

BURGENLÄNDISCHE HEIMATBLÄTTER

Herausgegeben vom Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Landesarchiv / Landesbibliothek und Landesmuseum

57. Jahrgang

Eisenstadt 1995

Heft Nr. 1

Ein Wüstenforscher aus dem Burgenland. Zum 100. Geburtstag von Ladislaus Eduard von Almásy von Wilhelm Brenner, Graz

Der verdiente doch heute nur mehr wenig bekannte Erforscher der östlichen Sahara wurde vor hundert Jahren, am 22. August 1895 auf Burg Bernstein geboren. Er stammte väterlicherseits aus einer alten ungarischen Adelsfamilie mit dem Prädikat „de Zsadány et Törökszentmiklós“. Schon der Vater des späteren Wüstenforschers war ein bekannter Privatgelehrter, Dr. György Almásy, Burg- und Gutsherr in Bernstein (1867 – 1933), befaßte sich vorerst mit der Ornithologie, später mit der Geographie und angrenzenden Wissensgebieten. Er war ein echter Polihistor, seine Publikationen erstreckten sich von der Vogelkunde bis zur Volkskunde.

Vater Almásy führte 1900 eine in Fachkreisen vielbeachtete Forschungsreise nach Mittelasien in Begleitung des Grazer Privatdozenten Dr. Stummer von Trauenfels. Über diese neunmonatige Expedition berichtete er in seinem 1903 erschienenen Werk „Vándorutam Ázsia szivébe“ (Mein Wanderweg ins Herz Asiens) in einem Umfang von mehr als 700 Druckseiten. Mit zwei Reisegefährten unternahm György Almásy 1906 eine weitere Expedition, diesmal nach Nordchina. Es gibt von ihm insgesamt siebzehn größere Fachpublikationen.

Burg Bernstein war vor dem ersten Weltkrieg eine kleine Zelle, ein Treffpunkt der Asienforschung. György Almásy wird mit Recht der illustren Gruppe der großen ungarischen Asienforscher zugezählt. Er stand auch mit dem berühmtesten Forschungsreisenden seiner Zeit, mit Sven Hedin im ständigen Kontakt. Sein Entdeckungsgeist blieb nicht unvererbt.

Zu einem noch bekannteren Forscher und Entdeckungsreisenden wurde der zweitgeborene Sohn des Bernsteiner Burgherrn, Ladislaus Eduard von Almásy. (In der ungarischen Schreibweise: Almásy László Ede). Sein Forscherdrang, sein sportlicher Geist und seine Abenteuerlust galten Afrika, vor allen den Wüstengebieten westlich des Nils.

Zu den wenigen noch kaum erforschten Gebieten der Erdoberfläche gehörte bis zu den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts dieser östliche

Teil der Sahara, obwohl die hier liegende Wüste schon seit dem klassischen Altertum den menschlichen Forschungs- und Eroberungsgeist beschäftigte. Es fehlten einfach die geeigneten Verkehrsmittel, wodurch diese Wüste fast völlig unbegehrbar war, trotz der Nähe zum seit Jahrtausenden hochzivilisierten Niltal und zum Mittelmeerraum. Große Flächen der als Libysche Wüste bezeichneten geographischen Großlandschaft (As.-Sahra al Libiyah, etwa zwischen dem 22. Längengrad und dem Niltal liegend) waren bis zum Zeitpunkt der Verwendung von Auto und von Flugzeug praktisch unpassierbar. Extreme Trockenheit, große Entfernungen zwischen den einzelnen spärlichen Wasserstellen, äußerst geringe Weideflächen für Tragtiere, bildeten fast unüberwindliche Hindernisse für die Forschung. Ein Großteil der Libyschen Wüste konnte daher mit Hilfe der in der mittleren und westlichen Sahara verwendeten Methoden nicht durchquert werden. „Kamel und Ziegenbock, Fahrzeug und Behälter“ (bei letzterem wird der Ziegenbalg als Wasserschlauch gemeint, „Gerba“ genannt) reichten hier nur an wenigen Trassen aus. Die wenigen Regenoasen der inneren Wüste waren dem weißen Mann meist unbekannt.

Die Interessenlosigkeit der einstigen Kolonialmächte Nordostafrikas war der Forschung kaum förderlich. Hier gab es für sie bis etwa 1920 weder wirtschaftlich noch strategisch etwas zu holen. Weder Großbritannien (Ägypten und Sudan) noch Italien (Tripolis und Cyreneika) oder Frankreich (Tibesti, Tschad) fühlten sich im Wüstengebiet in ihrem Machtbereich ernstlich gefährdet. Im Gegenteil, die jeweilige Wüstenflanke galt eher als Abschirmung und als Sicherung.

Erst der erste Weltkrieg änderte manches an dieser Auffassung. England, als damalige Protektoratsmacht Ägyptens, war bestrebt, die „westliche“ Wüste zu erforschen, um somit das Niltal, nochmehr den Suezkanal, gegen Angriffe etwa seitens der Senussier zu sichern. Die Ambitionen Italiens verlangten ebenfalls nach einer Ausweitung des eigenen Machtgebietes vor allem in Richtung Kufra (Okkupation 1931), um von dort eine strategische Achse in Richtung Äthiopiens aufzubauen. Allein Frankreich zeigte keine besondere Bestrebungen in diesem Machtdreieck der Libyschen Wüste. Der bedeutendste Vorstoß der Forschung kam fraglos aus dem Niltal, er wurde sowohl durch das britische Militär wie auch durch die ägyptischen wissenschaftlichen Stellen gefördert. Ermöglicht wurde die allmählich einsetzende „Forschungsoffensive“ durch das Kraftfahrzeug und das Flugzeug.

Einen außerordentlich wertvollen Beitrag auf diesem Forschungsgebiet leistete der große Sohn Bernsteins, L. E. Almásy. Durch eine glückliche Fügung seines Werdeganges besaß dieser Forschungsreisende außer einer großartigen Forscherleidenschaft auch die nötigen Kenntnisse auf dem technischen Gebiet des Kraftfahrwesens und der Fliegerei. Seine geographischen, meteorologischen und viele anderen Kenntnisse erwarb er als Autodidakt. Über seine Leistungen soll die nachfolgende Studie einen umfas-

O.Ö. LANDESMUSEUM

BIBLIOTHEK

Proc. Nr. 2501/1895

senden Bericht bringen. Mancher Forscherleistung wird heute Eigennutz nachgesagt, doch Almásys Idealismus steht außer jeden Zweifel. Dieser so typische Abkömmling der einstigen k. u. k. Monarchie wurde von keiner Macht ermutigt oder gefördert. Er unterstützte fast selbstlos die wissenschaftlichen Bestrebungen Ägyptens, er stellte seine Leistungen in Diensten dieses Landes und dessen Institutionen.

Ein stark ausgeprägter sportlicher Geist eher britischer Art war im einstigen Hochadel der k. u. k. Monarchie durchaus vorhanden, so auch in der Person Almásys. Hiezu kamen noch ein Schimmer einer pfadfinderhaften Romantik, ein gesunder Unternehmungs- und Abenteurergeist und eine exzellente körperliche Leistungsfähigkeit. Seine hohe Allgemeinbildung und die Liebe zur präzisen Detailarbeit befähigten ihn zum Forscher. Hiezu kam noch seine (aus der sozialen Stellung seiner Herkunft ableitbare) Selbstsicherheit im Auftreten und die Routine im Kontakt mit Menschen verschiedenster Nationalität und sozialer Stellung.

Zwei wichtige Wesenszüge Almásys traten schon während seiner Schulzeit in Graz bzw. in Harrow, England, zum Vorschein: das überdurchschnittliche Interesse für die technischen Belange der Fliegerei und des Automobils, sowie ein ganz hervorragendes Sprachtalent. Almásy hatte im Laufe seines Lebens sechs Sprachen erlernt und auch einwandfrei beherrscht: Er sprach ungarisch, deutsch, englisch, französisch, italienisch und arabisch, wobei er in den ersten vier der genannten Sprachen auch wissenschaftlich publizierte.

Den ersten Pilotenschein erwarb Almásy bereits 1912 in England. Im Jahr 1914 flog er schon regelmäßig in Budapest. Nach dem Ausbruch des ersten Weltkrieges rückte er bald zum k. u. k. Husarenregiment Nr. 11 ein. (Standort dieses Husarenregiment war Steinamanger/Szombathely.). Der damalige Oberleutnant und Regimentsadjutant Paul Szivér, späterer königl. ungarischer Husarenoberst, lieferte dem Verfasser vor dreißig Jahren folgende schriftliche Charakterisierung über seinen einstigen Regimentskameraden: „L. v. A. rückte, so viel ich mich erinnere, im Frühjahr 1916 zum Feldregiment ein (also zur an der Front stehenden Truppe, Anm. d. Verf.) und wurde als Zugskommandant im Schwadrondienst verwendet. Der junge Off. Aspirant erwarb durch seine hohe Intelligenz, sein aufgeschlossenes Wesen und sein sicheres und doch bescheidenes Auftreten bald die Zuneigung und Wertschätzung des Offz. Korps. Er paßte sich sehr schnell allen für ihn ungewohnten Anforderungen des Frontlebens an und widmete sich mit großer Passion und mit Eifer allen Zweigen des Feld-Dienstes. Das Rgt. war in den Herbst- und Wintermonaten 1915/16 im Verband der 6. Kav. Tr. Dion (Kavallerie-Truppendivision, Anm. d. Verf.) in Stellungen am Dnjestr, östl. Horodenka. Unternehmungen gegen den Feind führten stets über den Fluß. A. meldete sich häufig zu diesen Diensten. Er war draufgängerisch ohne unvorsichtig zu sein und überaus geschickt. Für sein tapferes Verhalten vor

dem Feind wurde er mit der großen silb. Tapferkeitsmedaille ausgezeichnet. Er meldete sich später zur Fliegertruppe. Sein Scheiden bedeutete einen entschiedenen Verlust für das Rgt.“ So weit der Bericht des Zeitgenossen.

Während der restlichen Kriegszeit diente Almásy bei der Fliegertruppe. Er fungierte in Wr. Neustadt, wo die Wiege der österreichischen Fliegerei stand, vorerst als Fluglehrer. Von hier kam er an die italienische Front als Kampfflieger. Nach dem Zusammenbruch der Front rüstete er im Oktober 1918 als Oberleutnant ab. Während der roten Diktatur der Räterepublik 1919 hielt er sich an seinem Geburtsort in Bernstein auf. Während der Horthy-schen Gegenrevolution leistete Almásy neuerlich Militärdienst in Ungarn als Kraftfahrzeug-Offizier und rüstete dann ab. Er hielt sich zu Ostern 1921 eben in Steinamanger/Szombathely auf, als Kaiser Karl I. – in diesem Fall Exkönig Karl IV. von Ungarn – den ersten Versuch unternahm, die hl. Stefanskronen neuerlich zu erlangen. Bei dieser politisch dilettantisch vorbereiteten und daher a priori aussichtslosen Aktion – man müßte eigentlich eher über ein Abenteuer als über einen Restaurationsversuch sprechen – fiel Almásy die ehrende Aufgabe zu, das Auto des Exherrschers von Steinamanger nach Budapest zu chauffieren. Dieser Kavalliersdienst um die Person des früheren Königs wurde Almásy in der folgenden Zeit der Horthy-Ära vorerst ziemlich übel bewertet. Er wandte sich daher nach Österreich und trat in die Dienste der Autofabrik Steyr in Graz ein.

Er wurde Wertungsfahrer, Spezialist für schwieriges Gelände, so auch später Experte für die Erprobung der Produkte dieser renommierten österreichischen Fabrik unter den extremen Verhältnissen der Wüste. Bis 1926 befaßte sich Almásy auch mit technisch-konstruktiven Fragen des Automobilbaues, ohne allerdings ein Ingenieurstudium absolviert zu haben. Er blieb auf diesem Gebiet, wie die späteren Ereignisse zeigten, ein begabter Autodidakt, ein Praktiker.

