy tetejét, hanem észak felé követtük a Vadit, amíg elértük annak «kapuját», kétnapi járásra a forrástól. Éjjel-nappal meneteltünk, hogy a tevék ne «emlékezzenek» a völgyre és már az ötödik nap éjjelén elértük Boema-t.

Másnap a Szayed jelenlétében térdreborultam és elmondottam néki, hogy hogyan találtam meg *Zarzura* völgyét és a Tibuk tevéit. Gazdag ajándékot kaptam ruhákban és Medzsidie-ezüstben.

De a Tibuk nyomunkon követtek. Leborultak a Szayed jelenlétében sírva és jajgatva, mint az asszonyok. Szayed Idrisz — áldás a nevéen — megmondta nekik, hogy szükségé van a tevékre, hogy olajbogyót hozzanak Szivaból, mert lám, nincsen olaj Kufrában. Felajánlotta nekik, hogy sok medzsidie bért fizet a tevékért, de a nyomorultak halani sem akartak arról, hogy kölcsön adják állatjaikat.

Amikor a Szayed látta, hogy nem boldogul velük, megparancsolta, hogy tevéiket adjuk vissza, de megátkozta

őket és kinyilatkoztatta, hogy a rejtett völgy ezentúl a szenusszi testvériség «tilosa» lesz s hogy a völgy ezentúl az én nevemet fogja hordani: Vadi Abd el Melik!

Az évek folyamán sokszor visszatértem völgyembe. Ott őriztem Hamid Bu Heleiga, majd Mohamed Bu Matari és később Mohamed Bu Fennah állatjait. Három-négy évvel az olaszok jövtele előtt Öajjar el Szenusszi tevéivel jártam ott. A Tibuk soha többé nem merészkedtek völgyembe.

Néha egy-két társammal, néha egyedül tartózkodtam ott. A tevéket behajtottam a völgy keleti ágába és a sziklafalak között eltorlaszoltam a bejáratot kövekkel és akácágakkal. Nyugodtan magukra hagyhattam a tevéket, mert a völgynek fölfelé nincsen kijárata.

Egy ízben a forrás fölött megmásztam a hegy lapos tetejét és távol, kelet felé kimagasló hegycsúcsot láttam. (A Gilf Kebir plató északnyugati szélén találtuk 1933-ban ezt a bazalt-csúcsot.)

Ha esők estek a hegység fölött, az én völgyem két-három évig kitűnő legelőt nyújtott. Az esők hat-hétévenként jöttek meg. A forrásban mindig elegendő víz volt, és azt hiszem, hogy ez a forrás sohasem szárad ki! (A forrást eddig még nem sikerült felfedeznünk.) A völgyben vadjuhok és rókák tanyáztak. Különösen sok volt a «Zarzur» madár, ezekről nyerte régente az én völgyem elnevezését.

Én, Abd el Melik Ibrahim a Zueai ezen vallomásomat szabad akaratomból tettem, annak bizonyására, hogy én fedeztem fel a Szenusszia számára *Zarzura*-óázist, ezt a ma «tilos» területet, és az én nevemet viseli: Vadi Abd el Melik.

\*

Nincs mit hozzáfűznöm az öreg karavánvezető elbeszéléséhez. A völgyről adott leírása teljesen megegyezik azzal, amit saját szememmel láttam. Sajnálatos, hogy utolsó ottlétem alkalmával (1934), amikor alaposan átkutattam a Gilf Kebir három vegetációs völgyét, nem találtam meg az Abd el Meliktől jelzett forrást.

Ismétlem és hangsúlyozom, hogy Abd el Melik maga állította, hogy az ő völgye azonos *Zarzurával*.

Nemrég (1936) a Királyi Egyiptomi Földrajzi Társaságban egy régi térképvázlatot találtak, amelyet 1877-ben készítettek Egyiptomról Ismail Khedive parancsára. Ez a térkép sohasem került kiadásra és ma már nem lehet megállapítani, hogy kik állították össze.

A rajzon a huszonnegyedik és huszonhatodik hosszúsági- és a huszonnyolcadik és huszonhatodik szélességfokkal határolt négyzetben a következő felírás áll: «Wadi Zarzura, Oasis des Négres» (Zarzura völgye, a feketék oázisa). Ebben a területben fekszik a Gilf Kebir-hegység és az a három völgy, amelyet «Vadi Abd el Melik», «Vadi Hamra» és «Vadi Talh» névvel tüntettünk fel térképeinken. Ismail Khedive térképészei bizonyára nem jártak ott a sivatag szívében, de csakis olyanoktól nyerhették információjukat, akik annak idején összeköttetésben álltak a Tibukkal. Most, hogy a «feketék oázisai»-t felfedezték és az öreg Abd el Melik feltárta a völgyek mai elnevezésének körülményeit, semmi sem áll annak útjában, hogy az «Új Egyiptom» térképén ne szerepeljen végre *Zarzura* ősi neve.



## X.

### A Libyai-sivatag felderítésének története.\*

Az afrikai kontinensnek közel egyharmadát, — Észak-afrika csaknem egész területét — a Szahara foglalja el. Az arab «zachra» szó sivatagot jelent, a Szahara elnevezés tehát sivatagnak minősíti ezt az óriási területet, amely egymagában felér Európa terjedelmével. A Szaharát nagy vonásokban három részre osztjuk, nyugaton Marokko és Igidi, középtűt Algír, Tunisz és Hogár, keleten pedig Libya elnevezéssel.

A közel 2.000,000 km<sup>2</sup> terjedelmű Libyai-sivatagot keleten a Nílus-völgye, északon pedig a Földközi-tenger határolja, nyugaton és délen azonban nincsenek ilyen kifejezett határvonalai és ezeken a részeken csak általánosságban a Fezzan-fensík hegyvonulatait és Szudán vegetációs övének szélét tekintjük a Libyai-sivatag határának.

Míg a Szahara nyugati és középső része egyrészt a tengerek, másrészt a magas hegységek befolyása miatt aránylag kedvezőbb éghajlati viszonyoknak van alávetve és ennél fogva számosabb és nagyobb terjedelmű lakható területe van, addig a keleti, libyai rész úgyszólván teljesen csapadékmentes és élettelen. A Libyai-sivatag Földünk legnagyobb terjedelmű és legsivárabb sivatagja.

Északon, a Földközi-tenger partján — a Libyai-sivatag területéhez értve a Cirenaiikai-félszigetet is — aránylag csak keskeny sáv részesül a tenger felől dél felé áramló

\* Megjelent a «A Földgömb» 1937. januári számában

felhők csapadékában. Délen a Közép-Afrikából észak felé húzódó trópusi esők, az Angol-Egyiptomi Szudán területén csak a 16-ik szélességi fokig érnek el és csak nyugat felé az Ennedi és Tibeszti-hegységek mentén húzódnak fel a 22-ik szélességi fokig. A Libyai-sivatag keleti és nyugati szélei úgyszólván teljesen csapadékmentesek. A Nilus-völgyének párolgása és Fezzan-fensíkjának gyér esői nincsenek hatással Libya éghajlati viszonyaira, és azok a ritka természeti tűneményszámba menő esők, amelyek néha elérik a sivatag belsejét, az éghajlat szempontjából jelentéktelenek.

Ahol nincsen csapadék és nedvesség, ott természetesen nem is lehet élet és ezért a sivatagban csak azokon a mélyen fekvő pontokon találhatunk életlehetőséget, ahol a talajvíz a felszínre tör, vagyis az oázisokban. A Libyai-sivatagban azonban hatalmas területéhez mérten csak kevés oázismélyedés van. Ezek is inkább csak a sivatag szélein húzódnak, míg Libya belseje nagyobbrészt magas fekvésű, hegyes vidék. Az oázislakók közlekedési vonalai tehát főképpen a sivatag szélén, avagy abból kifelé, a Nilus-völgy, a tengerpart és Szudán lakott területei felé vezettek és csak nagy ritkán történt meg, hogy egy-egy karaván nekivágott a sivatag belsejének, hogy azon átkeljen. Még a beduinok is visszarettek a víznélküli óriási távolságoktól és évszázadokon át csak kevesen voltak olyanok, akik bemerészkedtek a Libyai-sivatagba oly hosszú út megtételére, amelyik meghaladta a sivatag hajójának, a tevének teljesítő-képességét.

