



⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: SZIRMAI GÁBOR

SZUDD: A VÉGÁLLOMÁS TÚLÉLHETŐ-E DÉL-SZUDÁN?

2004-ben érkeztem Afrikába 75 éves, kedves DKW-veteránnal. 2012-ben sikeresen vettem a Ruanda–Burundi–Tanganyika-futamot. Észak felé, az egyre szárazabb területek irányába tartva legutóbbi áhított vágyam a szudáni fővárosba, Kartumba érkezés lett volna, motorral. Ám közben ott a Szudd papiruszrengetege, a Föld egyik legnagyobb, több száz kilométer átmérőjű mocsárvidéke. És ez nemcsak engem állított meg, hanem ebben az évben az arra utazók többségét is, örökre. Én ugyan megmenekültem, de ez csak öreg motorom hátrahagyásával történhetett.

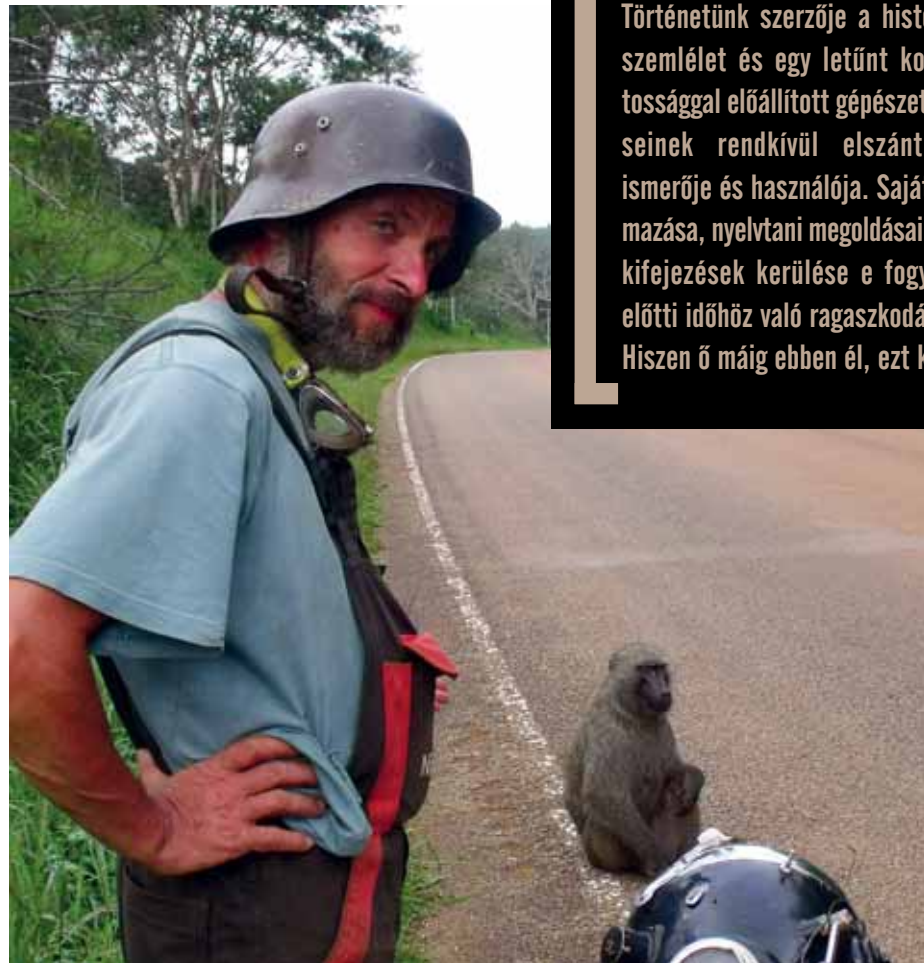
Illúzió – mondták a tapasztaltabbak terveimre. Igazuk lett! Valóban csak a térképen van érdemi út a Nílus Szudd-mocsara mentén. Nem véletlen, hogy annyi utazó kerülte ki ezt a helyet az elmúlt évszázadban. A lényeg: Juba és Kartúm között jelenleg a Nílus az egyetlen praktikus összeköttetés – nem véletlenül éppen ezt vágták el a felkelők...

Motorpróbáló körülmények

Az afrikai viszonyok elképesztően próbára teszik a gépet. A motor műszaki állapotára és vezetőjének épességére is erősen kihat a rendkívül erős napsugárzás, más régiókban az állandó eső, az üzemanyag- és olajminőség problémái, a tisztavíz- és táplálékbeszerzés, az úti javítások alacsony színvonala, az állandó készenlét a támadások fogadására, a helyiek szüntelen háborúi, kommunikációs rohamai. A rovarvilág mászó, de főleg a lenyűgöző röpmanőverező képességgel rendelkező tagjai mindenhol bejutnak. És most szokatlan nagy eséllyel vetődött fel a víziló- és krokodilveszély. A szudáni polgárháborúba való belekeveredésem miatt az állandó lövöldözés, a sok hulla, a bejárt útvonalakon közvetlenül elöttem kilőtt motorosok és autósok látványa nemcsak lelkiileg megerőltető, hanem a gépre nézve is: melyik lomha, veterán motor szereti a szüntelen magas fordulaton való járatást, a fékkar előfeszítését (a gyors