Die durchaus nicht umfassende Almásy-Literatur befaßt sich kaum mit den privaten Belangen und Verhältnissen des großen burgenländischen Wüstenforschers. Zu diesem Komplex gehört u. a. die nationale Identität Almásys. Er, Sohn eines ungarischen Adligen und einer Steirerin, hielt sich stets für einen Ungarn und deklarierte sich in seinen Äußerungen auch dementsprechend.¹ Über den Anschluß seiner Heimat an Österreich äußerte er sich, zumindest nach den Kenntnissen des Verfassers, nie. Politische Themen waren ihm überhaupt stets fremd, in seinen zahlreichen Publikationen gibt es kaum politische Aussagen. Selbst in seinem 1943 erschienenen Buch „Rommel seregével Afrikában“ (auf deutsch „Mit Rommels Armee in Afrika“), äußerte er weder ideologische noch politische Standpunkte. Seine

1 Almásy blieb nach dem Anschluß des Burgenlandes ungarischer Staatsbürger und nahm die österreichische Staatsbürgerschaft erst nach 1945 an.

Sympathien für die deutsch-italienische Panzerarmee Rommels leugnete er freilich keinesfalls, er stellte aber die ritterliche Art der Kriegsführung der Briten nie in Frage. Selbst der Wüstenkrieg schien für Almásy eher ein sportliches Unterfangen gewesen zu sein. Er kannte auch keine nationalen Vorurteile oder Abneigungen. Für Almásy konnten Österreicher und Deutsche ebenso sympathisch wie Araber oder Italiener sein. Den Engländern und ihrer Lebensart gegenüber hegte er sogar eine besondere Zuneigung.

Der soziale Hintergrund Almásys wurde durch den ungarischen (Hoch-) Adel gebildet. Persönlichkeit und Verhaltensformen wurden durch seine Herkunft bestimmt. Almásy mied z.B. das Du-Wort eisern, mit Ausnahme im Umgang mit Standesgenossen. Dr. László Kádár, späterer Universitätsprofessor und Präsident der Ungarischen Geographischen Gesellschaft, war Almásys Reisegefährte 1933 bei der Zarzura-Expedition damals als frischgebackener Doktor und junger Universitätsassistent. Ihm verdankt der Verfasser etliche, wertvolle Information über Almásy. In einem seiner aus dem Jahr 1968 stammenden Briefe schilderte er Almásys Art, mit den Expeditionskameraden umzugehen. Da wurde niemand geduzt, trotz der monatelangen engen Nähe in der Endlosigkeit der Wüste, in der großen, menschenleeren Einsamkeit. Die gegenseitige Anredeform bestand aus dem Familiennamen ohne „Herr“ oder sonstigen Titel.

Die arabischen Expeditionsteilnehmer, Chauffeure oder Köche, titulierte Almásy allerdings mit Vorliebe per „El Conte“, also „der Graf“, wogegen er nie etwas einzuwenden hatte. Er verwendete einigemal selbst auch diesen Adelstitel, bei meist französischsprachigen ägyptischen Publikationen. Hiezu ist zu bemerken, daß László Almásy kein Graf war. Sein Vater war es nicht und auch er ist niemals in den Grafenstand erhoben worden. Eine durch ihn kolportierte „fromme Legende“ besagt, daß er bei der Fahrt 1921 von Steinamanger nach Budapest, bei der er das Auto von Exkaiser und Exkönig Karl chauffierte, vom Exsouverain einmal per „Graf Almásy“ angeredet wurde. Diese Anrede legte er als Beförderung in den Grafenstand aus. Es wäre müßig, über den Wahrheitsgehalt oder über die Rechtswirksamkeit dieser Aussage Zeit zu verlieren. Es ist auch nicht auszuschließen, daß es sich, soweit die Episode überhaupt wahr ist, um einen „lapsus linguae“ seitens des Exkönigs handelte, der 1921 durchaus nicht mehr berechtigt war, neue Grafen zu kreieren, weder in Österreich noch in Ungarn.

Almásys wirtschaftliche Umstände bzw. finanzielle Möglichkeiten verdienen ebenfalls eine kurze Erwähnung.

Der so verdiente Wüstenforscher war, um dies ohne jede Umschweife festzuhalten, praktisch fast völlig vermögenslos. Burg und Schloß Bernstein mit dem anschließenden Gutsbesitz bildeten ein unteilbares Majorat, dessen Erbe der ältere Almásy-Sohn János wurde. (Genannter machte sich im schweren April 1945 ungemein verdient, als er mit viel Mut und

Geschicklichkeit verhindern konnte, daß auch Schloß Bernstein durch plündernde Sowjetsoldaten das gleiche Schicksal zuteil wird wie so vielen anderen Burgen und Schlössern in unserem Land.)

L. E. v. Almásy hatte bis 1930 in den Steyr-Werken einen wertvollen, ständigen Auftraggeber. Die kostspieligen Wüstenexpeditionen der dreißiger Jahre konnte er mangels eigener Ressourcen nur mit Hilfe potenter Sponsoren abwickeln. Zu diesen gehörten Zeitungen, Banken, Privatpersonen, Filmunternehmungen, die ägyptische Regierung und der hochangesehene ägyptische Prinz Kemal Ed Din. Einige Wüstenfahrten organisierte Almásy in Auftrag und auch auf Rechnung Dritter, so etwa jene für den deutschen Afrikaforscher Prof. Frobenius², den er 1933 zu den Felsbildern des Uweinatgebirges führte. (Daß dann Frobenius die Entdeckung Almásys als seine eigene der Fachwelt verkaufte, gehört auf ein anderes Blatt...) Honorare für Bücher und für sonstige Publikationen bildeten ebenfalls Einnahmequellen für Almásy, doch z.T. auch das Fliegen und der mit ihm verbundene Flugunterricht.

Almásys uns bekannte einzige Leidenschaft außer Entdecken, Fliegen, Autofahrten in unbekannte, gefährliche Gebiete zu führen, war die Jagd. Er ging ihr seit den Jugendjahren nach. Durch die Jagd kam Almásy dann erst überhaupt in die Wüste: Er organisierte 1926 für Fürst Antal Esterházy und für sich eine Jagdexpedition in die Gegend vom Weißen Nil. Das zweite Ziel dieser Reise war die Erprobung eines Steyr-Automobils unter extremen Beanspruchungen. Almásy organisierte auch in den Jahren 1928 und 1935 Jagdfahrten in den Sudan. Es ist anzunehmen, daß nicht er die wesentlichen Kosten dieser Expeditionen getragen hat, obwohl es ihm dabei durchwegs möglich war, auch seine wissenschaftliche Arbeit zu verrichten.

Almásy war nicht verheiratet. Über seine Beziehungen zu Frauen wissen wir so gut wie nichts. Bedingt durch sein „nomadisierendes“ Leben hatte er kaum einen eigenen Hausstand auf die Dauer. Einer der uns bekannten befand sich in Steinamanger, in der Székely Ferenc utca 7.

Afrika betrat Almásy das erste Mal 1926, als er mit Fürst Antal Esterházy eine Jagdexpedition zum Dinder-Fluß im südöstlichen Sudan führte. Die Reise dauerte rund zwei Monate, die Route führte über Alexandria-Kairo-Wadi Halfa-Khartum-Singa. Als Fahrzeug diente ein serienmäßig gefertigter, gebrauchter Steyr Personenkraftwagen mit sechs Zylindern und mit 50 PS. Im Zuge dieser Fahrt gelang es den beiden Reisenden und ihrem arabischen Chauffeur Said Mohammed Baracat, bisher nie befahrene Strecken der sog. Nubischen Wüste zu überqueren. Die vom Feber bis April 1926 geführte Fahrt war Almásys „Jungfernfahrt“ in der Wüste. Sie ist eher als sportliches Abenteuer zu werten, da sie keine wissenschaftliche Aufgabe hatte. Doch eines bewirkte diese Expedition: Sie weckte Almásys unbändi-

2 Leo Frobenius, Ethnologue, 1873 – 1938

ges Interesse für die Wüste, vorerst in Hinsicht auf die Verwendbarkeit von normalen Kraftfahrzeugen unter den erschwerten Bedingungen der Sahara und deren Klima. Auch die Jagdexpedition am Dinder verlief erfolgreich, die beiden Jäger kehrten mit reicher Beute, also mit vielen exotischen Trophäen heim.

Die Bewältigung der Strecke Alexandria-Khartum mit Hilfe eines serienmäßigen Autos (vor Almásy befuhr allein der Engländer Court-Treatts diese Strecke, allerdings mit Spezialfahrzeugen) errang ziemliches Aufsehen. Die Einsatzmöglichkeit normaler Autos in der Wüste war nunmehr bewiesen. Für die österreichische Autoindustrie bedeutete dies einen großen und auszunützenden Erfolg. Die SteyrWerke interessierten sich nunmehr erhöht für den ägyptischen Markt und beauftragten Almásy mit neuen technischen Versuchen und Wertungsfahrten.

Im Jahr 1927 finden wir Almásy wieder in Ägypten, bei der Internationalen Automobilausstellung, hinter der im wesentlichen der Konkurrenzkampf der verschiedenen autoerzeugenden Länder stand, ihre Produkte nach Ägypten exportieren zu können. Für die Steyr-Werke standen die Aussichten gar nicht schlecht, trotz der drückenden Konkurrenz anderer Firmen, vor allem der Citroenwerke. Almásy kam bei dieser Automobilrepräsentation quasi so nebenbei als erster Autofahrer in die Randoase Baharia, wodurch er erneut eine glänzende sportliche Leistung erbrachte.

Im Jahr 1928 wurde Almásy durch einen Bekannten beauftragt, eine motorisierte Jagdsafari zum Weißen Nil zu führen. Die Fahrt wurde neuerlich mit Steyr-Autos abgewickelt, sie war eine der ersten mit Hilfe von Kraftwagen durchgeführte Jagdexpeditionen im südlichen Sudan. Auch bei dieser Fahrt ging es noch nicht um wissenschaftliche Forschungen, was vermutlich der Grund dafür ist, daß wir über diese Reise keine detaillierten Berichte in Almásys Aufzeichnungen finden.

Im darauffolgenden Jahr unternahm Almásy mit Prinz Ferdinand von Liechtenstein mit Hilfe von zwei Steyr-Autos eine großartige sportliche Fahrt von Mombasa nach Alexandrien. Ursprünglich hätte die Route in Kapstadt ihren Ausgang nehmen sollen, doch verzichteten die Teilnehmer auf das Befahren des südlichsten Streckenabschnittes, nachdem dieser vor ihnen schon des öfteren bewältigt wurde. Die sportliche und technische Meisterleistung dieser von den Steyr-Werken initiierten Fahrt war die Überquerung des südsudanesischen Sumpfgürtels „Sudd“ genannt, die vor Almásy nie mit Hilfe eines Autos bewältigt wurde.

Außer diesem aufsehererregenden Erfolg brachte die Fahrt 1929 noch ein zweites, wichtiges Resultat. In Khartum angekommen entschloß sich nämlich Almásy, von hier nach Wadi Halfa zu fahren, dort die beiden Steyr-Versuchsautos auf das linke Nilufer zu übersetzen und mit Kurs Westsüdwest in die Wüste zu fahren, um die damals unbewohnte Oase Selima (Wahat Salimah) zu erreichen und von dort aus die Trasse der berühmten

Karawanenstraße Darb el Arbain (Straße der vierzig Tage) zu suchen. Dieses Unterfangen gelang ihm dann unter vielen Mühen und technischen Schwierigkeiten.

