



⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: TAMÁSKA MÁTÉ

A HARMADIK KOMÁROM

Komáromból legalább három van. Az egyik egy fiatal kisváros a folyó jobb partján; a másik Jókai Mór szülőházát öleli körül Szlovákiában, míg a harmadikat a dunai levegőt átszelő hidak alkotják: a belvárosi Erzsébet Duna-híd és a távolban kirajzolódó vasúti összekötő Duna-híd. Előbbi egymaga annyi helyet foglal el a kettéosztott ikerváros identitásában, mint a budapestieknek a sok-sok híd Megyertől Lágymányosig. Szépsége sem utolsó. Néhanapján íves, zöld vasszerkezetét megkettőzi a víztükör. Ilyenkor a világ épített csodáiba beleunt lelkek is elmosolyodnak egy pillanatra. Ha pedig performanszos világunkban ez sem lenne elég, és valakinek eszébe jutna felöltöztetni, minden pillérre ráírhatna egy-egy rövid idézetet Komáromról. Ilyesmiket például: „Az erődváros: a Duna Gibraltarja”; „A nagy földrengés áldozata: a magyar Lisszabon”; „A kettéosztott város: az örök Berlin”.

A magyar Lisszabon

„Komárom városát a Duna két részre, jobb- és balpartira osztja. A jobbparton fekszik Komárom-Újváros, a régi Újszóny, melyet 1900. évben a várossal törvényesen egyesítettek” – olvashatjuk a századforduló alapművének tekinthető Borovszky-féle vármegyei monográfiában. Az Erzsébet híd akkor már majd’ tíz éve szolgálta a két település közötti forgalmat. Külön érdekessége, hogy tervezését és kivitelezését hazai, illetve hazánkban végleges otthont találó szakemberek végezték, ami a francia mérnökök uralta nemzetközi versenyben korántsem volt magától értetődő.

... a török időktől a Magyar Királyság legfontosabb nagyvárosai között tudhatta magát, és még Jókai Mór születésének évében, 1825-ben is ott sürgölődött a Pozsony, Szeged, Kassa, Győr fémjelezte élmezőnyben.

A gyönyörű vasszerkezetet országos jelentőségű kapocsnak szánták a Kisalföld és a Felvidék között. Emellett reményt is jelentett, hogy a város visszanyeri történeti rangját, amelyet épp a dualizmus első évtizedeiben veszített el.

Komárom a török időktől a Magyar Királyság legfontosabb nagyvárosai között tudhatta magát, és még Jókai Mór születésének évében, 1825-ben is ott sürgölődött a Pozsony, Szeged, Kassa, Győr fémjelezte élmezőnyben. A csendes gyarapodással eltelő, szűk másfél évszázad lenyomatát azonban hiába keressük a mai utcákat járva. Kiváló barokk épületei nagyrészt elpusztultak vagy meg sem épültek. A már idézett vármegye-monográfiában olvashatjuk ennek okát: „Komárom múltja a sors csapásainak láncolatából fűződik egybe és lakosai szívós kitartásáról tesz tanúságot, hogy mindig újból és újból felépítették annyiszor romba dőlt városukat.” Ezután négy bekezdésbe rendezve kapunk tájékoztatást a rombolások történetéről, hadseregek, tűzvészek, árvizek és földrengések telefonkönyvszerűen sűrű évszámhalmazába tévedve.

A FOLYÓ TEHERFORGALMA DRASZTIKUSAN VISSZAESETT

A kikötői bevételek növekedését a nyugati nyugdíjasokkal teli szállodahajóktól remélik (halra fent)

AZ 1891–92-BEN ÉPÜLT ERZSÉBET DUNA-HÍD

karcshú, sarló alakú vasszerkezetével a budapesti hidak szépségversenyébe is benevezhetne