megállás okán), ami mind a háborús viszonyok miatt indokolt?! S hogy ez nemcsak feltételezés, arra bizonyosság azoknak a motorosoknak a halála, akikkel napokig együtt tákoltuk gépeinket, közösen étkeztünk, majd lelőtték őket a shambai mocsárban. De mondhatom még példának a bori mészárlás 2500 halottját, melyek között csak azért nem szerepeltem én is, mert a felkelők bevonulásakor bőgő motorral hagytuk el a kikötőt. A Nílusban úszó hullák ugyan valóban nem zavarták közvetlenül a motor üzemét, de ha arra gondolunk, hogy 31 napig csak a Nílusból mert vizet itta 570 ember – köztük én is –, akkor ennek vannak műszaki következményei is... Ha más nem is, a testi gyengeségből fakadó rossz vezetési stílus, a kolera jellegű hasmenés miatti állandó olyan megállás, mely csak a néptelen helyekre történő, rohamos jellegű behajtással és vészfékezéssel végződhetett.

A PIMASZ MAJOM MÁR KÁBULTRA ZABÁLTA MAGÁT



Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...



A SZUDD

A Szaharától délre fekvő nagy medencék közül a legkeletibb a Nílust vezeti. E Felső-Nílus-medence lapos aljú, feltöltött vízvilág, amelynek a közepén az ide érkező folyók óriási mocsárvidéket alkotnak. A Bahr-el-Arab, Bahr-el-Gazal és a Fehér-Nílus vize táplálja a Szudd papiruszrengetegét. A rendkívül rossz lefolyású területen a kicsit is magasabb, néhány deciméterrel, vagy pár méterrel kiemelkedő foltokon kistelepülések alakultak ki, de a félnomád pásztorkodás csak a mocsár alacsony vízállása idején, a száraz évszakban működhet. A folyók lomhán hömpölygő vize belevész a papiruszvidékbe, a folyóágak labirintusszerűek, keskenyek.

ÁLTALÁBAN BARÁTSÁGOSAN FOGADJÁK AZ UTAZÓT A HELYBELIEK

(bennszülöttet nem írhatok, mert az út mellett ritka a törzsi ember). A növénytermesztők a kevésbé harciasak



Időrend

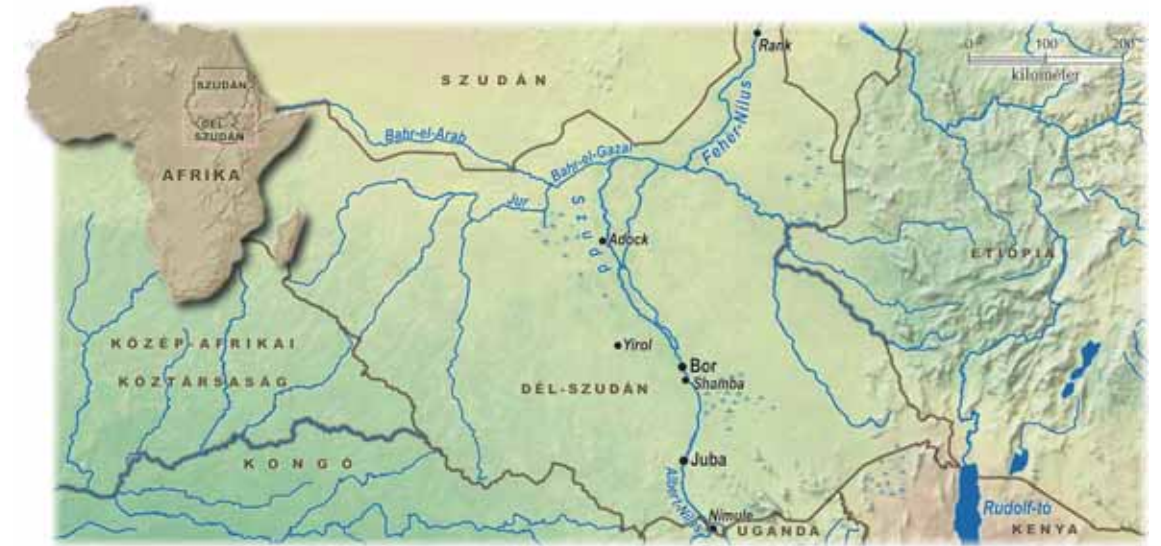
Tavaly októberben érkeztem újra Afrikába. A motorkerékpár szerencsésen megmaradt abban a konténerben, amiben korábban hagytam. Ezzel szemben a műhely, amit azért rendeztem be, hogy legyen ipari háttér, a falunak pedig megélhetése: megsemmisült, ezzel kudarcot vallottam. Két héten át gányoltam folyamatosan, de végül a gép csodálatosan rottyogott, a pompás afrikai hegyek és az árokrendszer tavai feledtették a nehézségeket.