Die Darb el Arbain war eine uralte Verbindung zwischen dem südwestlichen Sudan und dem Niltal, eine seit der Pharaonenzeit benützte Fernverbindung zwischen Schwarzafrika und dem Mittelmeerraum. Als etwa um 500 v. Chr. die Perser die Kamele nach Ägypten brachten, blühte diese uralte, bisher nur mit Eseln als Tragtieren begangene Karawanenstraße neuerlich auf. Nach der arabischen Invasion des nordafrikanischen Raumes im 7. Jh. nach Chr. wurde die Darb el Arbain zur Hauptverkehrsader zwischen Ägypten und dem Sudan. Die im mittleren und im südlichen Sudan angesiedelten arabischen Sklavenhändler trieben über diese Route alljährlich ihre lebende Ware zum berühmten Sklavenmarkt von Assiut. (Asyut). Der schreckliche Handel mit Menschen als Ware dauerte bis ins späte 19. Jahrhundert! Der bei dem Mahdi-Aufstand bei der Verteidigung von Khartum gefallene britische General Gordon Pascha wurde durch den Khedive (Vizekönig) Ismail das erste Mal 1874 in den Sudan geschickt, um den Sklavenhandel zu unterbinden!

Die Darb el Arbain hatte ihren Ausgangspunkt im südwestsudanesischen El Fascher, in der Hauptstadt der Provinz Darfur. (Al Fashir bzw. Darfur). Sie führte über die Gegend von Wadi Howar (Wadi Huwar) über die Oase Wahat al-'Atrun nach Selima (Wahat Salimah), überquerte dann die heutige sudanesisch-ägyptische Grenze nördlich von Selima bei Bir Dibis zum Brunnen Bir Murr, danach führte sie am Berg Wakif (Jabal al-Waqif) vorbei zur großen Oase Kargha, (Al Karijah), und von hier nach Assiut.

Die Darb el Arbain erhielt ihren Namen von den etwa vierzig reinen Marschtagen, die nötig waren, um die etwa 2000 km lange Strecke zu bewältigen. Die armseligen Sklaven, das zweibeinige Vieh, wurde gefesselt und an schwere Joche gebunden vorwärtsgetrieben. Die Großkarawanen umfaßten oft mehr als zweitausend Personen, Sklaven, Treiber und Bewacher. Nicht zehn Prozent der Unglücklichen erreichte das Endziel dieser Straße des Grauens, Leidens, Hungers und Durstes. Die Frequenz der Todesstraße betrug noch im späten 19. Jahrhundert jährlich etwa achtzig- bis hunderttausend Menschen!

Die „Straße der Vierzig Tage“ war selbstverständlich keine ausgebaute Strecke. Sie war eine Route, eine Naturpiste mit oft 15-20 km Breite. Zu erkennen war sie an den Gerippen der zahllosen im Laufe der Jahrhunderte elend umgekommenen Unglückseligen und der Tragtiere, weiters an den vielen üblichen Wegweisern der Wüste, arabisch „alaam“ genannt. Diese größeren oder kleineren Steinpyramiden dienten allein als Markierungen in der endlosen Wüste. Almásy befuhr 1929 nur den nördlichen Abschnitt dieser „Straße“ des Schreckens. Im Zuge seiner späteren Expeditionen kehrte er aber immer wieder zu ihr zurück. Ihm gebührt die Ehre der kartographischen

Aufnahmen, der Mappierung der Route, die eigentliche „Wiederentdeckung“, zumindest im wissenschaftlichen Sinne. Völlig „vergessen“ war die Darb el Arbain zu Almásys Zeiten noch keinesfalls, wie manche Publikationen gerne behaupten.³

Das Jahr 1930 findet Almásy neuerlich in Afrika, und zwar wieder im Sudan. Zu dieser Zeit besitzt Almásy offensichtlich schon einen ausgezeichneten Namen als Automobilist und als Spezialist für schwere Geländefahrten. Die sudanesishe (Kolonial-)Regierung beauftragt ihn nämlich, verschiedene Autotypen zu erproben und der Behörde Vorschläge zu machen. Es ist mit Recht anzunehmen, daß Almásy dieser Aufgabe mit der bei ihm gewohnten Präzision und Umsicht nachgekommen ist.

Eine traurige Zäsur bedeutete allerdings im Leben unseres Forschers die Trennung von den Steyr-Werken 1930. Auf die fast hoffnungslose wirtschaftliche Lage der österreichischen Industrie zu Beginn der dreißiger Jahre hinzuweisen ist kaum nötig. Mit einem Wort: Almásy wurde von der Fabrik abgebaut, die kühnen Träume über die Verwendung von Steyr-Autos in der Wüste waren ausgeträumt. Die Weltwirtschaftskrise vernichtete die so hoffnungsvolle Initiative. Almásy geriet dadurch in eine schwierige persönliche Lage. Zu dieser Zeit wandte er sich dann zunehmend der Fliegerei zu.

Als ausgebildeter und kriegserprobter Kampfpilot war Almásy auch in der Nachkriegszeit stets der Fliegerei verbunden. Er befaßte sich auch zunehmend mit der Segelfliegerei, vor allem innerhalb der Jugend- und Pfadfinderbewegung. Bei dieser Tätigkeit arbeitete er u.a. auch eng mit dem einst berühmtesten Jagdflieger Ungarns im ersten Weltkrieg, mit Frigyes Hefty, zusammen. Das 1933 in Gödöllő bei Budapest veranstaltete Pfadfinder-Welttreffen, „Jamboree“ genannt, war auch für die Flieger dieser Jugendbewegung eine großartige Gelegenheit, ihr Können vorzuführen. Der oberste Leiter der Jugendfliegerei in Ungarn war István von Horthy, Sohn des Reichsverwesers, ein leidenschaftlicher Flieger, gelernter Maschinenbauingenieur, Obmann des ung. Aero-Verbandes, Pfadfinderfunktionär.⁴ Zu dieser Zeit stand in Ungarn sowohl die Pfadfinderbewegung wie auch die Segelfliegerei auf einem international anerkannt hohem Niveau, besonders durch die Leistungen des Maschinenbauingenieurs und Pfadfinderführers Lajos Rotter, der u.a. den Segelflug Berlin-Hamburg vor starker deutscher Konkurrenz gewann. Nachdem die Siegermächte des 1. Weltkrieges das militärische Flugwesen sowohl für Deutschland wie auch für Ungarn fast zur Gänze verboten hatten, entwickelte sich naturgemäß die Segelfliegerei in den besiegten Ländern zur Basis einer späteren Luftwaffe, die dann nach der

3 Almásy behauptete auch nirgends, diese Piste allein neu entdeckt zu haben. Er wies korrekt auf die Leistungen von Wilkinson, von Prinz Kemal Ed Din usw. in diesem Zusammenhang hin.

4 Als 1931 der erste Zeppelin nach Ungarn kam, wurde zum Vorführflug nebst Horthy jun. auch Almásy eingeladen. Diese Tatsache zeugt für seinen Ruf als Flieger.

schrittweisen Aufhebung der Beschränkungen tatsächlich auch plötzlich dastand. Almásy war nie ein Militarist im Sinne eines „Kommißknopfes“, doch war er keinesfalls Gegner dieser Entwicklung, soweit er sie über die sportliche Note hinausgehend überhaupt zu Kenntnis nahm. Auch hier äußerte sich sein stark ausgeprägtes Desinteresse für politische Fragen. Sport war einfach sein Leben. Ein ungarischer Patriot war er sowieso.

Auch die ägyptische Sportfliegerei verdankt etliches ihrem eigentlichen Gründer, Lehrer und Förderer. Frigyes Hefty, der schon erwähnte berühmte Jagdflieger aus dem ersten Weltkrieg, später Kunstflieger und Flugausbilder, schrieb in seinem Brief vom 10. März 1958 dem Verfasser, daß er auf Almásys Drängen ebenfalls nach Ägypten ging und dort am Aufbau der von Almásy geleiteten und von Tacher Pascha geförderten Flugschule teilnahm. Hier ist eine interessante „Legende“ einzufügen: Die Flugschule des ersten ägyptischen Segelfliegerclubs bestand außerhalb Kairo in der Nähe von Heliopolis. Seine Baulichkeit war eine Bretterbude, doch immerhin mit Telefonanschluß. Zu diesem Apparat wurde Almásy häufig und lautstark gerufen. Aus diesen ständigen „Almásy“-Rufen soll, in verballhornter Form, der auch heute gebräuchliche Name des internationalen Flugplatzes von Kairo „Al Maza“ entstanden sein.⁵

Almásys Bindung zur ägyptischen Sportfliegerei war nicht nur sporadisch. Bis zum Jahr 1938 ist seine Anwesenheit bzw. Mitarbeit sowohl in „Al Maza“ wie auch an der von ihm 1938 am Djebel Iweibid, östlich von Kairo liegenden neuen Segelflugschule, nachweislich. Zu Almásys sportlichem Ehrgeiz gehörten auch ausgefallene Unternehmungen. So etwa war er der erste Segelflieger, der mit seinem Fluggerät 1937 die Cheops-Pyramide überflog bzw. umkreiste.

Im Sommer 1931 wollte Almásy mit einem kleinen Motorflugzeug aus Ungarn kommend nach Ägypten fliegen, um die erste kombinierte „Auto mit Flugzeug“-Wüstenfahrt zu unternehmen. Bedauerlicherweise stürzte er mit seinem Copilot Graf Nándor Zichy in Syrien in einem Sturmgewitter ab. Es galt damals als ein kleines Wunder, daß bei diesem Absturz keiner der beiden Flieger verletzt wurde. Der Verlust des Flugzeuges war für Almásy ein fast unersetzbarer Verlust, vor allem in finanzieller Hinsicht.

Zu dieser Zeit wächst Almásy bereits aus dem Image des abenteuersuchenden, draufgängerischen „Amateur-Entdeckers“ in Richtung des seriösen und fachlich auch fundierten Forschers. Almásy war zwar weder gelernter Geograph noch Vermesser, doch besaß er die wichtigste Voraussetzung für jede diesbezügliche Arbeit: eine helle Intelligenz, gepaart mit einem unbändigen Drang, den Geheimnissen der Wüste nachzugehen, ihren Zauber

5 Den Zusammenhang zwischen „Almásy“ und „Al Maza“ erörterten sowohl Frigyes Hefty wie auch János v. Almásy in ihren jeweiligen Briefen an den Verfasser. L. E. Almásy, die „Hauptperson“ in dieser Sache, erwähnt sie allerdings nirgends in seinen Schriften.

behutsam zu klären und das Erkannte auch logisch zu verarbeiten und zu veröffentlichen. Für die Arbeit der Geländeaufnahmen und Mappierungen brachte er allerdings eine unbezahlbare persönliche Voraussetzung mit, seine Erfahrung und Ausbildung in der Navigation, die er als Flieger weitgehend beherrschte. Almásys Lebensbeispiel ist für uns in vieler Hinsicht faszinierend, doch vielleicht am meisten beeindruckend ist seine Selbstschulung als Generalist, und keinesfalls nur als Spezialist. Er arbeitete zäh und zielbewußt an seinen Kenntnissen, von der Geographie bis zur Meteorologie, von der Volkskunde bis zur Archäologie. Wie konsequent er seinen Weg beging, zeigt die Tatsache, daß er in relativ kurzer Zeit tadellos arabisch erlernte. Auf Grund des von ihm naturgemäß gesprochenen Dialektes Ägyptens hielt man ihn etwa im Sudan oder in der Kufra-Oase Libyens häufig für einen geborenen Ägypter. Bei Almásys Fähigkeiten und Kenntnissen kann man seine technischen Fertigkeiten nicht oft genug betonen. Als Flieger und als Automobilist war er durchaus in der Lage, die Arbeiten eines hochspezialisierten Mechanikers problemlos zu bewältigen, schwierigte Reparaturen unter primitivsten Verhältnissen durchzuführen. Diese Fertigkeit rettete ihm und seinen Reisegefährten nicht nur einmal sogar das Leben.

