

MAGYAR AFRIKA TÁRSASÁG
AFRICAN-HUNGARIAN UNION



AHU MAGYAR AFRIKA-TUDÁS TÁR
AHU HUNGARIAN AFRICA-KNOWLEDGE DATABASE

LAKATOS, R.

Motorcsónakkal az egyenlítői Afrikán keresztül / With Motorboat through Equatorial Africa

Eredeti közlés/Original publication:

A Földgömb, 1929, 1. évf., 1. füzet, 23-26. old.

Elektronikus újraközlés/Electronic republication:

AHU MAGYAR AFRIKA-TUDÁS TÁR – 000.003.575

Dátum/Date: 2019. május / May

filename: lakatos_1929_Motorcsónakkal

Az elektronikus újraközlést előkészítette

/The electronic republication prepared by:

B. WALLNER, Erika és/and BIERNACZKY, Szilárd

Hivatkozás erre a dokumentumra/Cite this document

LAKATOS, R.: Motorcsónakkal az egyenlítői Afrikán keresztül / With Motorboat through Equatorial Africa, *AHU MATT*, 2019, **pp. 1–7. old.**, No. 000.003.575, <http://afrikatudastar.hu>

Eredeti forrás megtalálható/The original source is available:

Közkönyvtárakban / In public libraries

Megjegyzés / Note:

ellenőrzött és szerkesztett szöveg / controlled and edited text

Kulcsszavak/Key words

magyar Afrika-kutatás, utazás motorcsónakkal az afrikai vízi utak lehetőségeinek feltárása céljából

African research in Hungary, travel by motorboat to explore the potential of African waterways

AZ ELSŐ MAGYAR, SZABAD FELHASZNÁLÁSÚ, ELEKTRONIKUS,
ÁGAZATI SZAKMAI KÖNYV-, TANULMÁNY-, CIKK- DOKUMEN-
TUM- és ADAT-TÁR/THE FIRST HUNGARIAN FREE ELECTRONIC
SECTORAL PROFESSIONAL DATABASE FOR BOOKS, STUDIES,
COMMUNICATIONS, DOCUMENTS AND INFORMATIONS

* magyar és idegen – angol, francia, német, orosz, spanyol, olasz és szükség szerint más – nyelveken készült publikációk elektronikus könyvtára/
writings in Hungarian and foreign – English, French, German, Russian,
Spanish, Italian and other – languages

* az adattárban elhelyezett tartalmak szabad megközelítésűek, de olvasásuk vagy letöltésük regisztrációhoz kötött/the materials in the database are free but access or downloading are subject to registration

* Az Afrikai Magyar Egyesület non-profit civil szervezet, amely az oktatók, kutatók, diákok és érdeklődők számára hozta létre ezt az elektronikus adattári szolgáltatását, amelynek célja kettős, mindenekelőtt sokoldalú és gazdag anyagú ismeretekkel elősegíteni a magyar afrikanisztikai kutatásokat, illetve ismeret-igényt, másrészt feltárni az afrikai témájú hazai publikációs tevékenységet teljes dimenziójában a kezdetektől máig./The African-Hungarian Union is a non-profit organisation that has created this electronic database for lecturers, researchers, students and for those interested. The purpose of this database is twofold; on the one hand, we want to enrich the research of Hungarian Africa studies with versatile and plentiful information, on the other hand, we are planning to discover Hungarian publications with African themes in its entirety from the beginning until the present day.

MOTORCSÓNAKKAL AZ EGYENLÍTŐI AFRIKÁN KERESZTÜL

Írta : LAKATOS, R.

A Földgömb, 1929, 1. évf., 1. füzet, 23-26. old.

Igen sokszor utaztak át már az utóbbi években Afrikán különböző közlekedési eszközök segítségével: nevezetesen repülőgéppel és automobillal. Mégis előkelő helyet kell adnunk annak az igen tanulságos és merész; odaadásnak, melyről Waddington hadnagy tett bizonyosságot.