Entebbében és a Sesse-szigeteken feltápláltam magam, hivatalos ügyeket intéztem. Az Ugandából Nimulébe motorozás napjai hatalmas kéjben részesítettek: ahogy a nedves éghajlatú területekről végre a szavannaövezetbe értem, hófedte hegyek, vad folyók, elefántcsordák, vízilovak, majmok között. Nimuléban egy árvaházban végeztem karitatív munkát, majd Jubába motoroztam, ahol hajóra került a gép, hogy a több mint 500 kilométer hosszú és hasonló széles Szudd-mocsáron átvágjak. Itt nincsenek utak, legfeljebb ösvények, és a mocsárban van a dél-szudáni felkelők egyik fészke.

A nimulei fogorvos dilemmája

Az egyik nap a kedves fehér asszony pompás lakomára hívott meg egy közeli misszióra. Sok mindent megnéztünk: egy fehér család nagyszerű lakását, kertjét, tisztaságtól ragyogó konyháját. A legfontosabb mégis a fogorvosi rendelő volt. Miért? A feketék fogai hatalmas és erős agyarak. Ugyan minek kellene nekik a fogorvos? Még ápolják is, hiszen reggel nagyon pedánsan órákig dörzsölik a dzsue-rával. Ez egy olyan fa, amelynek a törésfelülete szálasodik. A fogorvos azonban mégis szükséges, a törzsi hagyomány miatt, ami megköveteli az első két metszőfog hiányát. Egyes törzseknél viszont csak hegyezik a fogakat. Azt mondják, hogy a férfiaság jele a fogtalanság, hiszen verekedéskor a bevert fej beforr, de a kivert fog nem nő újra. Márpedig így bizonyítja a tulajdonos, hogy ő valóban a sarkára állt, és megküzdött. Ezt a logikát támasztja alá a hegyezett fog is, hisz így a ragadozó állatok tépőfogát imitálják: a fog fajlagos nyomása nagyobb. Orvosi szempontból a lényeg az, hogy a fogzománcot eltávolítják, és a fogbelső így sérülékenyebb lesz.

Mivel a törzsi szokás szerint a házasság csak a beavatás után lehetséges, ezért a férfiak sürgetik a fogkiverést. Mondanánk a mi európai kultúránkkal: haladni kell a korrallal, itt ez a jó kis rendelő, ahol



A GÉP ELEJÉRE SZERELT FORGÓTENGELYEN MŰPATÁK CSAPÓDNÁK FEL- ÉS LE, melyek az egyszerűbb aknákat eldurantják. Sajnos, nem mindet, hiszen ez a gép sem tökéletes, van rizikófaktor. Ezért üvöltözött velem a gép vezetője, hiába mentem a már feltúrt területen. Az aknaszedő gép ajtaja vastag páncélajtó, ablakai biztonsági üvegek. Mi lesz a gép és kezelőjének várható végzete? Gyakran az embereknek szánt taposóaknákkal együtt harckocsiaknákat is leraknak, amik e gépnél sokszorta komolyabb páncélozású tankokat is megsemmisítenek

fájdalommentesen el lehet távolítani azt a fogat, aminek implantálásáért máshol milliókat fizetnek. Megjelenik tehát a páciens, és kéri a két fog eltávolítását. A fehér fogorvos érvel, tiltakozik, a fekete erősködik, alkudozik, hogy hány tehénért húzza ki a doktor a két fogat? A helyi dolgvégzetlenül elmegy, de a család piszkálja és gyöttri, mire elunja a dolgot, és kárt tesz a fogában, letör belőle egy darabot. Ekkor már kötélnek áll a fogorvos. Más elutasított kővel veri ki a fogát, és az is visszajön, mert az egész ínycsokor vöröslök, és üvölt fájdalmában, mindenféle főzetek dacára. Persze sok fog a sörnyitásban fáradság, más fogak a műanyag vezeték szigeteléseltávolításának áldozatai, ismét mások a nézeteltérések rendezésekor kerültek a nyelőcsőbe vagy a porba – és akkor még nem beszélünk azon fogakról, melyek a harapófogót pótolják a szegek kihúzásakor.



A GYERTYA KIMELEGÍTÉSE A FASZENES VASALÓBAN Jól látható motorom gyertyájának fehér porcelánja. A biciklistáknak e tekintetben szerencsésük van, ők nem melegítenek gyertyát. Szegény gyermek sajnos kapott szüleitől egy kis pedagógiai ráhatást





HOSSZÚ ÚTRA BERENDEZKEDVE
Étel-ital-vízpipa. A Níluson
cammogó uszályokon komóto-
san zajlik az élet – legalábbis
az első fegyveres támadásig.
A Szudd átszelése sokaknak
az életébe kerül



KIKÖTŐI CSENDÉLET JUBÁBAN
A kávé (és tea)-ház. A fénykép az abrosz miatt
készült, ami különlegesség Afrikában. A kép
elegáns helyet ábrázol. Folyóvíz a lavórokban.
A fa tövében, az asztalon vízpipák, tőle jobbra
a bolt (keretben dróton lóg a bő áruválaszték:
tea, mosópor, sampon, tejpor) (jobbra)