In den Jahren 1930, 1931 und 1932 finden wir Almásy regelmäßig in der Wüste, vor allem im südwestlichen Teil der libyschen Wüste. Während dieser Fahrten führte die Expedition, der er angehörte, wichtige Mappierarbeiten in der Wüste durch. Almásys Tätigkeit war in diesem Zeitabschnitt ganz eng mit der Person von Sir Robert Clayton-East verbunden. Dieser englische Topograph und Vermesser war leitender Inspektor des ägyptischen Vermessungsdienstes, ein erstklassiger Fachmann seines Gebietes und vermutlich der gleiche „Narr“ der Wüstenforschung wie sein aus dem Burgenland stammender Gefährte. Es ist ein schwerer Einschnitt im Leben und in der Tätigkeit Almásys gewesen, als dieser verdiente Brite 1932 ganz plötzlich verstarb.

Hier muß man einer weiteren, hochverdienten Person gedenken, die sowohl in der Erforschung der westlichen Wüste wie auch im Leben Almásys eine entscheidende Rolle spielte. Prinz Kemal ed Din war ein Onkel des Königs Faruk I. von Ägypten. Er war vielleicht der menschlich bedeutendste Abkömmling der Mehmet Ali Dynastie, die das Nilland beherrschte. Prinz Kemal Ed Din vergeudete sein großes Vermögen nicht in Bars und Nachtclubs der Riviera oder in jenen von Paris, wie dies etliche seiner Sippe mit Vorliebe taten. Nein, dieser ernste und pflichtbewußte Mensch widmete sein Leben der Wissenschaft, vor allem der Erforschung jener Wüste, die den Großteil der Fläche seines Landes ausmachte. Kemal Ed Din war der Mentor, der Patron und der gute Geist der Wüstenforschung seiner Zeit. Er schätzte an Almásy dessen Forscherdrang und Umsicht, auch seinen Charakter und seine Fähigkeit zur Teamarbeit. Der Prinz beschloß daher, Almásy baldigst in die Dienste der unter seiner Patronanz stehenden Wüstenfor-

sung aufzunehmen und dadurch Almásys Forschungsfahrten nicht nur einen offiziellen Charakter zu geben, sondern diesen auch eine umfassende materielle Basis zu bieten. Es war vielleicht der größte Verlust in Almásys Forscherkarriere, der schwerste Rückschlag in einer gut angelaufenen Entwicklung, daß der Prinz knapp vor Verwirklichung des hier skizzierten Projektes ebenfalls 1932 plötzlich verstarb.

Die Erfahrungen der Jahre 1929-1932 erbrachten die Erkenntnis, daß weitgreifende Forschungsfahrten nur mit Hilfe kombinierter Auto-Flugzeug-Expeditionen erfolgreich sein können. Bedingt durch die immens großen Entfernungen waren letztlich auch die Autoexpeditionen den gleichen Bedingungen unterworfen wie die einstigen Kamelkarawanen, da auch sie einen begrenzten Radius hatten. Um diesen zu erweitern, war man gezwungen, Wasser und Treibstoffvorräte in verschiedene Basislager vorzuschicken. Diese Aktionen waren mit viel Mühe, mit Zeit- und Geldaufwand verbunden.

Als Almásy und seine Gefährten 1932 den südwestlichen Teil der Libyschen Wüste erforschten, nahmen sie daher auch ein kleines Flugzeug Marke „Havilland Moth“ mit. Das Forschungsgebiet 1932 umfaßte das Gilf Kebir Plateau, (Hadbat al Jilf al Kabir), das Uweinat-Gebirge (Jabal al Uwaynat) und das Arkenu-Gebirge (Jabal Arkanu), es lag im damals noch nicht vermessenen Grenzgebiet von Ägypten und von Libyen. Durch die Expansionsgelüste des damals faschistischen Italiens unter Mussolini erhielt dieses Gebiet eine zunehmende strategische Bedeutung auch für die Engländer, die damals Ägypten beherrschten. Die beiden erwähnten Gebirgsstöcke, vor allem das Uweinat-Gebirge, sind gewaltige Naturfestungen inmitten der Wüste, sie beherrschen sowohl geographisch wie auch strategisch ihre Umgebung: Uweinats höchster Punkt liegt auf 1892 m Seehöhe, Arkenus auf 1438 m. Das etwa 50,000 km² große Gilf-Kebir-Plateau besitzt ebenfalls eine dominante Lage im südwestlichen Teil des ägyptischen Wüstengebiets. Sein höchster Punkt liegt auf 1064 m Seehöhe, also etwa 600 m höher als die westlich von ihm liegende große Kufra-Oasengruppe.

Ein gewisser militär-strategischer Hintergedanke ist daher bei der Expedition von 1932 nicht auszuschließen. Sie stand unter der Führung von Sir Robert Clayton-East, begleitet durch den britischen Luftwaffenmajor Hubert G. Penderel und durch Almásy, dessen fachliche Kompetenz bei der Wüstenforschung schon damals unbestritten war.

Die drei Fordwagen der Expedition wurden von drei einheimischen Fahrern gelenkt, ein Koch ergänzte noch die Mannschaft. Eines der wichtigsten Ziele der Fahrt war die Bestimmung und Mappierung der Westseite des Gilf-Kebir-Plateaus. Ausgangspunkt der Expedition war die Oase Khar-ga. Als Zwischenstation und als Basislager diente die Wasserstelle Birr Mes-saha (Bi'r Misahah). Dieser Brunnen liegt etwa 120 km südwestlich von der

Oase Terfau (Bi'r Tarfawi), kaum 33 km nördlich vom 22. Breitengrad, also von der ägyptisch-sudanesischen Grenzlinie, die durch diese Gerade gebildet wird. Der Messaha-Brunnen wurde 1927 durch die ägyptische Regierung errichtet. Er diente eigentlich als wissenschaftlicher Beweis einer durch den Forscher Dr. Ball erstellten Theorie bezüglich des Wasserspiegels unter dem Wüstenboden. Die Grabung wurde unter primitivsten Bedingungen durch J. Beadnell, einen verdienten Wüstenforscher, durchgeführt und erbrachte nach einer einjährigen Arbeit tatsächlich den Beweis für die Richtigkeit der Theorie Dr. Ball's. Nachdem es hier Wasser in ausreichender Menge gab, errichtete die Expedition bei diesem Brunnen eines ihrer Basislager an Treibstoff.

Während Almásy und seine Reisegefährten die abfallende westliche Flanke des Gilf-Kebirs erforschten, gerieten sie in arge Wassernot. Verursacht wurde diese gefährliche Situation durch die Tatsache, daß sich die zu erforschende Flanke als viel länger erwies, als ursprünglich angenommen wurde; es gab auch etliche Fehlfahrten und Fehlflüge, die zeitraubend genug waren, um die Wasservorräte über das geplante Ausmaß hinaus zu beanspruchen. Die nächste der Expedition bekannte Wasserstelle⁶ lag von ihrem damaligen Lager berechnet auf mehr als 300 km Entfernung, man hätte also hin und zurück fast 700 km fahren müssen, um Wasser zu holen. In dieser ziemlich brenzligen Situation entschloß sich Almásy, in die auf geschätzte 200 km entfernt liegende Oase Kufra in Libyen zu fahren, um Wasser zu besorgen.

Dieser Entschluß Almásys führte zu einer seiner gefährlichsten und abenteuerlichsten Fahrten. Die Oase Kufra (Wahat al-Kufrah) war weit in das 20. Jahrhundert hinein die am wenigsten bekannte bewohnte Oasengruppe der Libyschen Wüste. Sie wurde von der 1837 gegründeten extremen Sekte der Senussier beherrscht. Durch die absolute Fremdenfeindlichkeit des Senussierordens durfte kein Christ den Boden von Kufra betreten. Obgleich große Teile der umliegenden Wüste dem Namen nach Ägypten, Italien und Frankreich unterstanden, waren die Senussier in Wirklichkeit die einzigen Herren dieses Gebietes, das sie gegen jeden fremden Einfluß hermetisch abgesperrt hatten, wie seinerzeit der Mönchsstaat von Tibet dies tat. Kufra war eine der geheimnisvollsten Stätten der Sahara. Der deutsche Forscher Rohlfs gelangte 1879 bis an den Rand von Kufra, wurde aber erkannt und verjagt und fand dabei fast den Tod. Als Libyen 1912 durch die Italiener besetzt wurde, drang die neue Kolonialmacht nicht bis nach Kufra vor. Die Senussier kämpften im 1. Weltkrieg auf der Seite ihrer früheren Protektoren, den Osmanen, und bereiteten sowohl den Engländern wie auch den Franzosen manches Kopfzerbrechen. So war auch der zweite Europäer ein französischer Kriegsgefangener namens Marechal de Logis Lapierre, der durch Senussierkrieger nach Kufra verschleppt wurde und dadurch, wenn auch

6 Die Ain Duan genannte Quelle im Uweinat-Gebirge

unfreiwillig, Kufra erblickte. Der hervorragende und in England ausgebildete ägyptische Forscher Achmed-Mohammed Hassanein Bey gelangte 1921 nach Kufra.⁷ In seiner Begleitung befand sich als Islamin verkleidet die englische Schriftstellerin Frau Rosita Forbes. Hassanein, der als Moslem mit Erlaubnis des Senussier-Emirs Sayed Idris (später für kurze Zeit als König Idris I. von Libyen bekannt und vom jungen Oberst Ghadafi gestürzt, legal Kufra betrat, wiederholte 1923 seine Fahrt nach Kufra. Von dort fuhr er weiter nach Süden und entdeckte die „verlorenen“ Regenoasen von Uweinat und von Arkenu und zog von dort weiter in den Sudan nach Darfur. Seine Strecke betrug mehr als 3500 km, sie ergab die erste Nord-Süd Durchquerung der Libyschen Wüste. Nach Hassanein gelang es noch dem tapferen Franzosen Bruneau de Laborie, aus dem Wadai-Gebiet kommend, (Ouadai, heute Republik Tschad), Kufra zu erreichen und die Oase Richtung Norden zu verlassen. Im Jahr 1931 ergab sich eine Wende mit weitreichenden Folgen: Die Italiener besetzten mit militärischer Gewalt und unter Einsatz ihrer Luftwaffe die Kufra-Oasen und vertrieben die Senussier in die ägyptische Emigration.

Als die Clayton-Penderel-Almásy-Expedition im Frühjahr 1932 in der möglichen Reichweite von Kufra stand, konnten ihre Teilnehmer nicht wissen, ob es in Kufra noch Kämpfe gab oder nicht. Sie wußten nur, daß Kufra nunmehr von den Italienern besetzt war. Daß es unter diesen Umständen ein Absurdum gewesen wäre, Sir Clayton oder Major Penderel nach Kufra zu entsenden, stand fest. Die beiden Expeditionsmitglieder waren britische Untertanen, Penderel noch dazu aktiver Offizier. Allein diese Tatsache hätte zu unvorhersehbaren politischen Komplikationen führen können. So blieb die Aufgabe Almásy vorbehalten, Kufra zu erreichen und von dort Wasser zu holen.

Die Aufgabe war mehr als delikat. Almásy hatte weder einen Reisepaß noch irgendein anderes offizielles Papier mit sich geführt (unter dem Motto: wozu so etwas in der menschenleeren Wüste?!), wodurch er riskierte, von den Italienern als Spion festgenommen zu werden. Eine weitere Schwierigkeit bereitete die völlige Unkenntnis über die mögliche Route, da es keine Karten über das Gebiet zwischen Gilf-Kebir und Kufra gab. Das einzige Hilfsmittel Almásys war eine Karte über die Kufra-Oasengruppe, allerdings im Maßstab von eins zu vier Millionen! Es gab auch bis zu diesem Zeitpunkt keinen einzigen Präzedenzfall einer Überquerung dieses Wüstenabschnittes mit Hilfe von Autos in Ost-West-Richtung, also weder Informationen noch etwaige Radspuren.

