

2015. NOVEMBER

WWW.AFOLDGOMB.HU

A FÖLDGÖMB

ALAPÍTVÁ: 1929

A MEGISMERÉS KALANDJA

TRANSZSZIBÉRIAI EXPRESSZ

NYOLC IDŐZÓNÁN ÁT

MÓCVIDÉK

MÓVÁRI MAZURKA

GRIND – VADÁSZATTÓL A VÉRFÜRDŐIG

KINMEN – KÉSSSEL, BÁRDDAL, ÁGYÚVAL

BELARUSZ BONYODALMAK – NYELVÉBEN ÉL A NEMZET?

BRITANNIA GONDOLÁI – KESKENYHAJÓK, KESKENY CSATORNÁK



Kék Eco-Shell Jacket 

Könnyű, vízálló és légáteresztő.
Újrahasznosított poliészterből készült
fluorkarbon-mentes impregnálással.
Környezetkímélő és újrahasznosítható.

TÖBB, MINT VÍZÁLLÓ ÉS LÉGÁTERESZTŐ...!

Most két tökéletes technikai dzseki közül választhatunk. Mindkettő nagyszerű.

Kifinomult shell anyagok membránokkal, ami belülről kiengedi a nedvességet, de kívülről a szél és a víz bejutását megakadályozza. Mindkettő jó minőségű, kiválóan tartós. Az outdoor magazinok dicséretei mellett a felhasználók bizalmát is elnyerte, hiszen a magas elvárásainak teljes mértékben megfelelt. A kabátok közül az egyik fluorozott szénhidrogénnel impregnált.

 **FJALL
RAVEN**

www.fjallraven.hu

Vasutak és válaszok

VAJON MIÉRT SZEGÉLYEZI FURCSÁN, MAGASAN ELVÁGOTT FATÖNKÖK sokasága lassan pöfögő vonatunk útvonalát? Messzire számúzott rabok dolgoztak itt még néhány évtizede is a fakitermeléseken – főként télen, amikor a letaposott, de még így is vastag hó felszíne fölött szelték el a törzseket.

Akár valahol a távoli, szibériai tajgában is lehetnénk, csak épp az öreg szerelvény feliratai spanyol nyelvűek. Messze vagyunk az utaktól, a menekülési lehetőségektől, hűvös helyen, szinte a „világ végén”. A Tűzföld déli szegélyén, a Beagle-csatorna mentén, ahol Charles Darwin a Beagle fedélzetén 1833-ban életében először látott gleccsert. És ahol Argentína és Chile határát a nyugati 68°34'-es délkör jelöli ki. Világos, hogy ennek 1881-es meghúzásakor maga a helyszín teljesen lényegtelen volt: csak legyen stabil országhatár, legyen elfogadható határ, úgysem él senki az elválasztott területen (a gyér indián lakossággal nem igazán számoltak akkoriban, napjainkra pedig már hírmondójuk sem maradt). A határszerződés persze nem volt tökéletes, de a két ország évszázados, éles határvitái még sohasem vezettek fegyveres konfliktushoz! A 20. században viszont bölcsen kétszer is a brit uralkodóházat kérték föl, hogy segítsen a határfeszültség rendezésében: VII. Edwárd és II. Erzsébet tevékenysége is sikerrel járt...

E távoli szigetvilág azonban Chile és Argentína számára kínálkozó hely volt nemkívánatos polgáraik eltüntetésére. A katonai kormányok hatalmának 80-as évekbeli végéig működtek itt büntetőtáborok. Az argentin oldalon a ma igen népszerű, és az utóbbi 20 évben nagyra nőtt Ushuaia-ban – a Föld legdélebbi városában – állt a nagy börtön, de a politikai és köztörvényes foglyokat a környező hegyvidéken dolgoztatták. A viszontagságokat legsikeresebben a rabszállító vonat élte túl. Ma a délszaki zordságra kíváncsi látogatókat szállítja e dél-amerikai hajdani gulag-vidéken át.

Különleges helyszíneken különös kérdésekre válaszolunk: milyen egy hétig vonaton zötykölődni Oroszországon át? mivé lett mára az egykori élelemszerző delfinvadászát? keskeny csatornára keskenyhajót? milyen az élet a Mócvidék mélyén? mit jelent a Tajvan és Kína közötti ágyúgolyó-menetrend? és miért ilyen cifra a belarusz nyelvhasználat?