A dél-szudáni jó út

Már majdnem elértem Jubát, amikor le akartam térni a főútról. Az út menti árusoktól érdeklődtem: segítenének-e, vajh' mennyire járható motorommal az a szakasz, ami (és mutattam) ahhoz az egzotikus hegyhez vezet? Persze az egzotikus – mint elvont fogalom – kiejtése felesleges volt, de a hadonászás pótolta részemről a nyelvi, részükéről a fogalomalkotási hiányokat. Fejükhöz kaptak, jajgattak, és handabandázásukból, tiltakozásukból, tört angol mondataikból kicsendült, hogy ez egy pocsék út, nem tudok odaérni. Én mégis elindultam. Nem mondom, hogy jó volt a földút, de második fokozatban járható benyomást keltett. A helybeliek rimánkodásától eltávolodtam. A következő tanyánál mégis megálltam, mert nem érttem, miért jajgattak az asszonyok, amikor látták, hogy elindulok. Itt már jobban beszéltek angolul, s közölték: persze odáig jó az útfelszín minősége, de az út mentén olyan horda lakik, akik kinyírnak. Ekkor megtanultam, mi a jó út és mi a rossz. A jó úton élve el lehet érni a célt, a rossz úton nem. Az út állapota, burkolata az másodlagos kérdés. Végtére az is!

Juba

A dél-szudáni fővárosban történő motorhasználat fokozott ügyességet és körültekintést igényelt. A túlekedő járművek azonban ritkán lökik fel a másikat. Ám mindenki le akart állítani, mindenki megbámult. Amikor két hónap múlva – immár motor nélkül – visszatértem Jubába, az utcán nem tudtam menni: vadidegenek állítottak meg, kérdezték, hol a motor?

A kikötőben festői látkép tárul az utazó elé. A legkülönbözőbb társadalmi rétegekből alszanak itt emberek a száraz évszak miatt tető nélküli lakásokban, ahol a legfontosabb berendezési tárgy a vaskeretes ágy, rajta a szúnyogháló alatt a gyakran sok tucat fontusúlyt nyomó, nem kis átmérőjű és hangerejű növel és számos üvöltő utóddal. A jól beérett, félig kibelezett, napon szárított halkupac adja a kikötő kilométerekre hatoló, jellegzetes illat-aromaanyagát, az utóbbit azon esetben, ha a dögillat már annyira koncentráldott, hogy harapni lehet. Mondhatnánk, hogy sok minden Rejtő Jenő-i magasságú. Rejtői arabokkal, sötét bizniszakkal. Például már hajóra szállva egyszer csak megszólal Johannes Mebratu, Piszkos Fred-i alkatú üzletelő cimborám: „Valaki átrendezte a zsákokat alattam.” Másnap visszarendeztük és két, milliókat

erő füveszsákokat leltünk. Töprengtünk, mit csináljunk. Néztük, ki figyel. De semmi eredményre nem jutottunk. Mi legyen a zsákokkal? Ha eltesszük, megölnék. Ha valakihez továbbcsempésszük, az öl meg,

és még a hatóság is külön-külön ezt teszi. Ha bedobjuk a Nílusba, akkor lebukhatunk, akkora adag volt a két zsák fű, akkorát csobbant volna. Végül az etióp azt mondta: „Megoldom!”. Nem érdekelt, hogyan.

A HARCOK OKAI

Észak-dél elleni harc. Az északi terület muszlim, a déli jelentős mértékben keresztény. Ráadásul az északi területektől dél felé haladva az arabtól a nilótáig folyamatosan változnak az etnikumok.

Fosztogatási háború. Ez ugyan mindenféle háborúban benne van, azonban itt az összekuszálódott értékrend, a végtelenül elnyúló harcok, a fosztogatás szervezett jellege és a fosztogatók erős fegyverzete miatt mégis külön csoport.

Olajháború. Ahol megjelenik az olaj, ott hirtelen megjelennek a hazafias érzelmek, a vallási érvek, a függetlenségi törekvések... Szudánban összetett olajháború folyik a lelőhelyek, a csővezetékek (inkább szállítási utak) és a finomítók viszonylatában.

Törzsi háború. Az évszázados hagyományú törzsi gyilkolászás napjainkban is él, noha az erős keveredés miatt sokszor követhetetlenül, de sokezeres elhalálozási számmal. A határok európai megállapításai sokszorosára fokozták a szembenállást a „felszabadulás” után, hiszen a határok a törzsek területét keresztül-kasul szabdalják. Ez mindenki-mindenki elleni, megállapodásokkal nem szabályozható, áttekinthetetlen háborúhoz vezetett. Klasszikus polgárháborús helyzet: mindenki könnyen talál indokot valamely oldal támogatására. És további bonyolódást okoz a gazdag kisebbség és a nincstelen többség mindig feszült viszonylatában a sok etióp, indiai és arab jelenléte. Ellenük is folyik egy mellékháború, de a fosztogatási háborún belül.