Bár öelötte motorcsónakkal senki sem vállalkozott még erre az útra, mégis az egyenlítői Afrika szívében ez a vízi út a legcélszerűbb, amire ez a merész kutató vállalkozott.

Waddington hadnagy kettős megbízatást kapott: egyrészt a gyarmatügyi minisztérium bízta meg a francia Kongó és a Kairó-Capinagy vonal közti vízi összeköttetés lehetőségeinek tanulmányozásával; másrészt a légügyi miniszter kérte tőle, hogy tanulmányozza a vízre szállási és földre szállási berendezések lehetőségeit vagy a környéken, vagy pedig a francia Kongó és Ubangi folyók partjain; a gyorsítási feltételeket, az uralkodó szeleket illető jelenségeket, a csapadék gyakoriságát, a ködöt, — röviden — minden olyan körülményt, ami megnehezíti a léghajójárást ezen a környéken.

Motorcsónakja Candebec-en-Cauxban a Latham műveknél készült. Két Citroen B-2 motorral volt felszerelve a lánckerekes autók típusából, két burkolt propellerrel, mellyel 9 csomó, azaz 16 km. 668 m. óránkénti középsebességet lehet elérni. A kikötés két odacsatolt hydravion váz segítségével történt, ami elengedhetetlen feltétele annak, hogy az örvényekkel és kataraktákkal (*vízesésekkel* – *bsz*) könnyen megküzdjenek. 7.30 méter hosszú és 2.20 méter széles volt. Üresen egy tonna volt a súlya, és 35 cm-re merült a vízbe. Ondatrának keresztelték, ami egy pézsmapatkány-féle a hódok családjából.

A Brazzavillebe átszállított csónakot a Stanley Poolon eresztették vízre, Innen Waddington hadnagy Alexandre Gast mechanikus specia-

lista kíséretében Banguiba ment, ami 1.800 km. távolságra fekszik. Az utazásnak ez az első része nehézség nélkül ment végbe; különben már Bangui és Brazzaville kikötője között rendes hajójárat van.

A Zingai zátonyt, ahol hajdan magas vízállásnál, más vitorlásokra kellett áthajózni, ma már csak egy igen erős áram jelzi. De, Banguin túl, ahova Waddington hadnagy 1928 október 25-én érkezett el, sokkal nehezebbé vált a helyzet.

Az utazási terv szerint az Ubangit kellett követni Jakomaig, azután az Ouellé folyását Bambilin, Niangarán, Faradjén, Redjafon át, felmenve a Níluson a Viktória folyóig.

Az Ubangi—Ouellé útvonal 2.500 km hosszú, ami azt jelenti, hogy a Kongónak ez a legnagyobb mellékfolyója. A Bangui és Jakoma közé eső szakasz, amit még Doma vagy Te-kota néven is neveznek (nagy folyó), kb. 540 km. Az Ubangi itt 2 km széles és egy 4 km átmérőjű tavat alkotva Mobayenél 300 méterre szűkül. A rendes áradás 6-7 méter, de Mobayenél néha már 18 méteres áradást is megállapítottak. A folyó sok, nagy, keskeny szigettel van teleszórva, melyek közül a 17 km. hosszú Ya a legfontosabb. Idáig csak a bennszülöttek pirogjai járták ezt a heves örvényektől hullámzó vizet. Gőzcsonak összeköttetést is próbáltak létesíteni Mobayeig, de túl nagy volt a kockázat.