Mind között a legsúlyosabb az 1763-as nagy földrengés, amely a magyar várostörténet Lisszabonja. Az 1755-ben elpusztult portugál város a felvilágosodás korának állandó témája, vita arról, vajon a bűnök miatt haragvó Isten bosszúja vagy a természet szeszélye felelős-e a katasztrófákért? A nyugatra tekintő honi értelmiségnek éppen kapóra jött egy hazai földrengés, amelyet azonmód versekben, prózákban, festményeken és tudományos értekezésekben örökített meg. A hosszúra nyúlt emlékezéssorban az „i”-re a pontot Jókai Mór tette fel, aki az „Elátkozott család”-ban a haragvó Istent tette meg oknak. Ha jobban belegondolunk, az emberi lélek számára elfogadhatóbb a bűnök büntetéseként rája szabott szenvedést elviselni, mint a fatális véletlent. Még akkor is, ha utóbbinak megvan az a kiszámítható tulajdonsága, hogy a fizikai törvényeknek engedelmeskedik. Jókai egyébiránt a tőle megszokott túlzásokkal dolgozott. Egyedül a beomlott ferences templom alá több halottat temetett, mint amennyi áldozat összesen volt. Az aránytalanság rémisztő. A történészek által elfogadott, városszerte összeírt 63 áldozattal szemben Jókai verziójában „másfélezer ember feküdt halottan az összedült templom romjai közt”. Így aztán azt is érdemes vízügyes barátainkkal ellenőriztetni, vajon a föld mozgása nyomán a folyó mikre lenne képes. Jókai szerint sok mindenre: „A menekülést kereső nép megrettenve látá, hogy a Dunának e keskeny ága nincs többé; a háborgó föld úgy felemelte annak medrét, hogy a víz a szigeten keresztül a szélesebb ágba futott át, s a város előtt nem volt más, mint egy nagy zátonyos mocsár.”

A FOLYAMI KIKÖTŐKNEK
ma még nincs olyan kultusza, mint a tengerieknek, holott a látvány és a hangulat megérné a figyelmet (jobbira)

A VÁROS NAGYRÉSzt FÖLDSZINTES HÁZAKBÓL ÁLLÓ SZÖVETÉT
a hetvenes években drasztikusan átszabták. A megkímélt belső mag ma városképi védelmet élvez





1909 ÓTA VASÚT IS ÖSSZEKÖTI A KÉT VÁROST

A kétezres évektől
azonban a Komárom–
Komárno-viszonylatot
hiába keressük
a nemzetközi vasúti
menetrendben

(jobbra fent)

A Duna Gibraltárja

Az életerős városokat a természeti csapások nem szokták tartósan tönkretenni. Ez alól Komárom sem volt kivétel, s bár a nagy földrengést követően is rendszeresen megmozdult alatta a föld, sőt felmerült az ötlet, hogy lakói átköltöznek a nyugodtabb déli partra, kereskedői továbbra is mesés üzleteket kötöttek. A polgári Komárom helyzete a napóleoni háborúk idején vett gyökeres fordulatot, mikor is I. Ferenc császár elhatározta, hogy a birodalom végső menedékhelyévé teszi a Duna és a Vág háromszögét. A hadászati építkezések miatt az óváros egy részét elbontották, és minden további urbanisztikai változás csak a katonai igények árnyékában valósulhatott meg.

A hadászati építkezések miatt az óváros egy részét elbontották, és minden további urbanisztikai változás csak a katonai igények árnyékában valósulhatott meg.

A katonasággal teli várost a 19. század második felének ipari forradalma messze elkerülte. Ezért tűnt mentőkötélnek a központi kormányzat jóvoltából megvalósult közúti híd, majd nyomában a két part közjogi egyesítése, az állami hajógyár, a vasúti híd, később pedig a löpögyár. Az addig 48-as érzelmű Komárom pedig hálából az uralkodó pár neveivel aggatta tele a Duna-partokat. Született Ferenc József rakpart, Erzsébet királyné pedig kétféle formában is szerepelt: hídként és szigetként. Nem feledkeztek meg a miniszterekről sem: Baross Gábor utca és Darányi-liget is fellelhető a sorban. Vonzódásuk az uralkodó elithez érhető, hiszen állami segítség nélkül aligha emlékezhetnének a krónikák a századfordulóra úgy, mint a kétparti város aranykorára. Ám a sok államférfi neve az 1920-as határváltozással egyszerűen történelemmé vált. Egyedül a királynéé maradt, aki a hivatalos térképeken Alžbetínsky ostrov felirattal szerepel.