A „Nakhla” fedélzetén

Motorkerékpárom mellett felvert sátramban, a jubai kikötőben vagy két hétig vártam a „Nakhla” nevű hajó és sodronyokkal hozzákötött négy uszályának megrakására. Végre, méltóságteljes veteránmotor-pőfőgéssel behajózhattam az egyik uszályra, ahol sátorveréssel berendezkedtem az ötletesre becsült útra Rankig. Előtte jó megérzéssel lemondtam hazafelé szóló repülőjegyemet, hiszen még ha minden menetrendszerűen folyt volna is, akkor sem értem volna kockázatmentesen január elejére Kartumba. Igazam is lett!

A „Nakhla” haladása a külső megfigyelő számára gyakran adhatott okot pánikra. Először is: nem fért el a vízben. Juba alatt a Nílus annyira összeszűkül, mintha a magyar Rába lett volna! A kanyarokban, ívekben a partot jól megegyelte a hajóvonal. Ilyenkor kifutott a fővenyre, kitört egy csomó fát, bokrot. Ám ez az üzemmód – midőn a folyó medrén kívül megy a hajó, a kanyarokat pedig leszeli – nemcsak

BEHAJÓZÁS A „NAKHLA” USZÁLYÁRA:
hátralapul a gépem, elől egy társaság ebédel. Az arcát csak félig mutató túlsúlyos markotányosnő hangja is figyelmet érdemelt



a kötéletet tette minduntalan tönkre, de sok hegesztést is felszakított. Ilyenkor leszakadtak az uszályok, öt független egység sodródott lefelé. Először persze nagyon megijedtem, de aztán hozzászoktam a dologhoz, még akkor is, amikor a folyón nemcsak egyszerűen keresztbe állt az uszály, de be is ékelődött a két part közé. A „Nakhla” legénysége azonban mindig rendet teremtett.

Persze szerszám nem volt, még egy nyomorult flex sem. A köteleket baltával választották ketté. Ez karnyi acélkötélnél szép mutatvány, ám súlyosabb problémának ítéltam a szaporodó lékeket, de a legénység nagyon jól érezte, mi a határ, meddig láthatja a hajótestet...

VESZÉLYES VIZEKEN

A Nakhla és uszályai a papiruszrengetegben kanyargó csatornákon ügyeskednek. Békeidőben hetekig tart egy átkelés, harc esetén addig, amíg az utasok életben vannak...



Bor

A bori kikötőbe érkező „Nakhlát” nem fogadták barátságosan. A kikötőőrőség mogorva, csatára készülő katonái távozásra szólították fel. A levegőben vibrált a feszültség. Minden boltot bezártak. A parton tömegével veszteglő hajók gazdái elmenekültek. A katonák hátizsákkal mozogtak, hogy azonnal átcsoportosíthatóak legyenek. Élelmiszernek nyoma sem volt. A feketézők a kikötőben pusmorogtak az emberekkel, és néhány zsákot feldobtak a hajóra, a legénység egy tagja pedig még fellődített egy húszliteres vizeskannát (milyen jól is

tette, hisz pár pohárral kaptam belőle, igaz, egy hónap múlva, de életem egyik legjobbjá volt ez a kútból való víz – a folyóból hetekig mert iszapos lötyty helyett). Egy motorkerékpár-árus a mederből pallón tolt fel néhány, víz alól érkező motort az uszályokra. Bár ne tette volna, hiszen sem a gépek, sem a gazdájuk, James, sem a segítők sohasem érkeztek meg Rankba, agyonlövésük okán! A „Nakhla” megkezdte elszakadását a parttól. Épp idejében, így a küszöbön álló bori mézszárlás 2500 halottja nem növekedett 3070-re.