Am Morgen des 27. April 1932 brach Almásy mit zwei Autos und in Begleitung der drei einheimischen Fahrer namens Manufli, Abu Fudeil und Hassan-Eid aus dem Lager auf. Sie nahmen sämtliche leeren Wasserkanister

7 Hassanein Bey kam vom Norden aus Benghasi

mit. Wie prekär an diesem Tage bereits die Lage der Expedition war, zeigt die Tatsache, daß für die drei im Lager Verbliebenen (Clayton, Penderel und der Koch Hussein) nur insgesamt 36 l Wasser zurückgelassen werden konnte! Vor Almásy und seinen Begleitern lag ein völlig unbekanntes Stück der Wüste, wobei es gar nicht sicher war, ob dieses per Auto überhaupt durchquerbar ist. Der Ausgangspunkt der Fahrt nach Kufra lag auf der Breite von $23^{\circ} 32'$ und auf der Länge $25^{\circ} 8'$, der Kurs nach Kufra betrug demnach etwa 295° . Die unter äußerst schwierigen Umständen innerhalb von sieben Fahrtstunden zurückgelegte Strecke betrug dann 245 km. Elhamdulillah! - Kufra war erreicht. Es war das erste Mal in der Geschichte dieser Oasengruppe, daß es von Osten her mit Hilfe eines Autos besucht wurde. Almásy war der erste Europäer, der aus dem Niltal kommend Kufra erreichte.

Der Empfang seitens der Italiener fiel problemlos aus.⁸ Der italienische Kommandant der die Oase Kufra besetzenden Truppen, Major Ottavio Rolle, nahm Almásy und seine arabischen Begleiter mit großer Gastfreundschaft auf. Er ließ es auch zu, daß Almásy auch die Senussierheiligtümer besichtigen und über die Tatsache berichten konnte, daß diese nicht durch die Besatzer zerstört wurden, wie vielerorts in der Welpresse behauptet wurde. Es gab auch einen wertvollen Erfahrungsaustausch zwischen Almásy und den italienischen Offizieren, Vergleiche von Kartenskizzen, Routen und Erfahrungen. Die italienische Garnison bestand zu dieser Zeit aus sieben Offizieren, einem Arzt und aus achthundert Kamelreitern. Nach einem Ruhetag wurden dann sämtliche Behälter mit Wasser gefüllt, Lebensmittel besorgt. Am Abend des gleichen Tages erreichten die beiden Autos wieder das Lager am Gilf.

Während Almásy zwecks Wasserholens in Kufra war, entdeckten seine im Lager zurückgebliebenen Gefährten mit Hilfe des kleinen Expeditionsflugzeuges im Gilf ein spärlich grünes Tal. Es stand für alle Teilnehmer fest, daß es sich hierbei nur um die sagenhafte, längst vergessene Oase des Altertums, um Zarzura handeln konnte.

Das Thema „Zarzura“ war ein wenig eine „fixe Idee“ der Wüstenforschung. Der Name dieser Oase kam schon im Altertum vor, auch in der mittelalterlichen arabischen Literatur wird er erwähnt. Prinz Kemal versuchte dem Rätsel dieser „verlorenen“ Oase nachzugehen, doch mußte er die geplante Expedition wegen Krankheit absagen, kurz danach verschied er auch. Mit der Suche nach Zarzura befaßte sich auch P. A. Clayton, (nicht identisch mit Sir Clayton-East!) und auch der englische Forscher Harding-King. Letzterer hielt sich eine längere Zeit in der Oase Dachla auf, (Wahat ad Dahilah). Er schoß westlich der Oase etliche Wildtauben und untersuch-

8 Almásy hatte in solchen Situationen ein völlig sicheres Auftreten, dazu sprach er noch gut italienisch.

te den Mageninhalt der erlegten Vögel. Es stellte sich heraus, daß die aus westlicher Richtung heranstreichenden kleinen Zugvögel halbverdaute, olivenartige Früchte im Kropf hatten. Harding-King stellte auf Grund komplizierter Berechnungen des Verdauungsvorganges und der Fluggeschwindigkeit dieser Vögel fest, daß es in der Wüste, westlich von Dachla, auf etwa neun Taubenflugstunden entfernt, eine Stelle liegen mußte, die eine Vegetation, oder zumindest diese Taubennahrung aufwies. Er nannte diese imaginäre Stelle „Oase der Oliven“ War sie identisch mit der sagenhaften verschollenen Oase namens „Zarzura“?

Es gab aber noch weitere Indizien für die Existenz einer „verlorenen“ Oase. Die Oase Dachla nämlich wurde in früheren Zeiten häufig durch aus der westlichen Wüste kommenden geheimnisvollen Fremden überfallen. Die aus der unbekannten Tiefe der Sahara kommenden Räuber gehörten dem Stamm der Tibus oder der Guraanen an. Die Oasengruppe von Kufra war zu dieser Zeit den Bewohnern von Dachla nicht bekannt, so standen sie vor einem Rätsel bezüglich der Herkunft dieser Räuber.

Ein noch größeres Rätsel aber war, auf welche Art die geheimnisvollen Räuber die wasserlose Strecke nach Dachla bewältigen konnten. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts ergab sich zumindest eine Teillösung: Den Bewohnern der Oase Dachla gelang es, einen Überfall der Wüstenräuber nicht nur abzuwehren, sondern die in die Wüste zurückflüchtenden Besiegten auch zu verfolgen. Viele Tagereise entfernt, etwa 250 km von ihrer Oase entfernt, fanden sie eine Lösung des Rätsels: Die räuberischen Nomaden hatten bei einem gewissen Hügel ein geheimes Wasserdepot! Im Sande vergraben und zwischen Steinen versteckt lagen wohlverschlossen, mehrere hundert keramische Töpfe; jeder mochte an die zwanzig Liter fassen. Vielleicht enthielt ein Teil der Gefäße auch Getreide.

Die Oasenmenschen von Dachla erfaßten damals sofort die Situation: Bevor ein Raubzug gegen die Oase unternommen würde, kamen aus der Wüste langsame Lastkarawanen mit ihren Kamelen, sie brachten Wasser und Lebensmittel an diese geheime Stelle und füllten das Depot auf. Die bewaffnete Raubkarawane kam erst später; Sie hielt hier ihre letzte Rast vor dem Überfall. Die Rennkamele wurden nochmals getränkt, dann ging es in wilder Eile gegen die Oase.

Als die Männer von Dachla das geheime Lager ihrer Todfeinde entdeckten, taten sie, was ihnen nur Archäologen verübeln können: Sie zerschlugen die z.T. noch aus der Antike stammenden Krüge!

Für die Wissenschaft fand der britische Forscher Dr. John Ball 1917 den Hügel der zerbrochenen Krüge. Dr. Ball, dieser verdiente Wüstenforscher, begleitete damals eine britische Militärpatrouille, die die Aufgabe hatte, in der Wüste westlich von Kharga und von Dachla nach den damals mit den Mittelmächten verbündeten feindlichen Senussiern Ausschau zu halten.⁹

Dr. Ball gab dem Ort der zerbrochenen Krüge den englischen Namen

Pottery Hill. Der Wüstenprinz Kemal Ed Din kam 1923 an diese Stelle und bezeichnete sie als „Abu Ballas“ – Vater der Krüge. Unter diesem Namen ist auch heute dieser Punkt in den Landkarten der ägyptischen Wüste eingezeichnet.

Almásy war sowohl der Bericht von Ball wie auch jener vom Prinzen wohlbekannt. Aus der Lage von Abu Ballas ausgehend stellte er eine Überlegung in den Raum, die typisch für seine logische Denkweise und für seinen Spürsinn in Wüstenfragen war. Er stellte fest, daß der geheime Versorgungsstützpunkt der Wüstenräuber etwa im östlichen Drittel der Strecke Kufra-Dachla lag. Es mußte demnach, folgte er strategisch, im nächsten Drittel der Strecke ebenfalls einen Stützpunkt gegeben haben, um ein gleichmäßig verteiltes System zu schaffen. Dieser Punkt muß eine Wasserstelle mit Weidemöglichkeit gewesen sein. Auf der Karte ausgemessen lag dieser hypotetische Stützpunkt im Gilf-Kebir-Gebiet. Almásy ging bei seiner Theorie noch weiter. Er vermutete in der aus dem Flugzeug erblickten kargen Grünfläche nicht nur den Ort dieses Räuberstützpunktes, er hielt dieses Wadi überhaupt für die verlorene, sagenhafte Oase namens Zarzura!

Die im März 1933 aus Kharga gestartete Expedition Almásys hatte als eines der wichtigsten Ziele vor, die Oase Zarzura zu suchen. Die Expedition bestand aus acht Personen und hatte eine ungemein interessante Zusammenstellung. Geleitet wurde sie von Almásy und von Hubert S. Penderel, nunmehr „wind commander“, also Oberstleutnant der britischen Luftwaffe, „Bimbashi“ nach ägyptischer Rangbezeichnung. Ein damals 24-jähriger, junger Assistent des Geographischen Instituts der Budapester Universität, Dr. László Kádár, fungierte als Geograph und als Vermesser. Hans Casparius, ein hünenhafter Berliner war der Berufsphotograph der Expedition. Dr. R. Bermann, ein Wiener Schriftsteller, Reiseschriftsteller, Journalist und Privatgelehrter fungierte als Chronist der Expedition. Er schrieb über die Fahrt nach der verlorenen Oase ein wunderschönes Buch mit dem Titel „Zarzura“, unter dem Pseudonym „Arnold Hoellriegel“¹⁰ Es war auch geplant, einen Film über diese Wüstenfahrt zu drehen (hiez zu war die Anwesenheit von Casparius nötig), das Drehbuch dazu hätte von Dr. Bermann alias Hoellriegel geschrieben werden sollen. Aus dem Filmeprojekt wurde dann letztlich nichts: Sowohl Dr. Bermann wie auch Casparius waren jüdischer Herkunft und mußten später ihre Heimat verlassen. Zur crew dieser Wüstenfahrt gehörten noch drei Einheimische: Sabr und Abdu als Chauffeure sowie der Koch Mahmud. Sabr und Abdu dienten früher dem Prinz Kemal und waren mit Almásy menschlich engstens verbunden.

9 Die Senussier waren treue Anhänger und Verbündete der Türken, die bis 1912 die Herrschaft über Libyen ausübten. Sie besetzten im 1. Weltkrieg vorübergehend sogar die große ägyptische Oase Dachla.

10 Arnold Hoellriegel: ZARZURA, die Oase der kleinen Vögel, Büchergilde Gutenberg, Zürich-Prag, 1938.

Im Jahr dieser Wüstenfahrt, 1933, stand die Weltwirtschaftskrise noch in „voller Blüte“. Dementsprechend bescheiden fielen dann auch die finanziellen Mittel der Expedition aus. Es gab weder ein Flugzeug noch einen Radiosender und auch nur bescheidene Verpflegungsmittel. Das unbedingt nötige Bargeld war äußerst knapp. Eine Filmgesellschaft gab einen Vorschuß auf einen Film, der Berliner Bankier R. Mendelssohn stellte einen Betrag zur Verfügung. Die Budapester Tageszeitung „Pesti Hirlap“ gab Almásy einen Honorarvorschuß von 3.000,- Pengö, (damals etwa 2.500 Reichsmark), die ungarische Geographische Gesellschaft unterstützte zumindest moralisch das Projekt. Wie spartanisch es bei dieser Fahrt zuging, zeigt der Fall von Dr. Kádár. Dieser junge Wissenschaftler mußte von seinem damaligen Chef, dem Professor Paul Graf Teleky, Vorstand des Geographischen Instituts der Universität Budapest, später Ministerpräsident von Ungarn, um einen unbezahlten Urlaub ansuchen, um mitfahren zu können. Er erhielt auch von der Expedition keine Vergütung: Allein sein Idealismus und sein Forscherdrang führten ihn in das Wüstenabenteuer.¹¹ Eine wichtige materielle Unterstützung der Expedition wurde durch König Fuad von Ägypten erbracht: Er gestattete Almásy, Zelte und sonstiges Gerät und Material aus dem Magazin des verstorbenen Wüstenprinzen zu benutzen.