Bangui és Yakoma közt Waddington hadnagy 11 különálló kataraktát fedezett fel, melyek közül négy komoly akadályt alkot. Ilyen először is a banguii katarakta, amely 400 m hosszú. Három sziklás zátony alkotja, amelyek eltorlaszolják az Ubangit, és elég nehéz átjárókra osztják. A sok kanyar és a gyors folyás igen nehezzé teszi rajtuk a járást (6-7 csomó óránként). Ezután egy elég nyugodt, 50 km hosszú szakasz következik, mielőtt a Palambo és az Elephant nagy kataraktáit elérnénk, amelyek 28 km hosszúak. A folyó szikláról-sziklára ugrál, és sok apró sziget közt kavarog. Az örvények mélyén vagyonna való elefántcsont és más egyéb termékek vannak, melyek az itt felfordult pirogokból kerültek oda. A feketék különben nem pirogon folytatják itt az útjukat, hanem partra szállnak, áruikat kipakolják, és szárazföldön utaznak tovább. A Palambo zátony után egy sereg kisebb zátony következik, majd a folyó legkeskenyebb részében a Mohaye vízesés két tó között, ahol a gyorsaság 84 csomó. Ezután a Sa-Te-Ma örvényt találjuk, melynek neve azt jelenti, hogy: „mard meg magad állat“, utalással arra a nagy vízi állatra, amelynek a bennszülöttek babonája minden szerencsétlenséget tulajdonít. Ez 2 km hosszú, és a gyorsasága 74 csomó.

Az örvény elleni küzdelemben Waddington csónakja, erős motorjai ellenére is többször hátrált 200-300 métert. Egy bizonyos helyen, két fa között, az elöntött meredek parton csak annak köszönheti, hogy át tudott jutni, hogy a hajó vízbemerülése nagyon csekély. Mégis csak 48 óra kellett neki, hogy Banguitól Mobayeig s 70 óránál kevesebb tényleges utazás, hogy Jakomáig jusson. A bennszülöttek pirogjai ugyanezt az utat 3 hét vagy egy hónap alatt teszik meg.

Jakométól kezdve a csónak elhagyta az Ubangit, hogy az Ouellébe lépjen, ami már a belga Kongó területe. Ezen a vidéken az éghajlat igen nedves. A szúnyoghálók minden reggelre átáztak, és ki kellett őket facsarni. Ez az álomkór birodalma, ahol a csecselég uralkodik. Waddington hadnagyot és mechanikusát többször megszárták, de szerencsájük volt – ami hála Istennek, elég gyakori –, hogy nem kapták meg a betegséget. Azt tartják, hogy 10.000 csípés közül csak egy halálos. De egy drámai epizód csaknem módosította az utazás terveit. Waddington hadnagy így beszéli ezt el:

„Két nap telt el azóta, hogy Jakomát elhagytuk, amikor észrevettem, hogy az örvény visszafelé hajt bennünket. Hagytuk magunkat sodortatni, hogy parthoz érjünk. Most 5-6 méternyire a meredek parttól az áramlat jobbról balra hátba kapta a csónakot. Egy faág akadt a hajó első részébe, és lehetetlenné tette a kikötést balról jobb irányban, az orrát teljesen lenyomta, és a hajógerinc a levegőbe emelkedett. Mechanikusom, én és a bennünket kísérő 3 fekete a vízbe estünk és alig tudtunk megmenekülni a vízbe fullástól és a krokodilusoktól. Hozzákezdünk csónakunk kereséséhez; meg is találtuk 800 méternyire az equatoriális erdő mélyén, egy kis öbölben. Elküldtem egy bennszülötöt, hogy keressen segítséget a belsőbb részekben. Az éjjel hosszú volt: bőrig nedvesek voltunk; nem volt se fegyverünk, se élelmiszerünk, se kininünk. Az egyik feketének sikerült a nedves fűből tüzet gyújtani a vadak elriasztására.



A fekete vonal a motorcsónak útját, a szaggatott vonal a hajótörés utáni utat alkalmi eszközökkel, pontvonal és kettős vonal tervbevelt, illetve üzemben levő légi járatot jelent.