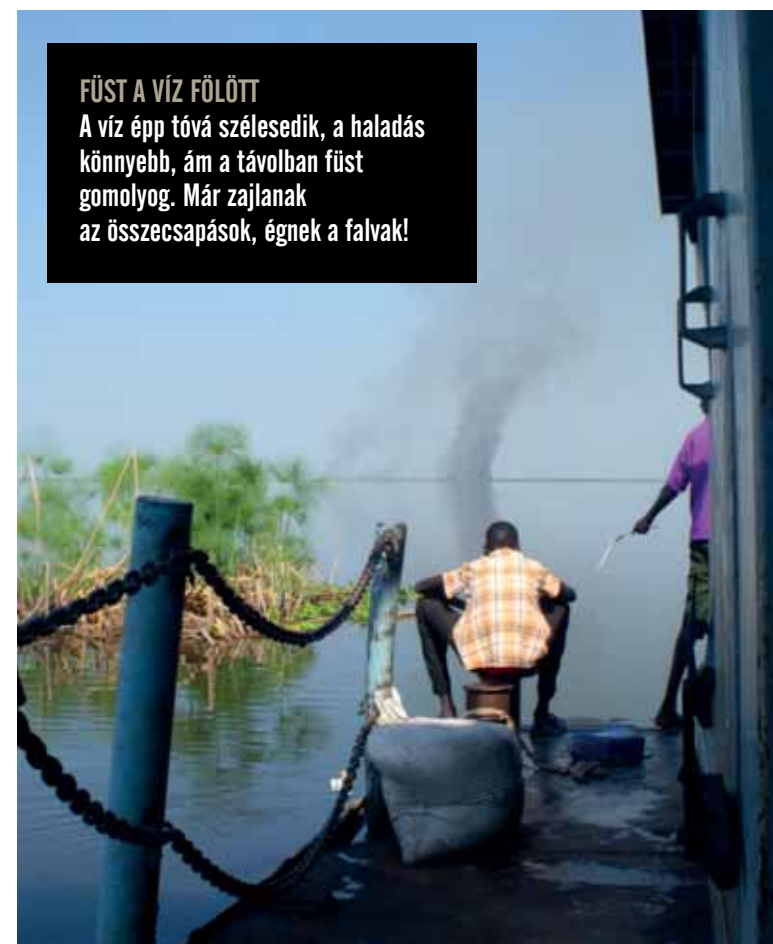
Shamba, zsákutca

Nem esett jól december 20-i shambai befutásunk, ahogy a katonaság ránk tartott gránátvetőkkel, kézfegyverekkel fogadott. Próbáltunk élelmet szerezni: teljes kudarccal. A faluban a vizet a Nílusból merték, és szüretlenül itták. Megkönnyebbülésünkre egy óra múlva elindultunk, ám alig mentünk egy kicsit, utolért egy katonákkal megrakott motorcsónak. A fegyvereikkel hadonászó kormánykatonák átugráltak, felrohantak a parancsnoki hídra, és követelték az azonnali visszafordulást. Ekkor még senki sem tudta a hajón, milyen hadiesemények zajlanak körülöttünk. A kereskedők eltűntek sátraikban, és próbálták menteni értékeiket. A drog-dealerek búsan néztek maguk elé. A lányok arcukat takargatták. A katonák azonban a mi érdekünkben jöttek: kiderült, hogy a Nílust nem messze előttünk, Adocknál elvágták a felkelők, de valójában Jubába visszatérni sem tudtunk ugyanilyen okból. Bekerítették a térséget. Visszavánszo-

rogtunk Shambába. A legpesszimistábbak azt mondták, lehet, hogy két napot is várni kell, mire rend lesz. Én 31 nap után léptem le – de az egy hónapot jó néhányan nem érték meg élve.

A fogság egyhangú napjait éltem innentől, bár e megnevezés ez esetben vitatható. A hajóról ugyan korbáccsal és fegyverrel hajtottak le, de ez érthető volt, ha arra gondolunk, hogy egy esetleges vízi támadásnál (amire volt is kísérlet!) hányan haltak volna meg: nemcsak azért, mert a jól belőhető hajótestet könnyen végig lehetett géppuskázni, de azért is, mert alattunk a hajótest nagy mennyiségű üzemanyagot fogadott magába...

Gyűjtőtáborba kísérték mindenkit, de a bejáratnál nem állt őr, csak akkor zárták ránk a kapukat, ha támadás készült. Viszont, aki rosszkor lépett meg, azok közül többeket lelőttek. A felkelők tehettek, akik igyekeztek (máshol is) az ország életét megbénítani.



FÜST A VÍZ FÖLÖTT
A víz épp tóvá szélesedik, a haladás könnyebb, ám a távolban füst gomolyog. Már zajlanak az összecsapások, égnek a falvak!

EMBEREK A MOCSÁRVIDÉKEN
A végtelen, teljes horizontot betöltő papiruszvidék és egy kis halászfalu az uszály konténereinek tetejéről



A VÍZFELÜLET KESKENY, A HAJÓ SZÉLES
Gyakran teljesen kitölti a hajószerelvény a vizet, az oldalak a nádasba lógnak, s végig súrlódunk. A növényzet bármit lesodorhat, ami rögzítetlen



UGRÓISKOLA

A földön a töltényhüvelyek felállítására egyszerűbb, mint bottal egy vonal meghúzására. A talajt egyes helyeken a fű között összefüggő rétegben fedik a töltényhüvely-szőnyeg, ami évtizedek óta termelődik

TÁBORBA TERELVE

A szárazföld felőli kerítés mellett verek tanyát Shambában. Egy hónapra. Kijárhatunk a rácsokon túlra, s azok talán védenek is minket, de nem egy vízilócsorda, vagy egy szárazföldi támadás ellen. Háttérben a mecset épülete

December 21. Birkózó-affér a katonasággal: a fényképezőgépet akarják elvenni, nem engedem, látványos összecsapás, a végén meghátrálnak

December 22. Éjjel nagy lövöldözés hangjai Bor felől. A hajón már mindenki a Nílusból iszik. A táborból motorral távozókat megölik a yirolí úton

December 23. Teázásos várakozás

December 24. Harcok mindenhol körülöttünk

December 25. Malomjátékot készítek. Hittérítők tűnnek föl, és katonaság érkezik erősítésként. Támadás esetére menekülőútvonalakat keresek

December 26. Hasmenés. A katonaság a sátramba kényszerít

December 27. Általános elkeseredés. Hányok. Kapok egy elejtett krokodilt ajándékba. A Nílus meghozza az első halottat

December 28. Apátia. Kapok egy adag tisztá vizet, éjjel a szokásos lövöldözés

December 29. Segélyszállítmány, tömegverekedés

December 30. Olvasás, fürdés, a krokodilveszély már nem érdekel

December 31. Katonák a hajón. Mindenkit a szárazföldre parancsolnak, nagy hurcolkodás. Az ok: túl veszélyes lenne a több száz embernek a hajón várakozni