Nem csoda tehát, hogy Földünknek ezt a legnagyobb élettelen pusztaságát csak nagyon lassan és óriási nehézségek leküzdésével ismerhettük meg. Azt lehet mondani, hogy ezelőtt 15 esztendővel többet tudtunk az északi és déli sarkvidékekről, mint a Libyai sivatag belsejéről. A Föld térképének egyik legnagyobb «fehér foltja» várt felderítésre és ennek a felderítésnek folyamatát igyekszem az alábbiakban ismertetni.

\*

A Libyai-sivatag tudományos felkutatásának történetében döntő fordulópontot jelentett a világháború és

ezért indokolt a háború előtti és utáni időszakot különválasztani.

A világháború előtt csak kevés tudományos expedíció járt Libyában, azok is többnyire az oázislakóktól ismert karavánutakon és természetesen az akkori idők egyetlen szállító eszközével, a tevével. Elképzelhető, hogy milyen bizonytalan a hosszú távolságok mérése, amikor nem áll más adat rendelkezésre, mint a teve menetsebességének becslése, nem beszélve az akkori mérési műszerek, kronométerek és magasságmérők tökéletlen adatairól, amelyeket a teveháton való szállítás is befolyásolt.

De volt egy másik tényező is, és az nemcsak megnehezítette, — hanem több ízben lehetetlenné is tette — az első úttörők munkáját: a sivatag szélét és az oázisokat lakó bennszülöttek fanatikus idegengyűlölete. A mult század közepe felé a libyai-oázisokban mindinkább tért hódított a szenusszik vallásos szövetkezete. Ez az eredetileg csak vallásos puritanizmust hirdető szekta lassanként hatalmi befolyást gyakorolt a nomád beduin törzsekre és a megtelepedett oázislakókra egyaránt. A szenusszi testvériség egyik sarkalatos elve pedig a hitetlenek megvetése és elkülönítése volt. Érthető tehát, hogy a tudós utazó vagy egyáltalán nem talált karavánvezetőt, vagy olyan emberre bízta magát, aki a «sejket követte», vagyis a Nagyszenusszi utasítása szerint megakadályozta az expedíció munkáját. Ezért a háború előtti kutatók munkája annál is dicséretesebb, mert hiányos eszközökkel és nyílt vagy burkolt ellenállás ellenére érték el eredményeiket. A sivatagkutatás heroikus kora volt ez.

A világháború és az azzal összeeső technikai fejlődés egy csapással megváltoztatta a kutatás körülményeit. A szenussziak most már nyíltan, mint politikai hatalom léptek fel és fegyveres bandáik betörése, nyugati határainak megvédésére kényszerítette Egyiptomot. Ez a nyugati határ pedig nem volt más, mint a Libyai-sivatag belseje, a nagy ismeretlen «Fehér Folt», amelyben a semmi határos a semmivel.

Automobilok és repülőgépek indultak felderítésre és

a szikratávíró nem csak a híreket és parancsokat közvetítette, hanem a földrajzi helymeghatározáshoz elengedhetetlen időjelzést is. A hadifogoly beduint másképpen lehet vallatni, mint a titokzatos útról megjött békés karavánvezetőt és a friss tevenyomot üldöző járőr a harcikedv hevében messzebb merészkedik az ismeretlen terület belsejébe, mint az utánpótlás nélküli kutató.

A Libyai-sivatag fehér térképlapjai megteltek rövidebb-hosszabb vonalakkal, legalább is a sivatag egyiptomi szélén. Az oázislakók meséiből és elbeszéléseiből a hírszerző csoportok jelentései alakultak ki. Titkos utak leírása, legendás oázisok neve, a távolból látott magas hegységek képe tán még vonzóbbá tették az ismeretlen területet azok előtt, akik hivatva érezték magukat a «Fehér Folt» kiöltésére.

Igy következhetett el a Libyai-sivatag feltárásának gyakorlati kora, amikor egymással versengve, expedíció-expedíció után indult a sivatag belsejébe, amíg megtelt a térkép és nem maradt más hátra, mint a szakember részletmunkája és ... a beteljesülés emléke.

\*

Az európaiak közül elsőnek a francia Poncet orvos hatolt be a Libyai-sivatag keleti területére, Brevedent Xavér jezsuita atya kíséretében, 1698 október 2-án indult el a Nílus-völgyében fekvő Manfalut községből Kharga-oázis felé. Onnan az ősrégi karaván úton, amelyet ma a «Darb el Arbain» (a negyven nap útja) név alatt ismerünk, Sheb és Szelima oázison át Dongoláig menetelt, ahonnan folytatta útját Abisszinia belsejébe. Útleírása «A Voyage to Aethiopia» címmel jelent meg Angliában.

Közel 100 év múlt el, amíg ismét akadt európai, aki ugyanezt az útvonalat követte, W. G. Browne 1793 júniusában érte el Kharga-oázist Felsőegyiptom fővárosából, Assziutból jövet. Ő is a nagy karavánúton utazott Szudánba és ugyanazon tért vissza Egyiptomba. Jellemző, hogy amikor 1929-ben a Darb el Arbain egy részén végigjártam,

nem kaphattam más térképet, mint azt, amelyet annak idején Browne vázlatainak alapján készítettek.

A német Friedrich Hornemann 1797-ben Kairóból kiindulva Sziva és Dzsalo-óázison át Tripoliszig utazik és onnan délnek fordulva Murzuk érintésével a teljesen ismeretlen Tibeszi és Vaddai területére lép. Ő az első, aki a Libyai-sivatag északi határvonalát végigjárja.

Poncet, Browne és Hornemann útleírásai következtében az egyiptomi lakott óázisok: Kharga, Dachla, Farafra, Baharia és Sziva, felkeltették mások érdeklődését is. Két francia, Chewalier M. Drowetti és F. Cailliaud, valamint az angol Sir Archibald Edmondstone Bart, 1822-ben bejárták a felsőegyiptomi-óázisokat. Cailliaud 1826-ban az egykori Jupiter Amon oráculum híres székhelyét, Sziva-óázist is felkereste. Megemlítendő, hogy Sziva-óázis neve azelőtt Santaria volt és hogy híres jövődömondó oráculumához már Nagy Sándor is elzarándokolt.

Fentiekkel egyidőben az angol I. G. Wilkinson hosszabb ideig tartózkodott az egyiptomi-óázisokban és ha nem is hatolt be a Libyai sivatag belsejébe, mégis neki köszönhetjük az első értékes értesítéseket a sivatag belsejében fekvő óázisokról. Wilkinson jegyezte fel 1818-ban Dachla lakóitól nyert adatait, amelyek szerint ettől az óázistól nyugatra a következő lakott óázisok fekszenek: Vadi Zarzura és annak két mellékvölgye, azután Kebabó, amely Angilától 12 napra van délre és odébb nyugatra Taiserbó, valamint a «Feketék óázisai». Érdekes, hogy a Kebabó és Taiserbó nevek akkor még teljesen ismeretlenek voltak és csak jóval később váltak ismertté, mint a Kufra-óázisok egyes részeinek elnevezése. Angila ezektől valóban mintegy 12 napi járásnyira fekszik északra és ennek az óázisnak nevével már Herodotos könyvében is találkozunk, míg a «Feketék óázisai», a mult század végén felfedezett Uah el Kebir és Uah el Namus-óázisok.

Az egyiptomi-óázisokat a fentiekén kívül még az angol G. A. Hoskins és a híres német kutató, dr. G. Schweinfurth keresték fel 1834-ben, illetőleg 1873-ban.

A fenti utazók és kutatók mind a Libyai-sivatag keleti



és északi szélén, a lakott egyiptomi-oázisok vidékén folytatták felderítő munkájukat. A sivatag belseje, annak déli és nyugati része teljesen ismeretlen maradt és csak a nyugati oldalon fekvő Kufra-oázisokról állott rendelkezésre kevés adat.