Az örök Berlin

Ami 1920 és 1989 között történt, arról lehetetlen röviden írni. Cseh légionáriusok, menekültek, kitelepítettek és elhurcoltak, zászlók és beszédek, tankok, egymást hivatalból nem értő határőrök emlékképei sűrűsödnek össze. Gyorsan pörgő események, mindössze 400 méteren.

Ezt a távot egy profi futó 45–60 másodperc alatt tenné meg. Magunknak persze számolhatunk negyedórát is, főként, ha hozzávesszük a két lehajtót, ami együtt megint csak egyhídnyi hosszúságú. Autóval néha ennél is több időnk jut a hídra. A dugókról régen a határőrök gondoskodtak, ma egy közlekedési lámpa magában is elég.

Amióta Szlovákiában euróban kapják az emberek a fizetésüket, megélnék az észak–déli vásárlási ingamozgás. A két város új szíve ott dobog a pályaudvar mögött terpeszkedő nagy dobozban. „Bekövetkezett, amitől félttem. Kultúrház, park, templom vagy mozi helyett a TESCO-ban találkozunk egymással az emberek” – meséli egy komáromi értelmiségi. Teszem hozzá: kétparti komáromi, merthogy ritka dolog, ha valaki itt is, ott is otthon tudja magát. A születési anyakönyvén Komárno szerepel, kilencvenig szlovák nyelvet oktatott egy ottani magyar iskolában. Utána naponta járt át Magyarországra, Győrben dolgozott magyartanárként. Nyugdíj előtt megint Szlovákiában kapott állást, majd euróban eladva a panellakást, forintért vett a magyarországi oldalon egy kis kertes házat. „Ha kérdezik, hova való vagyok,

„Ha kérdezik, hova való vagyok, azt mondom igazi „rév”-komáromi. Fél életemet ingázva töltöttem két város, sőt két ország között.”

**EURÓPA-UDVAR
AZ ÖNÁLLÓ SZLOVÁKIA
KISEBBSÉGI
FELLEGVÁRÁBAN**

**A Litomericzky Nándor
fémjelezte épületegyüt-
tes a kilencvenes évek
elejére jellemző
regionális
törekvéseket tükrözi**



CSÚCSFORGALOM

Az euró bevezetéséig a magyar oldalról jártak át „zlátyi-bázsánt”-túrákra az emberek. Azóta Magyarország vált az olcsó szomszédná, még a sört is kedvezőbb áron mérik

TÚLADAGOLT NEMZETKÖZISÉG A SZOCIALISTA MODERNIZMUS JEGYÉBEN

A csehszlovák hídfőnél felépített szálloda már akkor Európát hirdette, amikor az még csak a kontinens nyugati felén volt valóság



azt mondom, igazi »rév«-komáromi. Fél életemet ingázva töltöttem két város, sőt két ország között.”

Noha normális dolog lenne, a szlovákiai tanárno kétparti életútja korántsem tipikus. A társadalombiztosítás, adópapírok, születési kivonatok jogszabály-rendszere szigorúan tartja a két város közötti határokat – egyenruhás ellenőrök nélkül is.