Dr. Nagy Balázs
főszerkesztő

A FÖLDGÖMB⁺

A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG
ISMERETTERJESZTŐ MAGAZINJA

Alapítva: 1929

XXXIII. évfolyam, 298. lapszám
2015. november

Főszerkesztő: Dr. Nagy Balázs

Helyettes főszerkesztők:

Farkas Péter, Dr. Nemerikényi Zsombor

Munkatársak:

Barabás Ambrus, Bugya Éva, Dr. Mari László

Állandó szerzőink:

Franciscs László, Dr. Jakab Gusztáv,
Dr. Karácsonyi Dávid, Kálló Péter,
Kerekes István, Kirschner Péter,
Ladányi Tamás, Méhész Zsuzsa, Sánta Gábor,
Süveg Áron, Szirmai Gábor, Dr. Tamáska Máté,
Dr. Telbisz Tamás

Térképek: Dr. Nemerikényi Zsombor

Tervezőszerkesztő: Heiling Zsolt

Tördelőszerkesztő: Máté Gábor

Korrektor: Márton Béla

Nyomás: Pethő Nyomda Kft.

Kiadó: Heiling Média Kiadó Kft.

1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 125.

Tel.: (1) 231-4040. Fax: (1) 231-4045

E-mail: szerkesztoseg@afoldgomb.hu

A kiadásért felel: a kiadó igazgatója

Értékesítési és marketingigazgató:

Sekoulopoulou Márta. Tel.: (30) 650-6801

E-mail: marti@heiling-media.hu

Megjelenik minden hónap első hetében, évente
10 alkalommal (két összevont lapszámmal).

Terjeszti a Lapker Rt. és alternatív terjesztők

Előfizetés 1 évre: 7500 Ft

Előfizethető a kiadóban Zimay Viktóriánál

Tel.: (1) 231-4040

E-mail: elfizetes@afoldgomb.hu

vagy webáruházunkban: EBOLT.AFOLDGOMB.HU

Régebbi lapszámaink megvásárolhatók a kiadóban,
vagy az EBOLT.AFOLDGOMB.HU webáruházban



Pulitzer-emlékdíj (2008)

Gárdi Balázs szerzőnk, lapunkban
megjelent anyagai elismeréseként



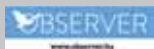
Szociográfia-különdíj (2012)

Társadalmi témájú riportjaink,
képsorozataink elismeréseként

Minden jog fenntartva! A magazinban megjelent képeket, ábrákat és szövegeket a kiadó engedélye nélkül tilos közzétenni, reprodukálni, számítástechnikai rendszerben tárolni és továbbadni! Meg nem rendelt fényképeket és kéziratokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza. A lapban megjelent hirdetések tartalmáért a kiadó nem vállal felelősséget.

HU ISSN 1215-8690

Lapunkat rendszeresen
szemlézi a megújult



„Ésszel járom be a Földet!”

Vámbery Ármin

Címlapkép: @ISTOCKPHOTO

KÖTÖTT PÁLYÁS MOZGÁS

⊕ PILLANTÁS AZ ÉGRE

Franciscs László–Sánta Gábor: A KÁOSZ ÉS A KOZMOSZ
ÖRÖK HARCA – A ROZETTA-KÖD 4

⊕ TÉR-FIGYELŐ

Ónodi Zsolt: MIVEL MENNEK
A MAGYAR AUTÓK? 6

⊕ FLÓRA ÉS FAUNA

Jakab Gusztáv–Baráth Kornél:
KOMLÓKÉPŰ ARANKA 9

⊕ ÉG ÉS FÖLD

Ladányi Tamás: DÉL CSILLAGAI 10

⊕ ÚTI TIPP

Szigeti-Böröcz Ferenc: A GÖRGEY-ALAGÚT 12

⊕ VAN KÉPÜNK!