Am 26. März 1933 erreichte die Autokarawane des „Gongoi-Clubs“ – so nannten sich spaßhalber die Wüstenfahrer nach einem berüchtigten Beduinenräuber namens Gongoi – den Hügel von „Abu Balls“, die Stätte der zerbrochenen Krüge und Amphoren. Hier wurden für das Wüstenmuseum Stücke und Scherben eingesammelt. Manche dieser Amphoren stammten aus dem antiken Griechenland und aus Phönizien, sie kamen als Weinbehälter nach Ägypten und von dort als Wasserkrüge in die Wüste.

Während des Aufenthaltes in Dachla bzw. bei Abu Ballas kam des öfteren die Rede auf eines der größten Geheimnisse der Libyschen Wüste: auf die verschollene Armee des Perserkönigs Kambyses. Etwa ein halbes Jahrtausend vor Christus beschloß dieser Herrscher, Sohn des Kyros, ein ganzes Heer aus Theben gegen die Ammon-Oase (heute Siwa) zu entsenden. Sie zogen nach Kharga, danach nach Westen in Richtung des späteren Abu Ballas. Hier in der Wüste verlieren sich ihre Spuren. Von einheimischen Führern bewußt in die Irre geführt, fand die ganze Armee in einem Sandsturm den Tod. Sie erreichte nie die heilige Oase Ammon-Ra und kehrte auch nie in das Niltal zurück! Diese Kambyses-Armee aufzufinden war einer der großen Lebensträume von Almásy. Sie ging durch seinen relativ frühen Tod und durch die für die Forschung verlorengegangenen acht Kriegs- und Nachkriegsjahre leider nie in Erfüllung. Almásy präziserte noch vor dem Zweiten Weltkrieg und auch danach, wo er die Überreste der verschollenen per-

11 Dr. László Kádár wurde später Professor an der Universität von Debrecen und danach Präsident der Geographischen Gesellschaft Ungarns.

sischen Armee vermutete: Die Stelle mußte nach seiner Ansicht zwischen Abu Ballas und dem Großen Gilf liegen, etwa auf der halben Strecke zwischen den Oasen Kharga und Siwa. Almásys Theorie fand Jahrzehnte später ihre Bestätigung, als ägyptische Archäologen tatsächlich Überreste der Kambyeses-Armee fanden, genau in jener Wüstengegend, wo Almásy diese vermutet hatte.

Ein weiteres Reiseziel der Zarzura-Expedition war der Besuch des sogenannten „Regenfeldes“. An diesem Punkt lagerte die Expedition des berühmten deutschen Wüstenforschers Dr. Gerhard Rohlfs im Februar 1874 am Rande des Großen Sandsees. Während seines viertägigen Aufenthaltes in diesem Lager gab es ein kleines Naturwunder: Es regnete zwei Tage hindurch einen heftigen, tropischen Regen! Deswegen benannte Rohlfs den Ort seines damaligen Lagers „Regenfeld“. Die Bezeichnung ist in ihrer deutschen Form noch heute auf den Landkarten zu lesen. Der Ort liegt nordwestlich von Abu Ballas auf etwa hundert Kilometer Entfernung. Rohlfs hinterließ in Regenfeld eine versiegelte Flasche mit seiner Ortsangabe und mit einem Bericht über seinen Besuch hier. (4. Februar 1874). Wäre Rohlfs von hier, wie ursprünglich geplant, Richtung Kufra mit seiner großen Kamelkarawane weitergezogen, also in genau westliche Richtung, so hätte er das Gilf-Kebir-Plateau entdecken müssen. Rohlfs aber zog gegen Norden nach Siwa, so blieb es Prinz Kemal El Din vorbehalten, diese Landschaft für die moderne Wissenschaft zu entdecken. Bei dieser Wüstenfahrt 1924 kam der Prinz auch nach Regenfeld. Er barg die Rohlfs'sche Flaschenpost und hinterlegte seine eigene. In seiner Begleitung befand sich auch der bekannte Dr. Ball, der eine genaue Ortsbestimmung als Korrektur der Rohlfs'schen¹² vornahm. Nun nahm die Almásy-Expedition die Urkunde des vor kurzem verstorbenen Wüstenprinzen zu sich und hinterlegte ein neues Dokument.¹³ Dieses Schriftstück erwähnte in geziemenden Worten die beiden großen Erforscher der Libyschen Wüste, Gerhard Rohlfs und Kemal el Din Hussein. Seit dieser Urkundenhinterlegung sind mehr als sechs Jahrzehnte vergangen, doch aus der Sicht dieses langen Zeitabschnittes kann festgehalten werden, daß der dritte große Forscher der Libyschen Wüste, nicht nur im Sinne der zeitlichen Folge, ein in Bernstein geborener Sohn des Burgenlandes, A. E. Almásy war!

Almásy hatte durchaus die Fähigkeit, seine einheimischen Helfer, Araber aus Ägypten und aus dem Sudan, richtig zu motivieren und ihre Zuneigung zu gewinnen. Bewährte sich einmal ein Einheimischer als Fahrer oder als Koch, so trachtete er stets, diesen Mann auch für die folgenden Expedi-

12 Die Ortsbestimmung lautete bei Dr. Ball: 27°24'östl. Länge, bzw. 25°10'49" Breite, die Differenz zu Rohlfs betrug einen halben Breitengrad.

13 Diese Aktion fand am 28. März 1933 statt, wobei auch ein kleines Wunder sich ergab: Es regnete wieder in Regenfeld für eine kurze Zeit, als hätte der genius loci einen Gruß dar-

tionen anzuheuern. Dr. Bermann berichtet darüber, mit welcher Anhänglichkeit und mit welchem Respekt diese Männer zu Almásy standen. Für sie war er der ganz große Kebir, der unfehlbare Karawanenführer, der selbst in ausweglosen Situationen immer eine Lösung gefunden hat. „Effendi, warst du schon einmal hier?“ – war ihre häufige Frage, wenn Almásy einen Brunnen oder einen markanten Punkt in der Wüste scheinbar mühelos, in Wirklichkeit mit Hilfe seiner Instrumente, fand. Ein Europäer, der sich ungleich besser in der Wüste als die Oasenbewohner auskannte, war für sie ein Phänomen. Araber – und auch die Bewohner der meisten Länder Schwarzafrikas – neigen dazu, ihren Mitmenschen treffende Namen zu geben. Diese können sowohl spöttisch wie auch anerkennend klingen. Almásy erhielt von „seinen“ Arabern den „Vulgonamen“, der dann auch in seinem Grabstein im Salzburger Friedhof eingemeißelt wurde: „Abu Ramla“, Vater des Sandes. Ich glaube, daß dieser Name die höchste Auszeichnung war, die er im Laufe seines Lebens überhaupt erhielt.

Die Oase Zarzura wurde in der weiteren Folge der Reise gefunden – oder auch nicht gefunden. Eine bewohnte oder nur bewohnbare Wüstenstelle fand man nicht, doch ein Wadi, eines von mehreren Tälern, das bei den Tibus, den Ureinwohnern der Libyschen Wüste, noch damals unter diesem Namen bezeichnet wurde. Die erträumte, verlorene Oase, in der es vielleicht noch Bauten oder Reste einer Zivilisation vorzufinden gewesen wäre, gab es nicht. Doch es gab das Tal der kleinen Vögel und der spärlichen, an die Oliven erinnernden Sträucher, ein Tal, das nach etlichen trockenen Jahren doch einmal einen Regen erhielt und ein wenig ergrünte, zumindest so weit, daß man Weidetiere hinschicken konnte.

Nun unternahm die Expedition unzählige Vermessungen und Ortsbestimmungen im Gilf und fuhr von dort ins Uweinatgebirge. Wie eine Wüstenfestung ragt dieses Granitgebirge aus der Ebene. Bei der Quelle Ain Dua trafen Almásy und seine Gefährten auf eine starke italienische Militärpatrouille, die ihnen bei ihrem kurzen Abstecher nach Kufra bereits avisiert wurde.

Das Gebirge Uweinat wurde, wie schon erwähnt, von dem Ägypter Hassanein Bey 1923 überhaupt erst entdeckt. Zwei Jahre darauf wurden die Grenzen zwischen Ägypten und der damals italienischen Cyrenaika durch den Vertrag von Sollum neu bestimmt. Die festgelegte Grenze, der 25. Längengrad, geht gerade durch das Bergland Uweinat. Die Talschaften waren zu dieser Zeit nicht ganz unbewohnt, Tibus und Guraanen weideten ihre Herden in den grün bewachsenen Hochtälern, wo es auch einige Quellen gab. Die von Kufra nach Südsüdwest zum Tschadsee führende alte Karawanenroute, eine der großen transsaharischen Fern-„Straßen“ führte am Uweinat vorbei. Hier kartographierten die italienischen Militärs, gewiß nicht nur aus wissenschaftlichen Beweggründen: Während des Abessinienkrieges errichteten dann 1936 die Italiener einen für die damalige Zeit großen Flugstützpunkt

im Uweinat... In den Höhlen des Uweinatgebirges machte Almásy eine sensationale Entdeckung: Er fand in den einst bewohnten Granithöhlen des Berges unzählige prähistorische Felsenbilder, mehr als achthundert an der Zahl! Es grenzt an ein Wunder, daß diese so wichtige Entdeckung Almásy zuteil wurde, campierten doch seit Monaten italienische und englische Militärs und Forscher in den Tälern dieses Berges, ausgerüstet mit Autos und mit Flugzeugen – und auch mit einigen Wissenschaftlern! Eine bedeutende Stätte prähistorischer Kunst wurde hier gefunden, eine Ansammlung der Bilderhöhlen der Steinzeit, die für die frühe Geschichte der Menschheit so wichtig sind. Ein libysches Gegenstück zu den frankokantabrischen Höhlen, zu Altamira wurde durch Zufall von Almásy entdeckt, streng genommen von Sabr, dem treuen arabischen Begleiter, der mit Almásy an der entscheidenden Stelle im Geröll umherstieg, nach Wohnhöhlen der Troglodyten suchend. Sabr entdeckte in einer der Höhlen ein rotbemaltes Felsenstück, die Figur stellte eine weidende Kuh dar. Sabr meinte, diese Figur sei von den aus Eritrea stammenden Askaris (Kolonialsoldaten) der Italiener hingepinselt worden, Almásy aber kam sogleich auf die wissenschaftliche Bedeutung dieses Fundes.

Die Entdeckung der Felsenbilder und Höhlenmalerei im innersten Winkel der Libyschen Wüste gehört zu den Höhepunkten in Almásys Tätigkeit. Diese Bilder stellten Haustiere, vor allem Rinder, aber auch Wild dar, so etwa Giraffen, wodurch der Beweis erbracht wurde, daß vor etlichen Jahrtausenden die Sahara ein feuchteres Klima haben mußte, da sie sich stellenweise noch als Weidesteppe eignete, eine Annahme, für die auch die einstige französische Sahara etliche Beweise lieferte.

Die Expedition kehrte dann Ende Mai 1933 über Bir Messaha nach Kharga und danach nach Kairo zurück. Im Herbst und im Winter des selben Jahres führte Almásy eine neue Expedition in die Wüste, auf der er, auf dessen Bitte auch den berühmten deutschen Volkskundler, Geheimrat Leo Frobenius zu den Felsenbildern von Uweinat führte. Nach dieser Expedition ergab sich dann die unmögliche Situation, wonach Frobenius diese Felsenbilder als seine eigene Entdeckung in der Fachpresse publizierte, während sich Almásy noch in Ägypten aufhielt. Dr. Rudolf Bermann, alias Arnold Hoellriegel, Gefährte der Zarzura-Expedition, protestierte in Almásys Abwesenheit gegen dieses wenig ehrenhafte Verhalten Frobenius’

Während des Winters 1933/34 nahm Almásy an einem vom Ägyptischen Aero-Verband veranstalteten Wüstenrundflug teil. Danach erhielt er von der ägyptischen Regierung den Auftrag, neuerlich eine Expedition zum Uweinat zu führen. Während dieser Fahrt wurden weitere kartographische Aufnahmen auch im Gilf Kebir und in der Arkenugegend unternommen. Auch diese Expedition war eine kombinierte Auto-Flugzeug-Unternehmung, sie befaßte sich auch mit bisher noch unbekannten Felsenbildern im Uweinat.