KOMÁROMI HÍDFŐ EGY ÉLŐ DUNA-PARTÉRT

Löv Attila 2014-es diplomamunkája Komárom legfájóbb szerkezeti problémáját, a Duna-part kihasználatlanságát kívánja orvosolni. A fiatal építész nem irányoz elő nagy összegű beruházásokat. Az Erzsébet híd gyalogosjárdáit kiszélesíti, egyik oldalra kerékpársávot tesz. A két hídfő közötti 600–800 méteres távolság valóban indokoltá teszi a kerékpár használatát. A volt határország vízre néző épületét megtartja, oda éttermet és kávéházat vizionál. A habos kávé felett kikukucsálva olyan látványban gyönyörködhetnénk, amelyet eddig másodpercekben mértek a gyorsvonat utasainak. Kitérülne a Vág és a Duna tónyi széles összefolyása, távol a Gerecse világoskék sziluettje, szemben az erdő, előtte a kikötő óriásdaruinak sorával. Nem rossz ötlet a kávéház, de erre még ritkán szoktak olyat írni, hogy: „...a diplomamunka kimondottan jó”. Az Építészforum internetes szakmai portálon olvasható bírálat is inkább a folyóra helyezett uszállyal foglalkozik.

Mivel a parton amúgy is szűkös a hely, az uszályok fogadnák be a kerékpároszállókat, -pihenőket, játszótereket és kerteket. (Kérdés persze, hogy a látványrajzon zöldellő facsemetéknek elég lenne-e az uszály rakterében felhalmozott termőtalaj, hogyan lehetne a beépített vaselemeket a víz alatt javítani, de ami a legfőbb, kik és mikor használnák az uszályokat?)

Komárom alvóváros. Reggel megindul a Győr, illetve a Budapest előterében található üzemek felé, este pedig fáradtan siet hazafelé. A pályaudvar környékén még egy resti sem üzemel. Akinek pedig kedves a Duna-part, ha tehette, rég kiköltözött Koppánymonostorra. Az egykori szőlőhegy legrégebb nyaralói százévesek is elmúltak, a folyópart pedig a lehető legvadregényesebb arcát mutatja, Jókai-féle „Senki szigete”-hangulattal. Ennek fényében különösen meggondolandó a tervet véleményező Pákozdi István hozzászólása, miszerint az Erzsébet híd környékére tervezett „... parkot és a sétányt jobban kellene közelíteni a hajdani természetes, ártéri erdős állapothoz. (...) Legyenek dús lombúak a parti fák, legyen cserjeszint és fű, rajta több, alternatív ösvény!” Az ilyen tér „... ha senki sem jár ott, akkor sem tűnik üresnek, ha sokan vagyunk, akkor sem zsúfolt.”



VÁLTOZÓ VILÁG

**A hajógyár csarnokait
már bontják,
de a jachtokra,
elegánsabb
motorcsónakokra
nagy a kereslet**

(jobbra fent)

nka

Nemzeti Kulturális Alap

Az írás az NKA által támogatott, a „Dunai városok településképe – épületszociográfiai sorozat” része. A háttér-kutatómunka az OTKA PD 108532 számú kutatási projekt keretében valósulhatott meg, amely a „Kettéosztott városok tér- és társadalomszerkezete” címet viseli.



A harmadik Komárom

A hídon átkelni ma is határátlépesi ceremónia. Annak ellenére az, hogy zsebünkben évek óta nem kell útlevelünk után kutatni. A vasúti sínek, az egymásra torló raktárak és a századfordulós hajógyár szép, de lerobbant csarnokai vendégtaszító külvárosi hangulatot árasztanak. A megüresedett vámpavilonok és a kihasználatlan autósvárakozó-sávok pedig felidéznek a határátkelők építészetének végletekig funkcionális gépiességét.

A kép azonban változóban. Az erődre kíváncsi turisták, a lakótelepek méretétől sem megriadó szállodahajók, de leginkább a helyi felső tízezer új divatja, a jachtozás lépésről lépésre írja át a helyszínt. A fagyaltszínű szállodák kertjét a gazdagság elcsépelhetetlen szimbólumai díszítik: üres tenispályák, portásfülkék és berregő fűnyírók. Ha éppen nincs vágható fű, egy elektromos seprű hangja is megteszi, csak hallható legyen a gondozottság. Nem hiányoznak a sorfalban ültetett örökzöldek sem. Nem kevés hívalkodás szorul itt össze, amit mégis tompít a provinciákra jellemző általános pénztelenség.