A sivatagkutatók igazi úttörője, a német Gerhardt Rohlfs, Kufra felkeresését és egyszersmind az egész Libyai-sivatag kelet-nyugati irányban való átszelését tűzte ki céljául. Egyiptom akkori alkirálya, a tudományokat pártoló Ismail Khedive, 1874-ben lehetővé tette Rohlfs merész vállalkozását. A német tudós, aki már 1869-ben Tripolisztól Alexandriáig végigjárta a Libyai-sivatag északi peremét, hatalmas felkészültséggel indult útjának. A Nílus völgyéből, Assziut városából 1873 december 18-án indult el először is Farafra-oázis felé. Ekkor találkozunk először a libyai expedíciók történetében a szenusszi befolyással. Rohlfs tevés karavánját Farafra lakói ellenségesen fogadták és az expedíció kénytelen volt sietve Dachla felé fordulni, ahol az egyiptomi határőrség biztosíthatta maradásukat. Rohlfsnak az volt a terve, hogy Dachlától egyenesen nyugatnak tart, míg csak el nem éri a titokzatos Kufra-oázist. Társait, Jordan és Zittel tanárokat külön-külön előre küldte, hogy előkészítsék a sivatag átszeléséhez szükséges víztámpontokat, Jordan Dachlától mintegy 100 km-re nyugatra, régi karaván útnak útjelzőire akadt, amelyek délnyugati irányba vezettek. Erről jelentést küldött Rohlfsnak, aki azonban ismeretlen okból azt az utasítást adta, hogy Jordan ne kövesse az útjelzőket, hanem haladjon iránytű után, egyenesen nyugatnak. Az élcsapat mintegy 180 km-re Dachlától a «Nagy homoktenger» buckavonulatainak keleti lábához ért és Rohlfs itt érte utól előre küldött társait. Amikor meggyőződtek arról, hogy nyugat felé a buckaláncok beláthatatlan sorai emelkednek, Rohlfs úgy határozott, hogy lemond eredeti tervéről és a buckákkal párhuzamosan észak felé, Sziva-oázisba vonul.

Az expedíció felkészültsége, valamint az arra fordított pénzösszeg (Ismail Khedivetől 4000 font sterling és 200 tevé) nem igazolja Rohlfs irányváltását. Mint később bebizonyosodott a beduinok tevéikkel gyakran átkeltek a

«Nagy homoktenger» bucka-láncain és hogy Rohlfs már a legelső bucka lábánál visszarettent ettől a kísérlettől, annak csakis túlzott óvatosság lehetett az oka. Amikor 1933-ban Kádár László dr. kíséretében felkerestük Rohlfsnak ezt a táborát, megállapítottuk, hogy a terepviszonyok semmiben sem indokolták a német expedíció célkitűzésének megváltoztatását. Ennek ellenére Rohlfs útvonala Dachlától, fordulópontjáig, — amelyet egy csodaszámba menő esőzés miatt «Regenfeld»-nek nevezett el — és onnan Sziva-óázisig, hosszú ideig az egyetlen útvonal maradt a Libyai-sivatag térképén.

Két évvel később, 1879-ben Rohlfs ismét megkísérelte a Kufra-óázisok felkeresését. Ezúttal a Földközi-tenger partjáról, Tripoliszból indult el, ahonnan Szokna-óázison keresztül, a Cirenaicai félsziget belsejében fekvő Dzsáló- és Augila-óázisokig jutott. Rohlfs eredetileg úgy tervezte, hogy innen Kufrán át egészen a Csád-tóig folytatja útját, így átszelve a Libyai-sivatag nyugati részét. Cirenaiában sajnos, elmulasztotta, hogy megvárja a Nagy Szenusszi átutazási engedélyét és enélkül indult el Kufra felé. Ott megérkezve, a fanatikus óázislakók a legnagyobb ellenségeskedéssel fogadták és hogyha az utolsó pillanatban nem érkezett volna meg a Nagy Szenusszi szabad átvonulást biztosító levele, Rohlfs és társai alig menekülhettek volna az idegengyűlölő beduinok vérszomja elől. Így is, a tábor ellen intézett támadásuk alkalmával, Rohlfs felszerelése és műszerei annyira megrongálódtak, hogy az út folytatására már gondolni sem lehetett és a német expedíció kénytelen volt Kufrából visszatérni Tripoliszba. Felemlítendő, hogy Rohlfs kísérői között ez alkalommal egy magyar ember is volt: Csillagh Lipót, aki azonban egészségi okokból már Szoknából visszafordult, de még mielőtt elérte volna Tripoliszt, útközben meghalt.

A következő évtizedben alig történt haladás a Libyai-sivatag feltárássában. A Szudánban 1882-ben kitört a máhdi-lázadás és ugyanakkor Egyiptomot is véres forrongások rázkódtatták meg. Érthető, hogy ebben az időben nem nyílt lehetőség tudományos expedíciók számára.

A Libyai-sivatag délkeleti részében 1887-ben Karl Neufeld német kereskedő utazása említendő, aki Vadi Halfából kiindulva, azzal a szándékkal menetelt Szelima-oázisba, hogy onnan a «negyven nap útján» Dar Fur-ba utazzék. Karavánját máhdista kísérői tévútra vezették és Dongola közelében a dervisek fogságába esett.

A francia Moré márki 1890-ben tett kísérletet, hogy Kufrát Tunisz felől elérje, de Tunizia déli részén a tuarégek karavánját megtámadták és Morét meggyilkolták.

Egyiptomban 1894-ben H. G. Lyons kapitány beutazta a Kharga- és Dachla-oázisok közötti sivatagot, Jennings Bramley egyiptomi szolgálatban álló kerületi főnök pedig 1899-ben csak egyetlen ember kíséretében Dachla-oázisból kiindulva és a «Nagy homoktenger» északkeleti részén átkelve, elérte Sziva-oázist. Bramley vakmerő útjának célja a titokzatos Zarzura-oázis felkutatása volt, teljesítménye, tekintettel a «Nagy homoktenger» buckavonulatai okozta terepnehézségekre, szinte páratlan. Nem hagyhatom megemlítés nélkül, hogy Bramley Dachlától harmadnapra összeszólalkozott beduin kísérőjével és a két férfi az ezt követő kilenc nap alatt külön-külön lovagolt és táborozott, egymást szemmel tartva, de egymással nem érintkezve.

Ugyancsak Zarzura keresésére indult D. Comyn hadnagy 1906-ban, néhány beduin kísérével. Vadi Halfából kiindulva, a lakatlan El Sheb és Saf-Saf, Terfaui, Debbes és Szelima-oázist kereste fel. Majd délnyugatnak fordult és felkereste a «negyven nap útján» fekvő Laggia kutat. Ennek a rabszolgakereskedelem idejében volt nagy fontossága, idáig jöttek annak idején az egyiptomi karavánok, a Szudán felől érkező kereskedők áruinak átvételére, mert mindkét fél számára biztonságosabb volt a «Darb el Arbainon» fele úton találkozni és az áru kicserélése után visszafordulni. Comyn a Laggia kutaktól egyenesen keletnek vonult és szerencsésen elérte a Nílus-völgyét.

A Libyai-sivatag következő úttörő kutatója W. J. Harding King angol tudós volt. Dachla-oázisból kiindulva 1909 telén, délnyugati irányban hatolt be az ismeretlen sivatag belsejébe. Hiányos felszerelését kitartó szívóssággal pó-

tolta, nem tudhatta azonban, hogy Dachla-óázisban szerződtetett karavánvezetője a «Sejk-et követi» és fondorlataival megíúsítani igyekszik kísérletét. A tudós kutató az egyiptomi-óázisokban sok adatot gyűjtött a Libyai-sivatag belsejében fekvő állítólagos óázisokról. Nemcsak a legendás Zarzura-óázisra vonatkozólag gyűjtött adatokat, hanem ő hallott először az egyiptomi terület délnyugati sarkában fekvő Uveinat-óázisról és az attól délre Szudán területén lévő titokzatos Mergá-ról is. Harding King mindenekelőtt Uveinat-ot szeretne volna elérni és ezért víztartályait messzire kivitte a sivatagba azon a régi karavánúton, amelyet annak idején Rohlf's kísérője, Jordan volt kénytelen elhagyni. Dachlába visszatérve, Harding King ismét megakasztotta tevéit bőséges vízkészlettel, abban a reményben, hogy a létesített raktár felhasználásával most már elérheti Szudán határát. Kvei nevű vezetője ekkor cserbenhagyta és Harding King vízbázisához érve rémülettel látta, hogy az előző alkalommal visszafordulásakor Kvei hátramaradt a víztartályoknál és azokat kiürítette. Csodával határos, hogy Harding King kis karavánját visszavezethette Dachlába, ahol közben Kveinek menedéket nyújtott a «szenusszi zavia» (kolostor). Ettől az úttól eltekintve, Harding King értékes kutató és térképező munkát végzett a Nílus-völgy és Kharga-, Dachla-, Farafra-óázis között is.