Im Jänner 1935 führte Almásy eine kombinierte Jagd- und Entdeckungsexpedition in den Sudan. Seine beiden Reisegefährten waren der bekannte Jäger und Jagdschriftsteller – in dieser seiner Eigenschaft der vielleicht prominenteste Ungarns – Graf Zsigmond Széchenyi, sowie der ebenfalls bekannte Jäger und Reiter Jenő von Horthy, ein Bruder des damaligen Staatschefs Ungarns Admiral Miklós von Horthy. Die Expedition benützte drei Ford-Autos. Ausgangspunkt war Wadi Halfa. Von dort ging die Fahrt, teils über die Darb el Arbain, zur Oase Merga (Nukhaylah) und zum Wadi Howar, wo eine ausgedehnte Jagdtätigkeit entwickelt wurde.¹⁴ Von hier ging die Fahrt nach Kutum und nach El Fasher, um die Treibstoffvorräte zu ergänzen. El Fasher ist die Hauptstadt der sudanesischen Provinz Darfur, die erst 1916 unter britische Herrschaft kam. Hier konnte Almásy die stark abgenutzten Autos instandsetzen und nötige Reparaturen durchführen lassen, während seine Begleiter der Jagd nachgingen. Nach einer Gesamtdauer von acht Wochen kehrte dann die Expedition nach Kairo zurück.¹⁵

Noch im selben Frühjahr 1935 unternahm Almásy eine neue ausgedehnte Wüstenfahrt aus der Oase Baharia über die Große Sandsee zur Oase Siwa. Hauptziel dieser Fahrt war die kartographische Arbeit, doch wurden auch einige Wegweiser (Steinpyramiden, sog. Alamat) und andere Gegenstände gefunden, die der 520 v. Chr. in der Wüste verschollenen Armee des Perserkönigs Kambyses zuzumuten waren.¹⁶

Zwischen den Jahren 1936 – 39 betätigte sich Almásy in Ägypten hauptsächlich als Flieger und als Fluglehrer. Er kann mit Recht als Begründer der Segelfliegerei des Nillandes betrachtet werden, insbesondere jener der Jugendfliegerei. Es ist heute nicht mehr feststellbar, aus welchem Grund es in diesen letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr dazu kommen konnte, daß Almásy eine neue Expedition zur Auffindung der Kambyses-Armee in die Wüste führte, war doch dieses Ziel zu erreichen einer seiner Lebensträume. Zu dieser Zeit war allerdings die Ära der großen Entdeckungen bereits vorbei, was nun blieb, war die Detailarbeit der Kartographie und Vermessung.

Es gab nicht viele Leute mitteleuropäischer Herkunft, die im geschilderten Zeitraum ein räumlich so bewegtes Leben geführt hätten wie Almásy. War er nicht in Ägypten, so hielt er sich entweder in Wien, in Bernstein,

14 Horthy erlegte u.a. einen kapitalen Oryxantilopen-Bullen, Széchenyi einen Addaxantilopen-Bullen, der eine Weltrekord-Trophäe hatte.

15 Zsigmond Széchenyi schrieb ein Buch mit dem Titel „Hengergö homok“ („Rollender Sand“), Budapest, 1935 über diese Fahrt. Jenő Horthy widmete ihr dagegen ein Kapitel in seinem Buch „Egy élet sportja“ („Sport eines Lebens“, Budapest, 1937).

Beide Bücher waren sehr erfolgreich.

16 Die Fahrt wurde vom Kairoer Wüsteninstitut organisiert. Institut du Desert, auch das Geol. Inst. Kairos war mitbeteiligt.

in Steinamanger oder in Budapest auf. Er war ein in jeder Hinsicht immens fleißiger Mensch: Seine Publikationen gehören in fachlicher Hinsicht zu den besten ihrer Zeit, doch zeugen seine die Expedition beschreibenden Bücher auch für einen humorvollen und lebhaften Stil des Erzählers. (Die Liste seiner Werke befindet sich im Anhang.)

Die aufziehende Gefahr eines neuen Weltkrieges zwang Almásy 1939, Ägypten zu verlassen. Er widmete sich nunmehr den Auswertungen seiner wissenschaftlichen Ergebnisse, publizierte auch in Tages- und in Jugendzeitungen Ungarns, wobei er sich alternativ in Bernstein, in Steinamanger und in Budapest aufhielt.

Im Jahr 1941 ergab sich dann eine der wichtigsten Ereignisse im Leben Almásys. Die dortige Kriegslage zwang die Führung der deutschen Wehrmacht, eine schlagkräftige Panzertruppe nach Libyen zu entsenden, um den bedrängten Italienern zur Hilfe zu kommen. Das Deutsche Afrikakorps unter Rommel erfüllte dann zunächst die ihr gestellte Aufgabe, bis dann die allgemeine Kriegslage zur Räumung Nordafrikas zwang.

Das Großdeutsche Reich und auch die Wehrmacht besaßen Spezialisten und Experten für alle nur denkbaren Aufgabengebiete der Kriegsführung – nur nicht für die speziellen Probleme der Wüste. Diese Tatsache ist keinesfalls verwunderlich, war doch seit je her dieses Thema ein Fachgebiet der Engländer und der Franzosen, ein wenig auch der Italiener. Die Experten standen also fast ausnahmslos im feindlichen Lager. Da erinnerte sich jemand im unter der Führung des später ermordeten Admiral Canaris stehenden Amt Ausland/Abwehr der Wehrmachtsführung an den Namen Almásy. Einen besseren Wüstenexperten hätte man im ganzen damaligen Großdeutschen Reich nicht finden können. Almásy, der zu dieser Zeit fallweise auch Dienst als Oberleutnant bei den ungarischen Luftstreitkräften leistete, wurde auf kurzem Wege „ausgeborgt“ für die deutsche Wehrmacht.¹⁷ Er kam im Range eines Oberleutnants, später eines Hauptmannes zur deutschen Luftwaffe und wurde sogleich dem Stab Rommels in Nordafrika zugeteilt.

Wenn auch das damalige Ungarn mit Deutschland verbündet war, mutet die Formlosigkeit dieser „Personenleihgabe“ etwas merkwürdig an, war doch Almásy kein deutscher Staatsbürger. Ob so oder so, Almásys Geburtsort Bernstein lag damals im Reich, so übersah man vermutlich absichtlich die Formfragen.

Den Schilderungen des damaligen nordafrikanischen Kriegsschauplatzes sind fast ausnahmslos nur Berichte über die Kämpfe der Großverbände im unmittelbaren Küstenstreifen zu entnehmen. Daß es auch in der Tiefe der

¹⁷ Admiral Canaris, dieser geheimnisumwitterte Chef der deutschen Spionage und Abwehr kam 1941 mit dem damaligen ungarischen Verteidigungsminister General Bartha zusammen. Der Verfasser vermutet, daß der „Almásy-deal“ bei diesem Treffen vereinbart wurde.

Wüste Kampf- und Aufklärungshandlungen gab, wird nur selten erwähnt. Motorisierte Patrouillen und Aufklärungsflieger „bearbeiteten“ sich dort gegenseitig. Die Briten verfügten bei diesen Aktionen mit Hilfe ihrer Spezialeinheit „Long Range Desert Group“ und ihrer Kommandoeinheiten über einen ziemlichen Vorsprung, und auch die Franzosen hatten unter ihrem General Lamy schlagkräftige Wüstentruppen im Tschad, Fezzan, später auch in Kufra. Deutscherseits war es vor allem die Aufgabe Almásys, Aufklärungen zu tätigen und Aktionen des Wüstenkampfes zu organisieren.

Wir wollen uns nicht lange beim Wüstenkrieg aufhalten, dennoch sollte hier eine Aktion Almásys angeführt werden, die als sportliche Leistung allein als großartig zu bezeichnen ist.

Admiral Canaris konferierte im April 1942 mit Generaloberst Rommel über Spionage- und Sabotageaktionen im Rücken der Engländer in Ägypten. Es ist anzunehmen, daß bei dieser Besprechung auch Hauptmann Almásy anwesend war. Ob so oder so, der Luftwaffenoffizier mit der ungarischen Staatsbürgerschaft erhielt den Geheimauftrag, zwei Mitglieder der Spezialeinheit für Sabotage und Spionage der sog. Division „Brandenburg“ hinter dem Rücken der Engländer nach Ägypten zu bringen. Die beiden deutschen Agenten waren John Eppler („Hussein Gafaar“) sowie Hans-Gerd Sandstede („Peter Monkaster“). Die beiden orientkundigen und perfekt arabisch sprechenden Offiziere hatten die Aufgabe, nach Kairo zu kommen und dort einen Geheimsender zu betätigen. Sie sollten auch mit den geheimen Zellen des ägyptischen Widerstandes gegen die Briten Kontakt aufnehmen. Diese Verschwörer waren Soldaten, ihr Anführer hieß General El Marsi Pascha, zwei damals junge Offiziere waren wichtige Aktivisten. Sie hießen Abd el Nasser und Anwar el Sadat – beide wurden später Präsidenten im unabhängigen Ägypten.

Almásy löste mit Bravour, man könnte sagen mit einer unverfrorenen Frechheit die ihm gestellte Aufgabe. Seine aus britischen Beutefahrzeuge bestehende kleine Karawane führte er im Rücken der Engländer vorerst tief gegen Süden und schwenkte dann beim Gilf-Kebir gegen Osten ein. Er wich unterwegs den britischen Patrouillen überall geschickt aus, dort wo dies nicht ging, „wurstelte“ er sich mit Hilfe seiner exzellenten englischen Sprachkenntnisse durch, so auch am Endpunkt seiner Reise, in der unmittelbaren Nähe von Assiut. Das unter dem Decknamen „Condor“ laufende Unternehmen war ein Meisterwerk Almásys, es begann am 29. April 1942 und dauerte sechs Wochen. Almásy fuhr mit seinen Leuten mitten im Krieg bis 10 km vor Assiut im Niltal, dort setzte er die beiden deutschen Agenten unentdeckt sozusagen inmitten eines britischen Militärstützpunktes ab. Die Gesamtstrecke dieser abenteuerlichen Fahrt betrug mehr als 3.000 km, wobei es Almásy sogar gelang, einen südlich vom Gilf 1937 als Reserve vergrabenen Wasserkanister aufzufinden!

Almásys Tätigkeit in Rommels Afrikaarmee hatte nach Kriegsende schwerwiegende Folgen. Das Kriegsende und den Einmarsch der Sowjets erlebte er in Ungarn. Nicht viel später wurde er verhaftet und wegen seiner Kollaboration mit den Deutschen vor einem sogenannten „Volksgerecht“ angeklagt. Die Angelegenheit hätte ein sehr böses Ende gehabt, hätte sich nicht der berühmteste Orientologe Ungarns, Prof. Gyula Germanus, für Almásy so weitgehend eingesetzt. Prof. Germanus war ein international absolut anerkannter Fachmann der orientalischen Sprachen und der Kultur des Islam, eine erstklassige Kapazität seines Fachgebietes. Wegen seiner Herkunft durch das NS-Regime in den Hintergrund gedrängt, war er ein völlig unvorbelasteter Zeuge der Verteidigung. Sein Engagement rettete Almásy vermutlich das Leben. Man ließ ihn aus dem Gefängnis in Budapest frei – doch in welchem Zustand!