A magyar oldal is átalakulóban, igaz, egészen más módon. A galériaerdőt az árvízvédelmi töltés építése során kivágták. A tervek szerint előbb-utóbb sétány is fut majd a gáton, az örök Berlinben mégis nehezen szabadul az ember a fal építésének kísértő metaforájától.

„Hogyan is legyen e két városból újra egy test?” – tette fel magának az azóta újra aktuálissá vált kérdést Borbíró Virgil, aki az 1940-es évek elején megbízást kapott a visszacsatolt Komárom rendezési tervének elkészítésére. Pedig akkoriban csak 20 év „szétfejlődését” kellett volna áthidalni. Ahogy egyszer a határrevízió, úgy ma a légiesség (valójában mélységivé) váló határőrizet nyomán vált egyértelművé, hogy a külön töltött idő masszív elválasztó teret hagyott maga mögött a városszerkezetben.

Borbíró trolibuszjáratot javasolt az Erzsébet hídra, a mai EU-támogatások még tovább mennek: egy újabb híd készül majd. A sok-sok hivatalt megjárt terv szerint 2017-ben a budapesti Megyeri hídhoz hasonló elkerülő útvonal áll majd az autósok rendelkezésére. Az EU-híd lesz tehát a harmadik elem

a folyami panorámában. Ilyen sűrűségű látképe legfeljebb Budapestnek és Bécsnek van. Ám, ha a hidakat egy főre számoljuk, Komárom még ezeket is megelőzi. A harmadik Komárom tehát nemcsak létezik, de láthatóan dinamikusabban is fejlődik, mint a két part külön-külön. ☺

Az EU híd lesz tehát a harmadik elem a folyami panorámában. Ilyen sűrűségű látképe legfeljebb Budapestnek és Bécsnek van.

Törékeny

Természet -

Herend kincsei

2015. november 2-ig

Fedezze fel Ön is a természetábrázolás két eltérő, mégis művészi módját a porcelánfestő és a természetrajzoló szemén keresztül a Magyar Természetudományi Múzeum és a Herendi Porcelánmanufaktúra Zrt. kiállításán! A növényeket, gombákat és különböző állatokat ábrázoló mintákat állítjuk fókuszba és párba a múzeumban őrzött híres természetábrázolókat, Csapody Vera, Kitaibel Pál, Herman Ottó munkáival, értékes gyűjteményével. A sort kiegészíti a Viktória-mintának, mint a Herendi Manufaktúra leghíresebb motívumának fejlődéstörténeti kiállítása.

1083 Budapest, Ludovika tér 2-6.

www.mttm.hu www.herend.com

nyitva: kedd kivételével naponta 10-től 18 óráig



SZERZŐINK



Bogvár Szilvia (1975) újságíró és fotós, kulturális antropológus. Életmóddal, tárgykultúrával és identitási kérdésekkel foglalkozik – az Egyesült Államoktól Görögországon át Kambodzsáig



Devecseri Anikó építőmérnök, korábban a VÁTI, jelenleg a Lechner Tudásközpont vezető térségi tervezőjeként 1997 óta foglalkozik területi tervezéssel, mely során Magyarország településeit statisztikai adatokon keresztül is vizsgálja



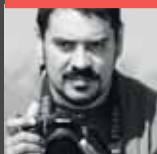
Farkas Alexandra (1988) az ELTE Környezetoptika Laboratóriumának doktorandusza és az MTA Ökológiai Kutatóközpont Duna-kutató Intézetének kutatója. 10 éve foglalkozik léggöproptikai jelenségek vizsgálatával



Francics László (1984) építészmérnök, fotográfus, egyetemi oktató, a Magyar Csillagászati Egyesület tagja. Csillagászati képrögzítéssel 2003 óta foglalkozik, szakterülete az asztrófizikai érdekességek esztétikus bemutatása. A hazai asztrófotós-mozgalom egyik fő szervezője



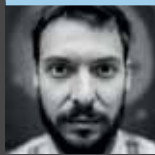
Holzinger Géza fotóriporter, elsősorban a kihalófélben lévő kultúrák mindennapjainak dokumentálására specializálódott, de fontos feladatának tartja a jelenlegi társadalmi és politikai konfliktusok, humanitárius válságok, a környezeti pusztítások következményeinek bemutatását is