A következő években az újonnan alakult egyiptomi tevék határőrség parancsnoka, André von Dumreicher bey és a fáradhatatlan Jennings Bramley értékes felderítő munkát végeztek a Sziva-óázistól délkeletre és Bahariától északra elterülő vidéken.

A tripoliszi háború kitörése (1912) és az ezt követő fokozott bizonytalanság ismét megakasztotta a sivatag kutatását egészen addig, amíg a világháború kezdetével a török-szenusszi szövetség veszélyeztette az Egyiptomot megszállva tartó angol csapatokat.

\*

A Libyai-sivatag térképén 1914-ben nyugaton Rohlf's kufrai útvonalát, délkeleten Comyn útját és keleten a Darb

el Arbain, valamint az egyiptomi lakott oázisok között megtett utak vonalait láthatjuk. A nagy «Fehér Folt» belseje felé csak Rohlfs Regenfeld Sziva és Harding King Uveinat irányába vezető útja van berajzolva. Hiányos még az egyiptomi-oázisok térképezése és Sziva kivételével a Földközi-tenger partjáról délre csak keskeny sáv van meg a térképen. A Kufra-oázisok csoportjáról csak Rohlfs térképe áll rendelkezésre, a déli Libyai-sivatagról pedig úgyszólván semmi.

A háború második esztendejének végén a szenusszi sereg egy része átvonul Sziván és meglepetésszerűen megjelenik Dachlában és Khargában. Az angol főhadiszállás sürgős cselekvésre kényszerül. A rendelkezésre álló könnyű, kis Ford-automobilok, keskeny kerekeik ellenére behatolnak az ismeretlen sivatagba. Moore, Partridge és Williams hadnagyok járőrei felderítik a tengerpart és Sziva, valamint a Nílus-völgy és Dachla közötti részeket. A szenusszik 1916-ban kénytelenek Dachlától visszavonulni és a fürgé automobilos járőrök messzire követik őket a sivatag belsejébe.

A tudós dr. J. Ball, Moore hadnagy kíséretében 1917-ben Dachlától délnyugatra 200 km-re felfedezi a «Korsók dombját», Abu Ballast, egy alacsony sziklahegyet, amelynek lábánál 300-nál több megállapíthatatlan korú, nagy agyagkorsót talál. Majd nyugat felé folytatja útját és a látáhatáron hatalmas hegyláncot pillant meg, amelyet azonban a szaggatott terep nehézsége miatt nem tud megközeleltetni. Ugyanezt a hegyláncot már mintha Harding King is látta volna a távolban. Abu Ballas pedig azon a régi karavánúton fekszik, amelyet Jordan annak idején egy darabon kővetett. Kétségtelen, hogy Dachla-oázist ez a rég nem használt karavánút valamikor összekötötte egy ismeretlen lakható hellyel, amely a sivatag belsejében, talán abban a távoli hegységben fekszik.

Régebben — utoljára a múlt század közepén — Dachlát több ízben megtámadták «idegen feketék», akik nyugat felől jöttek és ismét arrafelé tűntek el. Az oázislakók hagyománya szerint egy ízben üldözőbe vették az idegeneket és Dachlától több napi járásra nyugatra megtalálták és szétrombolták



a feketék «titkos kútját». Azóta nem ismétlődtek meg a támadások. Vajjon a Korsók dombja volt ez a titkos kút? Az «idegen feketék» nem lehettek mások, mint tibuk, akik a Tibesti hegységben és Kufra-oázisban laknak. Rohlfs felderítése mutatta, hogy Dachlától egyenesen nyugatra a Nagy Homoktenger buckavonulatai húzódnak Szivától dél felé, ki tudja meddig és milyen szélességben? Lehetséges-e, hogy ez a régi karavánút délről megkerüli a Homoktengert és Kufrába vezet, vagy talán egyenesen Tibesti felé visz? Mindkét esetben a távolság meghaladná a tevék teljesítő képességét és a feketék csak úgy érhatték el Dachlát, ha útközben oázist érintettek, vagy még több ilyen mesterseges vízállomást raktak le, mint amilyen a Korsók-dombja. Ha valamilyen ismeretlen oázis fekszik a Korsók-dombja és Kufra között, akkor az nem lehet más, mint a legendás Zarzura, ha pedig Tibesti felé visz ez a titokzatos út, akkor Harding King informátorainak Uveinat-ja és Mergája abban az irányban kell, hogy feküdjék.

Ezek a problémák vártak megoldásra a háború befejezése után, de még eltelt néhány esztendő, amíg a tudományos kutatás ismét megindulhatott.

A fiatal egyiptomi diplomata, Achmed Mohammed Hasszanein a béketárgyalások idején barátságot kötött a Nagy Szenusszival és részt vett az egyiptomi olasz határ megállapításában, Sziva és Szollum között.

Szayed Idrisz el Szenusszi engedélyével, 1921-ben Dzsalóból kiindulva, teveháton felkereste a rejtélyes Kufrát. Útján elkísérte beduin nőnek fátyolozva az angol Rosita Forbes írónő. Rohlfs óta csak 1916-ban járt fehér ember Kufrában, egy francia hadifogoly, Maréchal de Logis Lapierre, akit az arabok cipeltek oda mutatóba. Hasszanein visszafelé Dzsaghbub- és Sziva-oázisnak vette útját, ezzel felderítve a Nagy Homoktenger északnyugati határának egy részét. Az elért siker újabb, nagyobb szabású expedíció szervezésére ösztökélte és 1923 telén ismét útban volt kis karavánjával Kufra felé. Ez alkalommal a Kufrától délre fekvő vidék felderítését tűzte ki céljául és Kufrában szerződött tibu vezetőkkal vágott neki merész vállalkozásának.

Kufrától délkeletre először az Arkenu hegyet érte el, belsejében tibuktól lakott eső-oázis húzódik meg, majd a hatalmas Uveinat hegyhez ért és felderítette annak ugyancsak lakott oázis-völgyeit. Senki sem tudta ezelőtt, hogy a Libyai-sivatag belsejében 1900 méter abszolút (1400 méter viszonylagos) magasságú, egyedülálló hegyóriás emelkedik. Magasságával időközönként magához vonzza Szudán trópusi esőit és így völgyeiben lakható eső-oázisokat rejtet. Hasszanein Uveinat egyik völgyében történelemelőtti sziklaképeket is talált.

Uveinattól délnek fordulva a merész kutató az Erdi és Tekro-kutak érintésével az Ennedi-hegység keleti lejtője mentén haladva, 1924 jún. 19-én elérte Dar Fur fővárosát, El Fashert. Hasszanein volt tehát az első kutató, aki északról délnek átkelt a Libyai-sivatag nyugati részén.

Ugyanebben az esztendőben (1923) a francia M. Bruneau de Laborie a Csád-tó és Vaddai felől jövet a szenussziktól ásott Szarra-kút érintésével engedély és fegyver nélkül Kufrába érkezett, ahonnan bántódás nélkül engedték tovább vonulni Egyiptomba.

Jusuf Kemal egyiptomi herceg 1923 telén a déli Libyai-sivatagban, Szudán területén, terepjáró gépkocsikkal Dongolától nyugatra egészen a Rahib hegységig tört előre.

Hasszanein sikere hatalmas lendületet adott a Libyai-sivatag kutatásának. A dúsgazdag tudós Kemal Ed Din egyiptomi herceg elhatározta, hogy nagy arányokban folytatja a megkezdett munkát.