János von Almásy, Bruder des Wüstenfahrers und Burgherr auf Bernstein, beschrieb in einem privaten Brief das Widersehen mit seinem Bruder: „Am 26. Dezember 1946 erfuhr ich per Telefon, daß „Abu Ramla“ sich in Österreich befindet. Ich holte ihn ab. Er befand sich in einem jämmerlichen Gesundheitszustand, vollkommen abgemagert, die Zähne zum Teil verloren. Ich brachte ihn nach Bernstein und dort wieder auf die Beine. Bis Oktober 1947 hielt er sich in Wien auf. Von dort fuhr er nach Kairo und wurde Gast seines Freundes Alaedin Mukhtar. Später arbeitete er wieder am Sportflugplatz Imbaba als Fluglehrer und als Erneuerer der Anlage.“

Im Jahr 1948 hielt sich Almásy einige Monate in Graz auf. Es ist anzunehmen, daß er versuchte, zu den Steyr-Puch-Werken neue Kontakte zu knüpfen. Im Februar 1949 fuhr Almásy aus Kairo nach Deutschland, wo er für die ägyptische Regierung Autos bestellte. Im Mai des selben Jahres finden wir Almásy in Paris, wo er für Ägypten ein leistungsstarkes Segelflugzeug zu besorgen hatte. Der nunmehr dreiundfünfzigjährige Sportsmann und Forscher vollbrachte bei dieser Aktion eine seiner Glanzleistungen: Er brachte das Fluggerät unter Beihilfe eines Schweizer Piloten im Schleppflug nach Ägypten und landete nach Hinterlegung einer etwa 2.500 km langen Strecke wohlbehalten am Flugfeld von Al Maza. Der zu diesem Anlaß geleistete Schleppflug war damals Weltrekord. Von Juli bis Oktober, also in den ganz heißen Monaten des Jahres 1949, hielt sich Almásy wieder in Österreich auf. Nach Auskunft seines Bruders war sein Gesundheitszustand zu dieser Zeit halbwegs zufriedenstellend, doch fehlte ihm die frühere hohe Elastizität.

Im Jänner und Feber des Jahres 1950 war Almásy neuerlich bemüht, eine Expedition zwecks Auffindens der Kambyses-Armee zu organisieren, leider erfolglos. Zu dieser Zeit wurde auch seitens der ägyptischen amtlichen Stellen die Überlegung hörbar, Almásy zum Direktor des Wüsteninstituts zu machen. Die Initiative zu dieser hohen Anerkennung scheiterte leider damals am Widerstand verschiedener europäerfeindlichen Kreisen des Nillandes.

Den Sommer von 1950 verbrachte Almásy dann wieder in Graz, doch war sein Gesundheitszustand laut Aussage seines Bruders äußerst schlecht. Er litt an einer Amöbenruhr, die nicht vollständig ausgeheilt war.

Im Feber 1951 lag L. E. Almásy bereits in Salzburg in einem Sanatorium. Sein Gesundheitszustand verschlechterte sich zunehmend. Am 1. März 1951 erhielt er aus Kairo die beglückende Nachricht, daß er doch zum Direktor des Forschungsinstituts der Wüste ernannt wurde. Dies war nur mehr eine Anerkennung seines Lebenswerkes und keine neue Aufgabe mehr. Er verschied am 22. März 1951 in Salzburg, wo er auch begraben wurde.

Almásy gehörte fraglos zu den großen Persönlichkeiten des Burgenlandes. Seine nicht alltägliche Persönlichkeit, seine jugendhafte Abenteuerlust, seine ernste Forscherarbeit waren mit einer gewissen Extravaganz verbunden, die ihn ein wenig zum Außenseiter machte. Er war ein Liebhaber seines Aufgabengebietes, im edelsten Sinn dieses Wortes. Sein 100. Geburtstag sollte Anlaß sein, diesem großen Sohn Bernsteins zu gedenken.

Die wichtigsten Publikationen des L. E. von Almásy

Autóval Szudánba – (Mit dem Auto in den Sudan), Budapest, Verlag Lampel R. ohne Jahresangabe

Az ismeretlen Szahara – (Die unbekannte Sahara), Budapest, Verlag Franklin Társulat, 1934.

By motor car from Wadi Halfa to Cairo – in „Sudan notes and records, Vol. XIII. part II. 1930, London, 1930

Bir Bidi – ebendort, Vol. XVIII. part II. 1935

Publications de la Société Royale de Géographie d’Egypte:

Recentex Explorations dans le Desert Libyque (1932 – 1936) Cairo, 1936

Chapitre I. – Zarzura, Le secret des sables

Chapitre II. – Mes expeditions en Quet de Zarzura

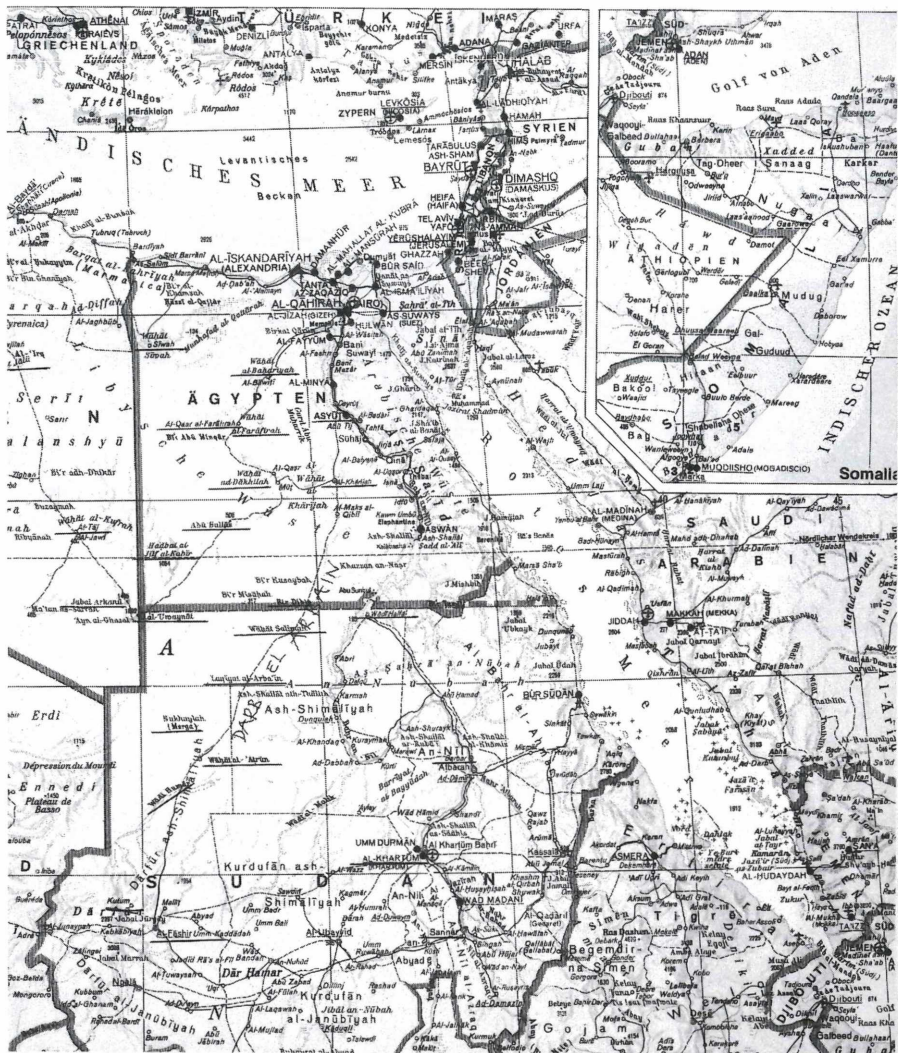
Chapitre III. – Abd el Melik

Chapitre IV. – Les graveures et les oeintures rupestres au desert de Libye

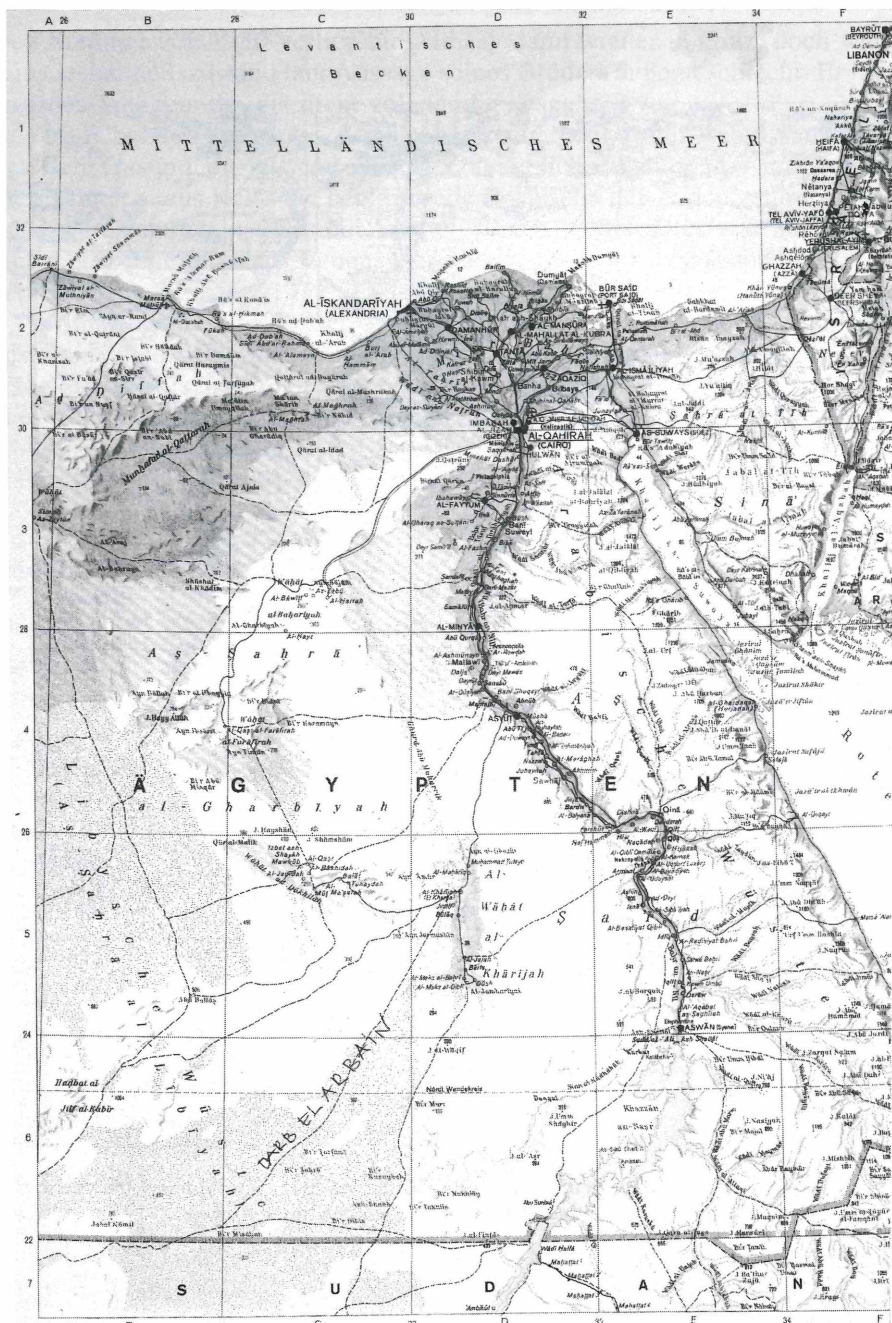
Chapitre V. – Herodote et les récentes explorations du desert

usw. usw.

Hiezu kommen noch zahlreiche Veröffentlichungen in Tageszeitungen, Jugendzeitschriften usw.



Übersichtskarte der Schauplätze der Forschungsfahrten von L. E. von Almásy. Die von ihm besuchten wichtigeren Ortschaften wurden unterstrichen.



Karte von Ägypten



Almásy und Jenö v. Horthy in der Oase Selima, 1935



In der Oase Kharga



Oasenbewohner

Überreste eines
verendeten Wildschafes



Almásy beim Sandschaufeln. Man beachte die steirische Lederhose, die Pfadfinderbinde und das „A“-Kennzeichen des Steyr-Wagens, 1926

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1995

Band/Volume: [57](#)

Autor(en)/Author(s): Brenner Wilhelm

Artikel/Article: [Ein Wüstenforscher aus dem Burgenland. Zum 100. Geburtstag von Ladislaus Eduard von Almásy 1-31](#)