Január 1. Vízilovak, fürdés

Január 2. Éjszaka aknabecsapódás. Tömeges csörtetés a nádasból, pánik. Vízilóraj érkezik, páncéllótló lőnek közéjük

Január 3. Üzeneteket írok „rabtársaim” hozzátartozóinak

Január 4. Nehézgéppuska felszerelése

Január 5. Egy katonával fecsegve, hallva a vasárnapi istentisztelet dobjainak hangját, megkérdezem, nem hiányzik-e a zene. Dehogynem, már alig várom, hogy meghúzzam a ravaszt este, és szóljon az „African music”! És a béke? – kérdezem. – Akkor mindnyájan éhen halunk...



Január 6. Reggel szél, déltől hatalmas forróság

Január 7. 13.05: Riadó! Nagy rohangálás. Belövik a fegyvereket. A távolból ugyanilyen hangokat hallani, a felkelők ugyanezt csinálják. Csörömpölnek a rohamsisakok. A parton lehasalnak a kinyitott támaszú gépfegyverek elé. A páncélöklöket sorrendbe rakják. Aztán lassan elül a készültség. A felkelők valamiért visszafordultak. Körülöttünk a horizonton égő falvak

Január 8. Egész éjjel jönnek a vízilovak. Már nem vadásszák őket, spórolnak a lőszerez

Január 9. Elhatározom, hogy távozok, bármi áron is

Január 10. Hajó a láthatáron, riadó! A szokásos rohangálás, a katonaságnak viszont egy távcsöve sincs! Kiderül, hogy baráti erők érkeznek. A védők fedezék nélkül akarták felvenni a harcot, minden visszavonulási út és tartalékok nélkül!

Január 11. Újra lebontom a sátram, most már naponta teszem ezt, lesve az alkalmat, mikor tudok lelépni. A táborban igen gyorsan fogy az élelem

Január 12. Hatalmas krokodil mozog a parton

Január 13. Egy katona üzen: negyedóra múlva elmehetek a motoromon. Nem hiszem el. Nem is lett belőle semmi. Minden út zárva a környéken

Január 14. Fürdés, olvasás

Január 15. Egy hallal megrakott motoros balanszírozik rakományával. Megkérdem, nem vinne-e el Yiroiba némi készpénzért? Visszautasít. Egy óra múlva már meg is ölték. Újra szerencsém volt!

Január 16. Ajánlatot kapok, hogy egy katona megszervezi a yiroli lelépést. Figyelmeztetnek, hogy ne menjek bele. Nem is lett semmi az útból

Január 17. A szokásos sátorbontás, aztán: olvasás, fürdés

Január 18. A külvilágból egy komolyabb hajó érkezik, de áruját nem rakja ki

Január 19. Újabb sátorbontás, újabb semmibe torkoló ígéret. Mindennap így van. A sivár élet és sivár környezet miatt pompás, színes álmaim vannak

Január 20. A parancsnok hívat, hogy katonákkal fogok átmenni a mocsáron. Aztán ebből sem lesz semmi

Január 21. Menekülés Shambából. Megjelenik egy mocsarat megjárt, iszapos, vízínövényeket maga után húzó motorkerékpár. Ki a táborból, azonnal indulunk! Esély sincs saját motorkerékpárom megmentésére, szomorú búcsú és tiszteletadás historikus gépemnek.

Úgy éreztem, hogy vádlóan néz rám félrebillent üvegszemével. Miért hagyom itt akkor, amikor a negyvenéves használat alatt ő egyszer sem hagyott az országúton cserben?! És előtte még egy világhá-



A MOTORBÓL A GÁZLÓ UTÁN KIFOLYATJUK A VIZET
Minden elismerésem a társaké, akik kiváló erőnlétükkel a derékig érő vízben, a síkos agyagon is sebesen tölték a motort



AZ ENSZ „HUMANITÁRIUS SZOLGÁLATÁNAK” HELIKOPTEREI mentik az üzletembereket, akik humánusabbak persze az átlagnál. Nekem még egy sátornyi helyet sem adtak éjszakára



JUBA – ÚJRA A FŐVÁROSBAN

Most már motor nélkül, de életben. Az előrehaladás ugyan olyan nehézkes, mint egzotikus járművemmel: én vagyok a tragikus események hírhozója, mindenről engem kérdeznek

borút is végigküzdött. Megúsztam a lövöldözést, bombázást, országúti gépfegyverezéseket, összeomlást. Súlyos lelkiismeret-furdalásom volt. Negyven év alatt sohasem kaptam vele defektet(!). Ha meg helyzetbe kerültem, mindig indult. De nem tudtam magammal vinni a hadiállapotok, a derékig érő vízakadályok és a lelépés egész jellege miatt sem. Szegény motorkerékpár!

Behányom holmijaim a hátizsákomba, és rohantam a falu szélén álló helyi motorhoz. De lélekszakadva fut egy katona is: a parancsnok búcsúzóul küldött egy menlevelet, hogy az emberei ne bántsanak. Egyik kezemben a gázsprayjel, másikban a sokkolóval elhelyezkedem harmadikként a motoron. Nem adom olcsón az életemet – kivéve, ha rám pocsólnak egy golyót, és távolról löknek le.