Másnap megérkeztek a pirogok. Sok erőlködés után végre visszahelyeztük a csónakot a vízre, de elmerült. Meg kellett próbálni kiemelni. Ez egy napi munkába került. Egyik lábam a hajótörés közben komolyan megsérült. Két napi menetelés után elértük a legközelebbi belga állomást. Itt igen szíves segítséget találtunk, és én, most felhasználom az alkalmat arra, hogy belga barátaim segítségét megköszönjem, amit nemcsak ebben az esetben, hanem egész idő alatt, míg az ő birtokukon voltunk, nyújtottak. A vízbeesés következtében a motorok használhatatlanná váltak. Egy kifürkészés céljából kiküldött pirog, 800 méterre a szerencsétlenség helyétől, egy 12 méter magas vízesést fedezett fel, és mivel az erdő mindkét oldalon el volt öntve, az átkelés teljesen lehetetlen volt. Nem maradt más hátra, mint a folyó sodrára bízni magunkat, amely visszavezetett bennünket Jakomába. Itten Gastnak két heti munka után sikerült a csónakot rendbe hozni megmaradt szerszámainkkal, – ezek ugyanis a hajótörés alkalmával jórésben elvesztek. – De a propeller csavarjai el voltak hajolva és nem forogtak. Ekkor elhatároztam, hogy Gastot, a használhatatlan hajóval a folyó mentén Brazzaville felé küldöm, én pedig egyedül folytatam küldetésemet, ahogy tudom.“

Így történt. Részben pirogon, gyalog, tipon, ami két bennszülött által hordott függőágyat jelent, részben végül teherkocsin a kitűnő Kon-

gó-Nílus országúton Waddington hadnagy érkezett a Kilo és Mato vidéki aranybányákhoz, az Albert-tó és belga partjának észak-nyugati részéhez, és innen jutott el az angol területen fekvő Nairobiba. Ennek az új útszakasznak első része közben olyan úton ment Afrikán át, melyet előtte nagyon kevés európai ismert. Az ekvatori erdők vad elhagyatottsága után ez most a civilizációt jelentette számára, tenisz- és golfpályával felszerelt farmok, meleg fogadtatások, ahol az ember szmokingba öltözött, hogy asztalhoz üljön este a gramofon hangja mellett.

Ez a festői és kiadatlan átutazása Közép-Afrikának, amelyre Waddington hadnagyot élénken biztatták, többek közt Lyantey marsal és M. Georges-Marie Haardt, kimutatta egy 540 km hosszúságú csatornákat használhatóságát, ami folytatása a Brazzavilletől Banguig tartó 1800 km-es, már használatba vett vízi útnak. Igen érdekes perspektívák nyílnak itt a kereskedelmi forgalom és az afrikai hajózás számára. A Kongó némelyik mellékfolyóján a belgák alig 60-70 km hosszúságú francia vízi úton hajóznak; – még ilyen kis távolságra is előnyösebbnek tartván a vízen való szállítást a szárazföldinél. Meg kell még jegyezni, hogy az Ondatra befogadó képessége 5 tonna, míg a bennszülöttek pirogjai alig 2 és fél tonnásak. Megállapította végül Waddington hadnagy, hogy ugyanazt az utat megtehetette volna egy olyan motorcsónakkal is, amelynek 60 cm a vízbemerülése, mert az még növelné a gyorsaságot.

Ami a repülés jövőjét illeti, Waddington hadnagy ugyanazt az útvonalat követte, mint Daguau kapitány Afrikán való átkelésakor. De míg Dagnaux kapitány csak szárazföldi leszállóhelyeket fedezett fel, Waddington hadnagy arra is törekedett, hogy a vízen is találjon leszállóhelyeket a hydravion számára. Ilyen elég számos helyen található.

Különbén lehetséges, hogy az egyenlítői Afrikában a légi közlekedés gépeinek ideális típusa az lesz, amely szárazon és vízen egyformán használható. A belgáknak már van egy légi szolgálatuk a tenger-től Coguillatvilleig és Stanleyvilléig, aztán dél felé. Most akarják ezt meghosszabbítani a Kongótól a Nílusig, egészen Redzatig, ahol a Kairótól Capig húzódó nagy angol vonallal találkozna, mely jelenleg csak Nairobiig ér. A Waddington által jelzett út 600 km-es utat biztosítana francia területen, és lehetővé tenné a francia repülőknél, hogy útjuk további részén a belga és angol repülőállomásokat használhassák.