Kerekes István: EMBERFOLYAM 14

⊕ *Erdélyi Eszkimó Péter–Miehle Dániel:*
NYOLC IDŐZÓNÁN KERESZTÜL
– A TRANSZSZIBÉRIAI EXPRESSZ 18

⊕ *Kristóf Veronika:*
A GRIND – A HAGYOMÁNYOS
VADÁSZATTÓL A VÉRFÜRDŐIG 34

⊕ *Telbisz Tamás:*
MÓCVIDÉK – EGY RETTEGETT TÁJ
SZELÍD ARCA 44

⊕ *Balázs István „Balu”–Molnár Attila Dávid:*
BRITANNIA GONDOLÁI 58

⊕ *Bottlik Zsolt:*
(MELYIK) NYELVÉBEN ÉL A NEMZET?
– BELARUSZ BONYODALMAK 70

⊕ *Dean Karalekas–Karácsonyi Dávid:*
KINMEN – KÉSSSEL, BÁRDDAL, ÁGYÚVAL 78

⊕ *Tamáska Máté:*
MÓVÁRI MAZURKA – MOSONMAGYARÓVÁR 85



A Transzszibériai expressz

A Transzszibériai expressz ábránd és történelem, édes-bús mesék gyűjteménye, különös oroszországi emberek száguldó menedéke, amit sem mérnök, sem szociológus, sem pap nem lesz képes igazán felfedezni. A világ leghosszabb vasútján hét napig zötyög az ember Moszkvától Vlagyivosztokig, majd ugyanennyit vissza. A platzkarton utazom, vagyis a harmadosztályú hálóvagonban...

18



A Grind

A Dán Királysághoz tartozó Feröer-szigetek viszontagságos időjárású, termőföldben szegény térség az Atlanti-óceán északi részén, félúton Skócia és Izland között. Az évszázadokon át tartó elszigeteltség megkeményíthette a zárt közösség lakóinak lelkét. Táplálékszerzésük egyik módja a beüzemes delfinvadászat volt, melyet Grindadrápnak, röviden Grindnek neveztek

34



Egy rettegett táj szelíd arca

Magyar fülnek nem cseng éppen kellemesen a Mócvidék neve. Tegyük hozzá, nem ok nélkül. A 18–19. század parasztfelkelései során a hegyi mócok igen nagy pusztítást vittek végbe az Erdélyi-szigetehegység magyarjai körében. Mi azonban – Jókaival szólva – „...hagyjuk bezöldülni szépen a szomorú évek sírját”, és a táj mai arcát, az ott lakók életlehetőségeit kívánjuk felderíteni

44



Britannia gondolái

Bár Velence jól ismert, szimbolikus evezős csónakjai mind felépítésükben, mind funkciójukban markánsan eltérnek a brit keskenyhajótól (narrow boattól), de a párhuzam már csak azért is élő, mert mindkét vízi közlekedési forma nagy múltú, és úgy tűnik, népszerűségük a 21. században is töretlen, csak épp teljesen más formában, mint hajdanán

58



Móvári mazurka

Mazurkázni a Duna partján nem tartozott a jól nevelt úri fiúk vasárnapi zsúrprogramjához. A pesti külvárosok felfutó sportját, a futballt hívták így a mosoni srácok, akik bőséges szabadidejükben kergették a bört a kellemes fövényen. A 20. század közepén műfü és cipő nélkül edzett az utánpótlás, a szabályokat pedig egy-egy jól elhelyezett jobbgyenes helyettesítette

85

A KÁOSZ ÉS A KOZMOSZ ÖRÖK HARCA

A ROZETTA-KÖD

Egy feltűnően szabályos alakú, ionizált hidrogénfelhőt (úgynevezett cirkuláris HII-zónát) kaphatunk lencse- vagy tülkörvégre a tél beköszöntével a Tejútban. A Rozetta-köd a Monoceros, vagyis az Egyszarvú csillagkép – és egyszerűen a téli ég – egyik legszebb mélyég-objektuma. A csillagképet halványsága miatt kifejezetten nehéz felismerni, annak ellenére is, hogy 60 db csillaga látható pusztán szemmel. Éppilyen nehéz megpillantani távcsőben a gyűrű alakú ködösséget is, ezért a Rozetta-köd leginkább a halvány ködösségeket megörökítő asztrofotósok célpontja.

A hosszú expozíciós idejű távcsöves fotográfiákon rendkívül feltűnő Rozetta-köd nem a véletlen születt. A kozmosz rendezetlen, homogén anyagtenegere és bizonyos rendezett, lokális, centrális erők együttes játéka felelős a látványos objektum létrejöttéért, ami valójában nem is olyan ritka galaxisokban, mint ahogy azt elsőre gondolnánk.