A könnyen járható útnak 100 méteren belül vége, előbb csapáson, majd ösvényen haladunk. Kétoldalt összefüggő papiruszrengeteg, behajló tüskés növények tépnek, de a sebességet tartani kell, ez az egyetlen lehetséges védekezés a nádban lapuló útonállók ellen. Pár perc múlva elérjük azt a helyet, ahol az első, táborból menekülő motort az agyonlőhették két utasával, aztán rövidesen le kell szállni a motorról, mert az ösvény eltűnik a víz alatt. A pár száz méteres szakaszon gyors motortolás, majd víztelenítés. És ez annyiszor ismétlődik, hogy a 25. lezárlásnál és tolásnál nem számolok tovább. A futam ritkamód katartikusnak minősül. Átlépjük a

frontvonalat, kétoldalt még meg sem rozsdásodott, kilótt, kiégett katonai és civil járművek.

Hirtelen a távolban feltűnik egy csoport. Megbújunk, de szerencsére egy szakasznyi kormánykatonára jön, közülük az utolsók hátrafelé lépkednek, és feltűzött szuronyuk a már megtett útra irányul. Aztán elérjük Myangot: géppuskafészek, futóárkok, katonák. Nappal pihennek, de minden éjjel jönnek a felkelők. És végül sértetlenül beérünk Yirolba

Január 22. Kísérlet a Jubába jutásra. Kb. 500 km, veszélyes terepen, földúton, amelyre le-lecsapnak a felkelők. Gualyerinél ránk szegezett, négycsövű géppuska állja utunkat. És óriási menekültáradat. Emberek százai próbálják egymást taposva egyszerre elérni az útfelületet. Közben csomagok szakadnak ki, a földön fekvőkön átgázolnak, járműveket löknek le az útról. Erősödik a fegyverropogás. Úgy tűnt, hogy a felkelők valóban megrohanják a falut. Visszafordulunk Yirolba

Január 23. Egy dinka ismerőst próbálok megtanítani úszni. Nagyon élvezi. Zárva a Jubába vezető út. Ez akkor történik, ha komoly rajtaütés volt az országúton felgyújtott autók, löszertakarékosság miatti agyonvert emberekkel. A szomáliai kalózüzletág hanyatlásával sokan érkeztek onnan, hogy a szakmájukban tovább dolgozhassanak és ne veszítsenek el a tanulóévek. A szakmai tapasztalatok bő-

vítésére is itt az alkalom, hiszen a szárazföldi kalózkodás sok mindenben különbözik a vízitől

Január 24. Kudarcba fullad Yirol elhagyása Juba felé. Erős katonai kihallgatás. Békefenntartók helikoptere érkezik, mentik ki az értékes személyeket

Január 25. Autóval Jubába. A város határában kínos incidens. Kifosztászagú katonai ellenőrzés, mindenem a porban, s legalább egy óráig vergődünk egymással, de végül nem lopnak el semmit

Január 26. Jubában egész nap mindenki megállít, kérdezzet. Emlékeznek rám és a motoromra. Faggatnak az utasok sorsáról. Végre találok internetet

Január 27. Repülőjegy-küzdelem

Január 28. Megvan a hazaútra szóló jegy!

Január 29. Utoljára fürdöm a Nílusban. A víz mocskos, de mégis hiányozni fog

Január 31. Hazaérkezés

Kínzó kérdések

Hogyan kerülhettem ilyen helyzetbe? A háború ugyan már hosszú évek óta folyamatosan zajlik Szudán egy-egy részén, de hirtelen kiterjedésére nem utalt előzetesen semmi, mindez ráadásul a hajón ért, ahonnan nem volt visszaút. S az alap-probléma: miért kellett Dél-Szudánba mennem? Mert csak ezen az országon keresztül tudtam (volna) a motorom hazahozni délről, a Nílus mentén. A sivatag ilyen hosszban járhatatlan, Etiópia pedig nagy kerülő, ezer bajjal. És a veszteségeim? Kevesen indulnak Afrikába egyedül, több hónapra, lefoglalt útiterv nélkül. Ám ezek közül is a többség nem saját járművel megy. Még kevesebben próbálkoznak Dél-Szudánnal a háború miatt. Elindulásomkor tudatosítottam magamban: lehet, hogy a motoromnak ez az utolsó útja, lehet, hogy az első nap kirabolnak. Ha a valószínű veszteségek tudatában vagyunk, akkor nem ráz meg bennünket annyira.

És végül: a szudáni emberek kedvesek, segítőkészek, közvetlenek. Nem voltam áldozata egyetlen támadásnak sem – igaz, óvatosan jártam, attól eltekintve, hogy egyedül, motorral mentem. ☺

Ugyanaz hajt minket

TOP Bringa magazin, az ország kerékpárosainak kézikönyve. Tele a legfrissebb trendekkel, információkkal és technikai újításokkal.

Keresse a hírlapárusoknál!