Már 1923-ban és 1924 elején Kemal Ed Din herceg hernyólánc meghajtású, terepjáró gépkocsikkal kísérletezett és több, kisebb expedíció után felkereste a «Korsók dombját» és Rohlf's «Regenfeld» nevű táborát, ahonnan elhozta a német kutató palackba zárt helymeghatározó okmányát.

Hasszanein visszatérte után, 1924 telén, a Kharga-oázisból kiindulva először a Darb el Arbain karaván-úton halad dél felé, El Sheb-oázisig, ott nyugatnak fordul és Terfaui érintésével az Uveinat-hegyhez ér, majd délnyugat felé folytatja útját az Ennedi-hegység lábáig és onnan

keletnek tartva felfedezi a titokzatos Merga-oázist. Útján dr. J. Ball kíséri, aki a világháború óta a mai napig az egyiptomi térképészeti intézet vezetője.

Ebben az évben (1924) Lancey Forth ezredes, az egyiptomi határőrség parancsnoka, Sziva-oázistól délre teveháton 200 km-re hatolt be a Nagy Homoktenger buckavonulatai közé.

A következő év (1925) december havában Kemal Ed Din herceg terepjáró gépkocsikaravánja ismét útban van. Ez alkalommal Dachla-oázisból indul ki és a Korsók-dombján túl követi Harding King útvonalát. Eléri a Kingtől és Balltól látott hegység lábát és a lapos tetejű meredek sziklaparkányt Gilf el Kebirnek, a «Nagy falnak» nevezi el. A parkány lábánál összetorlódott homokbuckák között azonban nem talál átjárót, hogy megközelíthetné a látszólag megszakítás nélküli sziklafalat és így nem tud feljutni a fensíkra. Annak vonulatát követi tehát délnyugat felé és ez alatt térképezi a Gilf el Kebir keleti peremét.

Uveinathoz érve, körben megkerüli a hegységet és behatol annak völgyeibe. Az északnak lefutó legnagyobb völgyben, amelyet az ott pásztorkodó nomád tibuk Karkur Talh-nak neveznek, néhány falfestményt is talál. Megemlítendő, hogy az expedíció Uveinatnál 1926 februárban hajnalban  $-6^{\circ}$  C hőmérsékletet mért, ugyanaz nap délből  $+32^{\circ}$  C-t mutatott a hőmérő.

Uveinattól Kemal Ed Din herceg délnek fordul, majd a Szarra-kutat keresi fel és útján hatalmas dűne vonulaton halad át, azok csapásiránya már nem a «Homoktengerben» jellegzetes északnyugat-délkeleti, hanem északkelet-délnyugati, vagyis a passzát-szelek irányának megfelelő.

1925 telén Bramley is kísérletezik könnyű autós expedícióval és kijelöli Vadi Halfa és Szelima-oázis között a legkönnyebben járható utat.

A következő esztendőben (1927) L. Beadnell, aki Kharga-oázisban artézikutak fúrását végezte, megbízást kap az egyiptomi kormánytól, hogy a Libyai-sivatag belsőjében végezzen kísérleti fúrást. Dr. J. Ball ebben az időben állította fel érdekes elméletét a sivatag alatti vízréte-

gekről. Az eddig ismert «valódi» (talajvíz)-oázisok vízszintjének magasságából ugyanis kiszámította, hogy az oázis mélyedések között elterülő sivatagos részek alatt milyen mélységben fekszik a víztükör.

Beadnell a Terfaui-oázistól mintegy 130 km-re délnyugatra, vagyis az Uveinat felé vezető legkedvezőbb út-irány vonalán kezdte meg munkáját. Másfél esztendeig tartott a fáradságos fúrás, mígnem 1928 karácsony estéjén, pontosan a Balltól számított 65 m mélységben feltört a víz.

Az év (1927) legnagyobb teljesítménye két szudáni angol tisztviselőnek: Newboldnak és Shawnak tevekarávánal végrehajtott utazása volt El Fasherből Merga-oázisig és onnan Szelima-oázison át Vadi Halfába. Rendkívül értékes felderítő útján a két angol megállapítja Szudán vegetációs övének északi határát, elhalandak a teljesen ismeretlen Tageru és Meidob-hegységek mellett, keresztezik Vadi Hauart és útjukon érdekes sziklavéséseket és őskori leleteket találnak.

Ugyanebben az évben (1927) hajtottam végre első autós kísérleteimet a Nílus-völgye és Baharia oázis között, miután az előző esztendőben (1926) a Nubiai-sivatagon át sikeresen elértem Khartum városát.

A következő évben, 1928-ban Beadnell még a kút befejezése előtt hosszú felderítő utat tesz délnyugat felé és Kemal Ed Din herceg útvonalától délre ő is eléri az Uveinat-hegyet. A kút elkészítése után, amelyet a «földmérők kútjának», Bir Messahanak nevez el, — 1929 januárjában még egy felderítést végez délfelé és keresztül-kasul járja azt a vidéket, amelyen Harding King, Ball, Newbold és Shaw feltételezték a legendás Zarzura-oázist, de útján nem talált semmiféle depressziót és így megdőltek azok a feltevések, amelyek Zarzurát Torfaui-tól délnyugatra helyezték.

Ez év őszén (1929) R. Bagnold őrnagy néhány tisztársával a Baharia-oázisból kiindulva, behatol a «Nagy Homoktenger» keleti dűne vonulatai közé. Ugyanekkor Walpole Bahariától északnyugatra a hatalmas terjedelmű Quattara mélyföldet térképezi, amelynek legmélyebb pontját a tenger szintje alatt 135 méterrel állapítja meg.

Júniusban (1929) két könnyű túragépkocsival Kelet-afrikából jövet, Vadi Halfából a Szelima-oázishoz hajtottam és attól észak felé felderítettem a Darb el Arbain karavánútnak Browne (1793) óta még járatlan szakaszát El Sheb-oázisig, majd Kemal Ed Din herceg és Beadnell útvonalát követve, elértem Kharga-oázison át a Nílus völgyét.

Az 1930-ik év január és február havában herceg Kemal Ed Din két expedíciót indít a Baharia- és Sziva-oázisok közötti vidékre, azok során az elhagyott kis Szitra-, Areg- és Bahrein oázist kutatja át.

Áprilisban (1930) Vadi Halfából kiindulva két könnyű túraautomobillal ismét a Szelima-oázisba, majd attól 200 km-re nyugatra haladtam, Uveinat felé, hogy benzinerakatot létesítsek a következő télre tervezett repülőgépes expedíciómhoz.

Ugyanez év (1930) októberében Bagnold őrnagy, Newbold és Shaw társaságában három könnyű Ford kocsival hosszú expedícióra indul. Először a Nagy Homoktenger keleti szélén végeznek felderítést, majd délnek fordulva, a Gilf Kebir-hegység keleti lejtője mentén haladva, az Uveinat-hegyhez érnek. Itt találkoznak a hegységet lakó tibuk egyikével, de útjukat nem folytathatják dél felé, mert egyik kocsijuk javíthatatlanul eltörik és így két kocsival kénytelenek kelet felé, Szelima-oázison át Vadi Halfába visszafordulni. Bagnold őrnagy innen a Darb el Arbain útvonalát követve, Kharga-oázis felé folytatja útját. Itt az oázis északi szélén felfedezi a hajdani római műutat, ezzel lehetővé válik Kharga és Assziut között a rendszeres gépkocsiközlekedés.

1930 decemberében Wilson ezredes a Dar Fur-ból kiindulva katonai autós-expedíciójával a déli Libyai sivatagban Merga oázisig nyomul előre, majd északkeletnek fordul és a Laggia-kutakon át Dongolába tér vissza.

1931 első hónapjában rendkívüli események színhelye a Libyai-sivatag belseje. Január 19-én olasz expedíciós sereg rajtaütéssel elfoglalta a szenusszik utolsó fellelővárát, Kufra-oázist. Az oázis lakói pánikszerűen menekültek három irányban.



Az a csoport, amelyik Kufrából egyenesen nyugatnak fordult és a Nagy Homoktengeren át az egyiptomi Farafrá óázis felé vette útját, minden baj nélkül elérte célját, pedig ez a ritkán használt karavánút számtalan buckaláncon vezet keresztül.