Végtelen változatosság

Az univerzumban létező anyag eloszlását rengeteg tényező befolyásolja. Ha óriási léptékű struktúrákat figyelünk meg (például galaxishalmazok térbeli helyzetét), egy homogén, finoman változó, kaotikus mintázatra lelünk, ami az ősröbbség kezdeti pillanataiban uralkodó erők szerepére vezethető vissza. Kis nyelvi játékkal nevezhetnénk e korai állapotot kozmosz helyett káoszknak is.

Az emberi elme azonban nem a rendezetlenségre, hanem a rendre, vagyis a Kozmoszra kíváncsi, és hogy ezt a vágyát kielégítsük, kicsit közelebb utazunk egy, az univerzumnál fiatalabb képződményhez, egy galaxishoz, hogy annak szerkezetében szabályos rendet is megfigyelhessünk.

Egy spirálgalaxis belsejében, például a Tejútban a milliárdnyi véletlenszerűen szétterülő csillag között spirálra emlékeztető alakzatba rendeződnek az első ránézésre szintén kaotikusan kavargó csillagközi anyagfelhők és fiatal csillagcsoportok. Ha ráközelítünk a spirálban terjengő vörös csillagközi felhőkre, egy végtelenül változatos világra lelhetünk, melyet a külső rendezetlen tényezők és a saját, belső rendezett játékszabályok egyszerre alakítanak.

Születés és összeomlás

A képlet egyszerű: a galaxisok belsejében – ahogy a Tejútban is – a spirálkarok mentén felsorakozó struktúrálatlan csillagközi anyagfelhők a galaxis belső erő hatására meghatározott helyeken összesűrűsödnek.

Ha egy sűrűsödésben a gravitáció a csillagközi felhő belső nyomásával szemben felülkerekedik, további strukturálódás következik be, és az összeomló felhőben törvényszerűen beindul a fiatal csillagok képződése. Ez a folyamat zajlott le négymillió évvel ezelőtt a Rozetta-köd belsejében is. Ha kellőképpen erőteljes a csillagontó folyamat, és közel szimmetrikus a korábban összeomlott csillagközi felhő, feltűnő szerkezetű, körkörös csillagkeltető komplexum alakulhat ki. A 10 000–11 000 Nap-tömegű Rozetta-köd központjában elhelyezkedő halmaz több száz csillagot tömörít magába. Ezek együttes sugárzása és az általuk keltett csillagszél körszimmetrikusan kifelé taszítja a felhő külső, még nyugodt részeit, létrehozva a Rozetta-köd fénylő égi gyűrűjét.

A folyamat azonban itt nem áll meg. A csillagközi anyag mind kisebb és kisebb csomói válnak le a fénylő gyűrűről a fiatal csillagalmaz közelsége miatt. Ezt a folyamatot a csillagászok sugárzással kiváltott összeomlásnak hívják.

A belülről fakadó rend és a kezdeti rendezetlenség új világokat szült a Rozetta-köd belsejében. Mivel kezdeti szimmetriája nem volt tökéletes, a gyűrűben elhelyezkedő, összeomló új sűrűsödések rendkívül eltérő, igen gazdag formavilágú ködalakzatokat hoztak létre. Ahogy szemünkkel körbejárjuk a felvételt, fénylő felületeket, tömörebb tömböket, szálakat, oszlopokat, sötét csomókat és azok egész láncolatát vehetjük észre.

A sötét csomókról, úgynevezett globulákról nemrég kiderítették a csillagászok, hogy a bennük lévő körülmények is alkalmasak arra, hogy csillagok szülőhelyévé váljanak. Ám némely globula tömege alulmarad egy csillagéhoz képest. Bármilyen hihetetlen, de nagy valószínűséggel a legkisebb globulákból nem csillagok, hanem bolygók születnek majd. Még hozzá olyan bolygók, melyek egyetlen csillag körül sem keringenek. Egy sötét és hideg világ lesz az övék.

Szuperbuborékban

A Rozetta-köd gyűrűjének léte tehát a köd kezdeti szimmetriájának és a centrumában elhelyezkedő forró csillagok sugárzásának köszönhető. Felmerül a kérdés, hogy ha oly sok csillagalmaz fedezhető fel a Tejútban, hogy számuk meghaladja az ezret, miért nem látunk több cirkuláris HII-zónát? Első pillantásra a válasz egyszerű: amíg a csillagalmazok életkora több százmillió év, addig a csillagkeltetett felhők legkésőbb 10 millió év alatt feloszlanak. A csillagkeltetés kezdeti pillanatában pedig nem azonnal alakul ki a gyűrűs szerkezet.