Jakab Gusztáv (1975) biológus, a Szent István Egyetem GAEK egyetemi docense. Szakterülete a Kárpát-medence virágos növényeinek rendszertana, valamint a negyedidőszaki klíma- és vegetációfejlődés. Kutatásai mellett különösen fontosnak tartja az eltűnő természeti értékek fényképes dokumentálását



Kálló Péter (1978) a Metropol fotóriportere, számos rangos díj nyertese. Fotóblogja (kallopeter.hu) 2012-ben Goldenblog Awardot (a Legjobb fotóblog – 1. hely) kapott, majd – a Photoblog Awards 2012 keretében – bekerült a világ legjobb 20 fotóblogja közé



Kummer János (1983) fotográfus, dolgozott a Zoom.hu, a Napi Gazdaság, a Figyelőnet és a Hír24.hu szerkesztőségében mint fotóriporter. Jelenleg a VS.hu külső munkatársa. Fotósként a dokumentarista-szociovonalt áll hozzá a legközelebb



Ladányi Tamás (1972) asztrófotós, tanár, a „The World At Night” nemzetközi elit fotográfusszervezet tagja. Munkájában a csillagászat és a földrajz kapcsolatának megjelenítésére fókuszál, művészeti aspektusból és tudományos ismeretterjesztés céljából



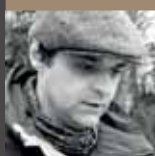
Pete Márton (1987) geográfus, az ELTE doktori ösztöndíjasa. Kutatási területe a politikai földrajz, ezen belül elsősorban az államhatárok, valamint az általuk lehatárolt államterületek kialakulása, szerepeik és a társadalmi interakciókra gyakorolt hatásai



Potyó Imre (1982) okleveles környezetkutató, hazai és nemzetközi sikereket elért természetfotós, az ELTE Biológia Doktori Iskola doktorandusza



Somfai Kara Dávid (1969) 1993-tól sokat utazott és élt Belső- és Középkéz-Ázsiában, Szibériában, Mongóliában, Kínában. 2000-ben az ELTE BTK-n szerzett török és mongol filológiából diplomát, 2007-ben lett a nyelvtudományok doktora. 2003 óta az MTA BTK tudományos munkatársa, etnológusként dolgozik.



Tamáska Máté (1976) szociológus, szociográfus, a váci Apor Vilmos Katolikus Főiskola oktatója. Érdeklődésének középpontjában a társadalom és az épített környezet kölcsönhatása áll. Aktuális munkáiban a Duna településképi helyzetét vizsgálja a Bécs és Budapest közötti szakaszon.



VOJNITS ANDRÁS:

SOSEMVOLT KATASZTRÓFA?

Tavaly, a meteorológiai tél első napján az időjárás az egyik legveszélyesebb „fegyverét” vette elő arzenáljából. Sok mindennel szemben – legalább is elvben – tudunk védekezni, de az ónos eső nem tartozik ezek közé. Ezúttal is a víz az úr, még szilárd halmazállapotában is. Mi történt akkor erdeinkben, s mi lett mindennek a következménye?

FOTÓ: LENGVEL LÁSZLÓ



TÓSOKI ERNŐ:

MÉLY LÉLEGZETEK A – MAJDNEM – SEMMIBŐL

Stéphane Mifsud 2009 júniusában 11 perc 35 másodpercen át nem vett levegőt – a statikus levegő-visszatartás jelenlegi világrekordjaként. Ám léteznek olyanok, akik hisznek az ilyen kihívások nehezítésében: bármikor, szívesen és minél nagyobb mértékben vonják el a próbálkozóktól a szinte egyetlen elengedhetetlen kelléket: az oxigént. Ők a magashegyi bűvárok.