Egy másik csoport a Kufrából dél felé, a francia Vad-dai-ba vezető karavánúton menekült, ezeket az olasz repülők és tevésosztatok utolérték, szétszórták és a menekülőket a Szarra-kút környékén fogságba ejtették.

Ugyancsak nagy veszteséget szenvedett a menekülők legnagyobb csoportja, amely Salah el Ateuis és Abd el Galil emir vezetése alatt Arkenü és Uveinat felé vette útját, hogy onnan elérjék Egyiptom és Szudán lakott területeit. Uveinat forrásai a közel 1000 főnyi menekült tevéivel együtt nem tudták vízzel ellátni. A kufraiak tehát két csoportra osztottak, az egyik Kemal Ed Din herceg hernyótalpas autóinak nyomán Dachla felé fordult, a másik pedig az Uveinatban tartózkodó tibuk vezetésével Merga-óázis felé vonult.

Jellemző, hogy mennyire nem ismerték a beduinok és a tibuk a Libyai-sivatag belsejét, hogy a két csoport hetekig bolyongott, míg végre néhány férfi elérte Dachla-óázist és ott értesítette az egyiptomi hatóságokat a sivatagban lejátszódott drámáról. Abd er Rachman Zoher egyiptomi határőrtiszt példátlan bátorsággal és önfeláldozással néhány könnyű gépkocsival kifutott az ismeretlen területre Dachlától délre és több száz ember életét mentette meg.

Abban az időben az egyiptomi térképészeti intézet hivatalnokai, Clayton, háromszögelési hálózatot létesített Vadi Halfától az egyiptomi és szudáni határ mentén Uveinatig. Ő is találkozott menekülőkkel, akiket a Bagnold-féle Uveinatnál hátrahagyott gépkocsi felhasználásával részint Halfába, részint Kharga-óázisba szállított. Uveinati tartózkodása alatt Clayton csak egy kocsival indult felderítő útra, a Gifl Kebir nyugati lejtőjének mentén, amelyet közel 150 km-re követett észak felé, anélkül, hogy a hatalmas fensík további terjedelmét megállapíthatta volna.

Fordulópontján, — Uveinattól mintegy 200 km-re

északra — egy a Gilf sziklafalairól aláfutó vadiban őskori sziklarajzokra akadt.

Szeptemberre tervezett expedícióm on első ízben szándékoztam repülőgépet felhasználni, főképpen a titokzatos Gilf Kebir-hegység felderítésére. Tervem, sajnos, repülőgépem sérülése miatt nem kerülhetett kivitelre, és így csak Kairótól nyugatra, a Vadi Natrun medencéjén túl végezhettem kisebb felderítő utakat.

A repülőgépes expedíciót már csak 1932 áprilisában indíthattam útnak. Három könnyű Ford gépkocsit és egy Moth típusú sportrepülőgépet használtam. Ez volt az első eset, hogy repülőgép — a gépkocsikat mozgóbázisnak használva — behatolt a Libyai-sivatag szívébe. Főcélom a titokzatos Zarzura-oázis felkeresése volt, amelyet az összes arra vonatkozó adatok gondos feldolgozása után, valahol feleúton a «Korsók-dombja» (Abu Ballas) és Kufra-oázis között tételeztem fel.

Vállalkozásom teljes sikerrel járt, mert nemcsak a Gilf Kebir nyugati határvonalát állapíthattuk meg Clayton fordulópontjától még mintegy 150 km-re északra, hanem a hatalmas fensík belsejében a repülőgépből növényzettel borított völgyet láttunk meg. Valószínűleg erre a völgyre vonatkoztak a Vadi Zarzuráról szóló bennszülött tudósítások. Ugyanekkor sikerült a Gilf nyugati lábától kiindulva, elérnem Kufra-oázist és ezzel először szelte át tudományos expedíció a Libyai-sivatag belsejét kelet-nyugati irányban.

1932 szeptemberében Bagnold őrnagy ismét nagyobb expedícióra indult. Kharga-oázisból kiindulva, először egyenes vonalban az Uveinat-hegységig halad, ahol Penderel angol repülőtiszt katonai repülőgépeivel találkozik. Penderel, Kairó felé visszarepülve, értékes felderítést végezett a Gilf Kebir felett. Megállapította, hogy a táblahegyek csoportjából álló fensík két, északi és déli részből áll.

Bagnold Uveinattól — amelynek nyugati forrásait ugyanakkor olasz járőr szállta meg — a Szarra-kútig, majd onnan nyugatnak és délnek fordulva, az Erdi-fensík lejtőjén fekvő-Tekro oázisig haladt. Innen expedíciója visszatért Uveinathoz és miután Vadi Halfából üzemanyagát pó-

tolta, az Uveinat hegytől délre, az Erdi és Ennedi-hegység mentén, a déli Libyai-sivatagba indult. Átkelt a Vadi Hauaron, majd El Fasher-ig folytatta útját dél felé. Innen a Malha-krater, Vadi Hauar, Natron-oázis és Merga érintésével ismét észak felé tartott, végül Laggia és Szelima oázison át Vadi Halfába ment vissza. Azután Vadi Halfától, járatlan területen át, Dachla és Baharia-oázis érintésével tért vissza Kairóba.

Télen (1932) a szudáni hadsereg autós és repülőgépes expedíciója Wilson ezredes és Sandison kerületi tiszt vezetése alatt, El Fasher-ből a Vadi Hauaron át Natron-oázist, majd Mergát kereste fel, hogy egy ott rejtőző kufrai menekültekből és guraanokból álló rablóbandát ártalmatlanná tegyen. Az expedíció nem sikerült, mert a rablók a repülőgépek közeledtére Mergát elhagyták és az autós expedíció nem találta meg a Mergától északra fekvő, akkor már sokat hangoztatott Bir Bidi-kutat, amelynek közelében a guraanok elrejtőztek.

A következő évre (1933) Kemal Ed Din herceg szolgálatában nagyszabású expedíciós tervet dolgoztam ki, de az a Libyai-sivatag nagy kutatójának hirtelen halála után (1932 aug. 6.) kivihetetlennek látszott.

A térképészeti intézet ezért Claytont küldte ki, aki Ain Dallatól kiindulva nekivágott a «Nagy Homoktenger» buckavonulatának és könnyű gépkocsijaival hihetetlen nehézségek leküzdése után, nyugat felé azokon átkelt. Majd délnek fordult a Gilf Kebir felé és behatolt a repülőgépből látott völgyembe és attól keletre egy másik eső-oázis völgyet fedezett fel. Innen Kufrába ment és ismét a Homoktengeren keresztül tért vissza Bahariába. Útközben Orde Wingate hadnagy tevéskaravánjával találkozott, aki kisebb felderítést végzett a buckák között. A Gilftől északra fekvő buckavonulatok folyosóiban találta Clayton azokat a silica-üveg darabokat, amelyek azóta « kozmikus drágakő » elnevezéssel olyan feltűnést keltettek.

Március havában végre mégis elindulhattam expedíciómmal, amelyre dr. Kádár László egyetemi tanársegéd kísért el. Kharga-oázisból kiindulva, először a Korsók-

dombját kerestük fel, ahonnan Rohlfs Regenfeldjéhez hajtottam, hogy elhozzam onnan az elhunyt Kemal Ed Din herceg ott elhelyezett okmányait. Majd a Gilf Kebir keleti lejtőjéhez értünk, ahonnan Kádár a Messzaha kúthoz hajtott. Felderítettük és térképeztük a Gilf Kebirt ketté választó nagy szakadékot, átkeltünk a hegységtől nyugatra fekvő sivatagon Kufráig, majd onnan visszatérve, a fennsík nyugati lejtőjét térképeztük. Itt sikerült felfedeznem a Gilf harmadik eső-oázis völgyét és többek közt érdekes felfedezést tettünk, ami nagyon hozzájárult feltevésem megerősítéséhez, hogy t. i. a Gilf-völgyei a legendás Zarzura-völgyeivel azonosak. A legendák és az egyiptomi oázis-lakók hagyománya szerint a Zarzura-völgyeket ugyanis tehéncsordákkal pásztorkodó nép (tibuk, vagy guraanok?) lakták és itt a Gilf nyugati lejtőjén, egy ős hegyiösvény lábánál, Kádár egy tehén hulláját találta.