A felvételt **FÉNYES LÓRÁND**
készítette 10 cm-es lencsés
távcsővel, QHY IC8300 CCD
és Canon EOS 600D kamerával,
több mint 10 órányi expozíciós
idővel Piliscsévről

Az elmúlt évtizedek kutatásai azonban rávilágítottak, hogy léteznek olyan öreg ködstruktúrák, melyekre sokkal több ideig hatott a fiatal csillagok sugárzása, esetleg szupernóva-robbanások lökéshullámai is. Ráakadhatunk tehát idős és rendkívül halvány, a Rozetta-ködnél sokszorta nagyobb kiterjedésű gyűrűszerű alakzatokra is. Ezek valójában óriási, ritka és forró gázzal telített körkörös üregek, melyeket szuperbuborékok-

nak neveztek el. Ezek galaxisunk egészét behálózzák, és ma is meghatározzák a későbbi csillagkeletkezés helyszíneit. Bármilyen furcsa, de születéskori körülményeinek köszönhetően jelenleg a Naprendszer és a Föld is egy rendkívül idős üreg, a lokális szuperbuborék középpontjában ül.

SZÖVEG: FRANCISCS LÁSZLÓ: WWW.PTES.HU,
SÁNTA GÁBOR: WWW.MCSE.HU

MIVEL MENNEK A MAGYAR AUTÓK?

2013-ban 3 041 709 db személygépkocsit tartottak nyilván hazánkban, vagyis majdnem minden harmadik emberre jutott egy autó. Mivel a Lechner Tudásközpont által működtetett Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR) egyik eleme a KSH Területi Statisztikai Adatok Rendszere, az abban található gépjárműállomány-adatok lehetővé teszik a témakör alaposabb elemzését.

A gépkocsik üzemanyag szerinti megoszlása folyamatosan és gyors ütemben változik. 2003–2013 között a hazai forgalomban lévő személyautó-állomány összesen 9,5%-kal növekedett, amin belül a benzinesek száma 6%-kal csökkent, és bár az alternatív – elektromos, hibrid, gáz – meghajtású járművek emelkedő részesedése még mindig nem jelentős, a dízelek mennyisége a kétszeresére nőtt.

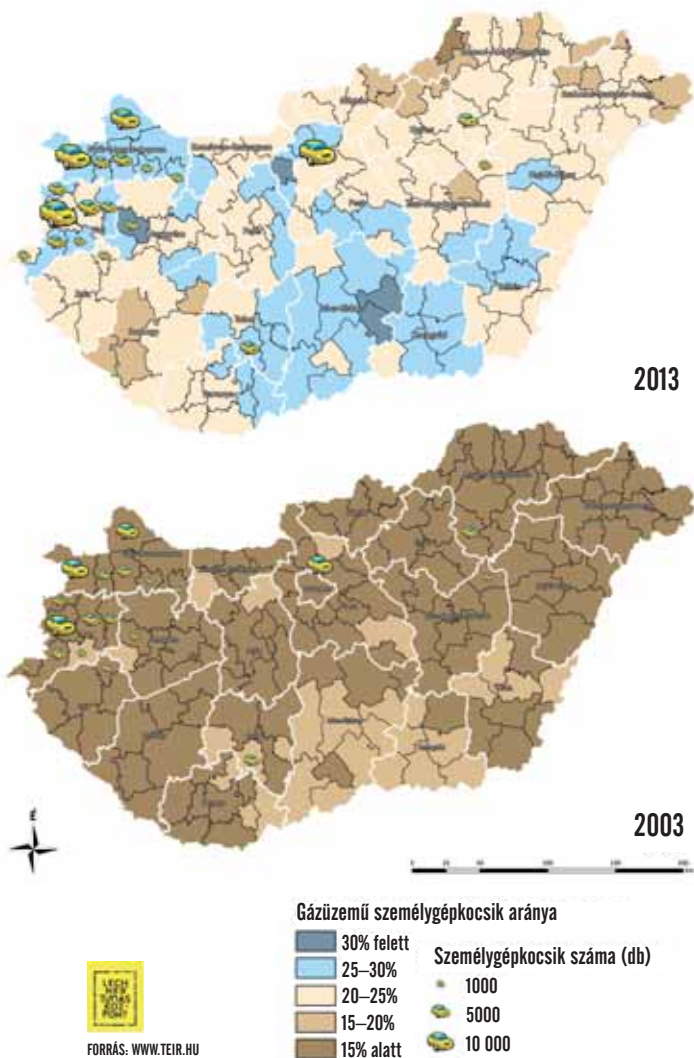
Így a gázolajat tankoló autók aránya 12,4%-ról (2003) 24,3%-ra (2013) emelkedett. Európában hasonló részarány jellemzi Finnországot, Liechtensteint és Svájcot is, a szomszédos Ausztriában pedig a dízelek (56%) már többségben vannak a benzinesekkel szemben.