FOTÓ: TÓSOKI ERNŐ



BALÁZS ISTVÁN (BALU):

BRITANNIA GONDOLÁI

FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN (BALU)

A helyzet: óceáni éghajlat, folyamatos csapadék, kedvező domborzat. A szándék: a természeti adottságok ésszerű használata a közlekedés és áruszállítás területén. A végeredmény: a természetes élővízi hálózatra épülő, hajózható víziútvonal-szövevény – különleges, keskeny járművekre tervezve

**MAGYAR
FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG**

ALAPÍTVÁ: 1872

1112 Budapest, Budaörsi út 45.
Telefon: (1) 231-4040.
Fax: (1) 231-4045
Honlap: www.foldrajzirtarsasag.hu
E-mail: info@foldrajzirtarsasag.hu

Elnök: Dr. Gábris Gyula**Alelnökök:** Dr. Kovács Zoltán

Dr. Michalkó Gábor

Főtktár: Dr. Mari László**Ügyvivő:** Heiling Zsolt**Tktár:** Erőss Ágnes**Könyv- és térképtáros:** Pétervári László**Szakosztályok:**

Biztonságföldrajzi és Geopolitikai
Szakosztály Expedíciós Szakosztály
Társadalom- és Gazdaságföldrajzi
Szakosztály Hegymászó Szakosztály
Oktatás-módszertani Szakosztály
Egészségföldrajzi Szakosztály
Természettföldrajzi Szakosztály
Térképészeti Szakosztály
Turizmusföldrajzi Szakosztály

Területi osztályok:

Bakony–Balaton-vidéki Osztály (Veszprém)
Békéscsabai Osztály
Borsodi Osztály (Miskolc)
Debreceni Osztály
Dél-dunántúli Osztály (Pécs)
Duna-völgyi Osztály (Szekszárd)
Eger–Bükk-vidéki Osztály
Gyöngyös–Mátra-vidéki Osztály
Kisalföldi Osztály (Győr)
Kiskunsági Osztály (Kecskemét)
Közép-dunántúli Osztály (Székesfehérvár)
Körös-vidéki Osztály (Békéscsaba)
Nyírségi Osztály (Nyíregyháza)
Nyugat-magyarországi Osztály (Szombathely)
Szegedi Osztály
Székelyföldi Osztály (Csíkszereda)
Tolna megyei Osztály (Dombóvár)
Zalai Osztály (Nagykanizsa)

Könyvtár és gyűjteményei:

1112 Budapest, Budaörsi út 45.
Tel.: (06-1) 309-2600/1443
E-mail: mtafi@mtafi.hu

Az éggömböt tartó Atlasz a Magyar Földrajzi
Társaság védjegyként bejegyzett jelképe



Lapalapító (1929):
Dr. Milleker Rezső

**Az új sorozat
újraindítói (1999):**
Dr. Nemerényi Antal
és Farkas Péter

1929–1933, felelős szerkesztő:

Dr. Milleker Rezső

1934–1944, szerkesztők:

Dr. Baktay Ervin és Dr. Kéz Andor

1999–2005, főszerkesztő: Dr. Nemerényi Antal

2005–2006, főszerkesztő: Dr. Vojnits András

2006-tól főszerkesztő: Dr. Nagy Balázs



MÉG SOSEM LÁTTAD ILYEN SZÉPNEK A FÖLDET

Magyarország legnézettebb közösségi tévéje, az OzoneNetwork HD-ban is elérhetővé vált.
Élvezd páratlan kép- és hangminőségben a természet csodáit!
Lásd a Földet úgy, ahogy még sosem láttad azelőtt!

Az OzoneNetwork HD-t keresd tévészolgáltatódnál!

 **OzoneNetwork**
HD



JASPER NEMZETI PARK

Kanada, 2015. július



www.eupolisz.hu

HA UNOD AZ IPARI TURIZMUST!

TERMÉSZETJÁRÓ UTAZÁSOK, OUTDOOR TÚRÁK,
TREKKINGEK, KÖRUTAK AZ EGÉSZ VILÁGON.

Eupolisz Utazási Iroda

1093 Budapest, Lónyay u. 47. | +36/1/219-08-81

Hatósági engedélyszám: U-000463