A Gilf Kebir legdélibb pontján emléktáblát helyeztem el Kemal Ed Din herceg tiszteletére, majd Uveinathoz hajtottunk, ahol az Ain Dua-forrás felett sok történelemelőtti barlangfestményt fedeztem fel. Ezt a felfedezést később az olasz Caporiacco, valamint a német Frobenius tanárok, akiknek a festményeket megmutattam, maguknak vindikálták.

1933 őszén újabb hosszútávú expedícióra indultam Frobenius tanárral és Uveinat északi völgyeiben sok száz történelemelőtti barlangfestményt és sziklakarcot fedeztem fel. Arkenu és Kufra érintésével a Gilf Kebirhez vezettem az expedíciót, ahol ismét rendkívül értékes barlangfestményeket találtam. Mindkét esetben táborunktól távol, csak szudáni szolgám kíséretében, *egyedül* bukkantam rá a rendkívül gazdag, őskori telepekre.

A Gilf Kebirtől a Messaha-kúton és a Szelima-oázison át Merga-oázishoz hajtottam, ahol sikerült felfedeznem a titokzatos Bir Bidi-kutat. Majd a Nátron-oázist és Vadi Hauart kerestem fel, ahonnan a Darb el Arbain karavánúton tértem vissza Assziutba. Ez volt az első alkalom, hogy a «Negyven nap útján» a Vadi Hauártól egészen a Nílus-völgyéig autós expedíció végighaladt.

Az 1934-ik év tavaszán az angol-olasz határmegállapító



bizottság kereste fel az Uveinat és Merga-oázist. Ugyanakkor Kairóból kiindulva, ismét nagyobb expedíciót vezettem Uveinatba, majd Kufrán át a Gilf Kebir hegységbe, az őskori telepek részletes tanulmányozására.

Ennek az esztendőnek (1934) őszén Clayton a British Múzeum geológiai intézetének expedícióját vezette a «Nagy Homoktenger»-be, a silica-üveg lelőhelyére.

A fenti expedíciók útvonalai immár keresztül-kasul járták a még néhány esztendővel ezelőtt ismeretlen Libyai-sivatagot. Nem maradt más nagyobb «Fehér folt»; mint a déli Libyai-sivatagban Vadi Hauar környéke és az északi részen a «Nagy Homoktenger» belseje.

Mindkettő felderítésével és térképezésével 1935 telén végeztem. Első expedíciómat a Darb el Arbainon vezettem végig a Laggia-kutakig, onnan Merga felé fordultam, majd a Nátron-oázishoz hajtottunk. Itt délkeletnek térve, behatoltam a Rahib hegység belsejébe, ahonnan végigjártam délnyugat felé a Vadi Hauart. Üzemanyag utánpótlásért felkerestem El Fashert, majd visszatérve a Vadi Hauarhoz, a hajdani folyómedret a francia határtól ismét a Rahib hegységig követtem. Rövidesen utánam Shaw expedíciója ugyanezt az útvonalat követte és ugyancsak a Vadi Hauar térképezésén dolgozott.

Következő utam 1935 április havában, Baharia oázisból kiindulva, a «Nagy Homoktenger» bucka-vonulatain keresztül Sziva-oázisig vezetett és 12,000 km<sup>2</sup> térképezését eredményezte.

\*

A Libyai-sivatag térképén nincs többé «Fehér folt», és a részletektől eltekintve, már nem várhatunk Libyában újabb meglepő földrajzi felfedezést.

Ez a részletkutatás azonban még több fáradságot és önmeztagadást fog követelni azoktól, akik erre vállalkoznak, mert nem fogja meghozni számukra az úttörő jutalmát — az elsőséget. Mégis az a reményem, hogy köztük lehetek én is, mert... «visszakívánczik a sivatagba az, aki azt valaha megismerte».



## FÜGGELÉK.

Jelen könyvem a harmadik, amely a Magyar Földrajzi Társaság sorozatában megjelenik.\* A sorozat jellege megkívánja, hogy a szerző tartózkodjék a műszaki és tudományos részletek olyan fejtegetésétől, amely csak földrajztudós szakembernek érthető. Eddig megjelent könyveimben ezt éppúgy kerültem, mint ebben a kötetben. Akit sivatagkutató munkám tudományos szempontból érdekel, annak figyelmét bátorítok más kiadványokban és tudományos szaklapokban megjelent munkáimra felhívni.\*\*

Teljes tudatában vagyok azonban annak, hogy épp a földrajzszakos tudós könnyen azt a benyomást nyeri a népszerű kiadvány olvasása közben, mintha a szerző csak kalandos utazásokra vállalkozott volna, minden tudományos felkészültség és komoly eredmény nélkül. Ennek a feltevésnek még inkább ki van téve az olyan utazó, aki mint automobilista és pilóta járta be az ismeretlen földrészt.

Ezért az alábbiakban néhány szóval ismertetem a Libyai-sivatagban folytatott munkám műszaki részét.

\*

Az egyiptomi térképészeti hivatal az Afrikát birtokló hatalmak 1930-ban kötött nemzetközi egyezménye értel-

\* «Autón Szudánban». Franklin, Budapest 1928.

«Az Ismeretlen Szahara». Franklin, Budapest 1935.

\*\* «Sudan Notes and Records». April 1930, September 1935, January 1936.

«The Geographical Journal». March 1930, June 1934, March 1934, March 1937.

«Récents Explorations dans le Désert Libyque». Société Royale de Géographie d'Égypte 1936.

mében vállalta a Libyai-sivatag 1 : 1.000,000 léptékű térképének elkészítését 1936. januárius elsejéig. Minden háromszögelői és térképező munkám ennek a feladatnak jegyében folyt le.

A terepben mindenkor 1 : 250,000-es léptékben térképeztünk, kivéve néhány részlettérképet, amelyet a szudáni hatóságok felkérésére egészen nagy mértékben (egy angol hüvelyk egyenlő egy angol mérföld) készítettem. A térkép-lapokat a kairói térképészeti intézetben fotometrikus eljárással a nemzetközi térkép nagyságára redukálták.

Egyiptomban a háromszögelői hálózatok alappontja a Cheops-piramis hajdani csúcspontja. Hálózatainkat mindenkor összekötöttük az egyiptomi térképészeti hivatal mérnökeinek és más kutatóknak (Kemal Ed Din herceg, Newbold, Shaw és Bagnold) hálózati pontjaival.

A térképezés alapját mindenkor három adatcsoport szolgálta :

1. A befutott út iránytű-vonala.
2. Csillagászati helymeghatározás.
3. Műszer-háromszögelés.

Az iránytű-útvonalat «szűz» területen mindig a lehető legnagyobb lelkiismeretességgel vittük keresztül. Adatait az autók előre ellenőrzött kilométer-órái és az autókba beépített repülőgépiránytű állandóan jegyzett kurzus-vonalai szolgáltatták. Nehéz terepen (sziklák, homokbuckák) az autók egymástól távolabb haladtak és ilyenkor a vezetőköcsiről, prizmatikus iránytűvel nemcsak a célpontokat, hanem az utolsó irányváltoztatás pontján hátramaradt másik gépkocsit is bemértük.

Az útfelvételt minden útszakasz után felmértük az előre fokbeosztással ellátott földabroszra és az esti tábor helyét csillagászatilag meghatároztuk. Az így nyert pont szolgált a másnap útfelvétel kiinduló pontjául.

A helymeghatározáshoz a földrajzi hosszúságokat többnyire helyi-középidőszámítás szerint, egy keleti és egy nyugati csillagpár átmenetével mértük, a csillagpár középpontjait véve alapul.

*Például:* 1935. április havában *Andromeda* alfa és beta, *Aquila* alfa, *Lyra* alfa, *Pegasus* gamma és *Arietis* alfa csillagával dolgoztunk. A keleti és nyugati megfigyelés közötti eltérés ez esetben átlagban 3·9 másodperc volt, vagyis az ottani szélesség alatt mintegy 1100 méter.

Greenwich középídjőt (G. M. T.) az első években rövid-hullámú felvevőkészülékkel vettünk és a földrajzi hosszúságot ehhez «komputáltuk». A tévedések középátlánya nem haladta meg a 350 métert. Később a kairói leadó «relais»-ben közvetítette az időjelzést, s ezt gyakran, közvetlen a megfigyelés megkezdése előtt, precíziós stopperórára vetünk át és azzal állapítottuk meg a csillagátmenet idejét. Ezzel az újszerű módszerrel jobb eredményeket értünk el, mint a kronométerek leolvasásával, mert utóbbiak «rátája» az autók rázkódtatásai következtében sokszor változott.

A «szélességeket» csillagpárok «delelés-magasságának» megfigyelésével mértük. Északi és déli párokat választottunk, a fenti példa idejében: *Cepheus* beta és gamma csillagát északon és *Gru* alfa és beta csillagát délen. A Rák-térítőtől északra fekvő területen természetesen *Polaris*-szal dolgoztunk, a 25-ik szélességi foktól délre azonban csak kivételesen, mert a mély csillagállás még tiszta levegőben is háromperces «refrakciót» okoz. Az eltérések átlaga nem haladta meg az 500 métert.

A háromszögelést lehetőleg egy kilométeres alapvonalról végeztük. A mérőláncot hajnalban vagy napkelte alatt fektettük ki, a legalacsonyabb hőmérséklet idején. Az előre- és visszaméréseket helyenként 25 kilométeres távra is végeztük. Sík vidéken üres benzines kannákból épített oszlopokkal, a hegyekben köpiramisokkal jeleztük a bemérendő pontokat. A «Nagy Homoktenger» buckái között mért szögek közt erős eltérések mutatkoztak a számításkor. Ennek oka a talaj eltolódása lehetett. Másutt nem észleltünk hasonló nehézségeket. Trigonometrikus magasságokat csak a fontos hegyekben mértünk.

A barometrikus magasságmérés több precíziós légsúlymérővel történt, ezeket útközben naponta legalább három-

szor jegyeztük. Kiindulás előtt és visszatérés után az aneroidák «indexhibáját» Kairóban ellenőrizték. Magasságméréseink középarányosát visszatérésünk után a kairói meteorológiai intézetben komputálták az állandó megfigyelő-állomások aznapi középarányosával.

A «mágneses elhajlást» minden szélességi fokon legalább kétszer mértük. Többnyire az egyszerű módszert követtük a felkelő és lenyugvó Nap iránytű-bemérésével. Néhol a teodolittal precíziós mérést végeztünk úgy, hogy a kiválasztott csillag egyenlő magasságainak megfigyelésével a teodolitot a meridian-ba állítottuk be és az így nyert valódi irány leolvasását összehasonlítottuk valamennyi prizmatikus iránytűnk leolvasásának középarányosával.

Minden sivatag-expedíció legfontosabb tényezője a helyes navigáció. Még az ismert és már bejárt területeken is eltéved az ember, ha nem navigál a legnagyobb lelki ismeretességgel. Ügyszólván minden egyes útszakaszt iránytű szerint kell megtenni.

Részemről mindig beépített, olajcsillapítású, repülőgép-iránytűt használtam az automobilon is, két vagy több, ugyancsak olajcsillapítású prizmatikus kézi-iránytűvel együtt.

Minden kutatónak megvan a saját kedvelt módszere. Newbold, Bagnold és Shaw sohasem használtak mást a Libyai-sivatagban, mint «nap-iránytűt». Az egyiptomi sivatag-térképező hivatal mérnökei és én, mindig «mágneses iránytűt» használtunk. Mindkét tábor kitart a maga iskolája mellett; az eredmény mindkettőt egyenlően igazolja.

A mágneses iránytűnek hátránya, hogy nehéz beépíteni a gépkocsiba. Az automobil fémalkatrészei a legkülönbözőbb módon befolyásolják az iránytűt és sokszor hosszadalmas és nehéz «kompenzálás» válik szükségessé. Sohasem lehet egy és ugyanazon autómobiltípus két kocsiján ugyanazon helyre szerelni az iránytűt. Az egyik kocsin a sebességváltókar elmozdítása 15—20 fokos kilengést okoz, a másikon a szélvédő üveg kerete bénítja meg az iránytűt valamelyik világtáj irányában. Megtörtént, hogy négy teljesen azonos «ikertestvér» kocsimon minden egyes gé-



pen más-más helyen találtam meg azt a pontot, ahol az iránytű aránylag legkevesebb kompenzálassal volt felszerelhető.

A beépített iránytű kompenzálását nagy türelemmel és lelkiismeretesen kell végezni. Nem elég csak a négy fővilágtájba fordítani a kocsit, hanem a közbeeső nyolcadokra is ügyelni kell. Valamennyi irányt álló, lassan és gyorsan járó motorral kell ellenőrizni. Ha bármely irány túlsok kompenzáló mágnesű beiktatását tenné szükségessé, jobb abbahagyni a dolgot és az iránytű számára más helyet keresni, mert misem veszélyesebb, mint az «agyonkompenzált» iránytű makacs lustasága. A beépített és kompenzált iránytűt két-három nap múlva föltétlen ellenőrizni kell. Többhónapos expedíció folyamán ajánlatos az ellenőrzést időnkint megismételni, bár — egyetlen eset kivételével — sohasem tapasztaltam újabb eltérést. Akkor is az akkumulátoron meglazult pozitív vezeték okozta az iránytű «megbomlását», mert a laza kábel, a kocszi rázkódtatásaival szikrázást és ezzel indukciós áramot idézett elő. A gép villanyvezetékei tehát állandóan szemmeltartandók.

Itt még megemlítem, hogy a sivatagban nem elég a kitérített iránytű-kurzust tartani, hanem ismerni kell az iránytű minden sajátosságát. Az automobilon ez éppoly fontos, mint a repülőgépen. Aki nincsen tisztában az iránytű-kilengések törvényeivel, az ne navigáljon a sivatagban, mielőtt meg nem tanulta volna, hogy :

A sebesség növelése, vagy a lefelé haladás északra téríti az iránytűt. A sebesség csökkenése, vagy fölfelé haladás délre téríti ;

Észak felé fordulás késlelteti az iránytű kilengését, délfelé fordulás sietteti.

Nagyobb biztonságban van az expedíció, ha a vezető napközben szakszerűen végezte az iránytű-traverza jegyzését, mintha az esti helymeghatározásra bízta magát és történetesen beborult az ég.

A sivatag-expedíció vezetőjének azonban nemcsak az a feladata, hogy minél nagyobb ismeretlen területet térképezzen és hogy ásvány- és növényzeti gyűjteményét gya-



rapítsa, hanem első és utolsó sorban mégis csak az, hogy expedícióját *vissza is vezesse lakott területre!*

Ez pedig az expedíciós terv alapos kidolgozásától, a meggondolt keresztülviteltől és a használt járművek kifogástalan karbantartásától függ. Különösen utóbbi tényező annyira fontos, hogy mi, akik a Libyai-sivatagot jártuk, látszólag többet számoltunk be expedícióink szervezői és műszaki tapasztalatairól, mint a tudományos eredményekről. Sokszor emelték előttem ezt a vádat Kemal Ed Din herceg, Shaw, Bagnold és Clayton ellen, feltételezem tehát, hogy engem is sokszor emlegettek a katedra-tudósok mint «sivatag-soffőrt».

Nem utasítom vissza, kutató társaim nevében sem, az otthonülők kritikáját. A múzeumok geológiai és régészeti gyűjteményei, az Egyiptomi Térképészeti Intézet földabroszai igazolják szerény munkámat, de sohasem járhattam volna be a földteke utolsó legnagyobb «fehér foltját», ha nem lettem volna automobilista és pilóta.

Budapest, 1937 őszén.



## TARTALOM.

I. Előszó .....	Oldal 5
II. Egy expedíció kudarca (1931) .....	8
III. Nyomok .....	31
IV. Eltévedtünk (1932) .....	41
V. Repülőverseny az egyiptomi oázisok körül (1933) .....	54
VI. Szomjúság (1934) .....	68
VII. A «Nagy Homoktengeren» át (1935) .....	84
VIII. Magyarok leszármazottjai a Nilus szigetén (1935) .....	104
IX. Abd el Melik (1936) .....	109
X. A Libyai Sivatag felderítésének története .....	121
Függelék .....	141