A dízel/benzin arány területi megoszlása viszonylag kiegyenlítettnek mondható, járásaink között 2,5-szeres különbség rajzolódik ki (a budapesti kerületeket együtt kezelve). A legmagasabb dízel-arány Győr-Moson-Sopron megyében és környékén figyelhető meg, a legkisebb részesedés pedig Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén megyék járásában.

Legtöbb térségünket kimutatható mértékű átalakulás jellemezte a vizsgált évtized során. 2003-ban a gázolajüzemű autók még csak az ország középső részén, azon belül is a déli járásokban fordultak elő nagyobb arányban. 2013-ra mindenhol emelkedett a részesedésük, ám a térképen jól látható, hogy a legdinamikusabb dízel-gyarapodás az északnyugati országrészben történt. Ellenpéldaként a Putnoki járás említhető, amely 2003-ban (7,1%) és 2013-ban (14,5%) egyaránt sereghajtó volt a dízel-arány rangsorában.

A dízel/benzin arány növekedése korrelációt mutat a gépjármű-ellátottság értékével. Ugyanis az 1000 főre jutó személygépkocsik számának változását elemezve az látható, hogy a 20 legmagasabb ellátottságú (a térképen autó-szimbólummal megjelölt) járásból 15 szintén az északnyugati országrészben helyezkedik el. Vagyis, ahol a személygépjármű-állomány gyorsabban növekedett, ott a dízeles autók részesedése egyre magasabbá vált. Különösen igaz ez a nagyobb városok és megyeszékhelyek járásaira, az északnyugati országrész előretörésében pedig a térség fejlettsége mellett a határ közelsége is szerepet játszik, mivel az osztrák használt autók könnyebben és gyorsabban találnak utat a magyar vásárlókhöz.

Mindezeket a területi sajátosságokat részletesen is bemutatja a Lechner Tudásközpont által készített interaktív térkép, amely a következő weboldalon érhető el: gis.lechnerkozpont.hu/foldgomb



SZÖVEG: ÓNODI ZSOLT

MAGAS-TÁTRA

2015. október 4.



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

KOMLÓKÉPŰ ARANKA



A Földgömb korábbi számaiban több olyan növényritkaságot is bemutatunk, melyeket híres botanikusokról neveztek el. Bármennyire is csábító a gondolat, a komlóképű aranka (*Cuscuta lupuliformis*) nem illik ebbe a sorba.

Az arankák szélsőségesen leegyszerűsödött parazita növények. Kifejlett korukban gyökér és levél nélküli élősködők. Csírázás után a gazdanövénybe szívógyökeret mélyesztenek, és a talajjal is elvesztik a kapcsolatot. Mivel minden tápanyagot a gazdaszervezettől szívznak el, nemcsak levélre, de még zöld szintestre sincs szükségük.

Az arankák rendkívül veszélyes gyomnövények, a megfigyelések alapján hazánkban közel 600 különböző növényfajon képesek megélni. Kultúrnövényeink közül elsősorban a lucernán, herén, hagymán, burgonyán és répán élősködnek. Sárga vagy bordó száraikkal hálószerűen befonják azokat, és csak az apró fejecskevirágzatok árulják el, hogy egy növénnyel állunk szemben.

A komlóképű aranka azonban kivétel: nem mezőgazdasági kártevő, hanem ártéri erdeink ritkasága. A többi arankánál jóval természetesebb, a vadkomlóhoz (*Humulus lupulus*) hasonlóan – innen a neve – magasra felfut az ártér fáira. Hajtásai jellegzetesen vörös foltosak és füzérvirágzata van, szemben a többi hazai fajjal. Rendkívül ritkán kerül szem elé, és tudomásunk szerint hazánkban eddig fényképet sem közöltek róla!

Felvételünk a Sebes-Körös hullámtérben, Körösladány közelében készült, ahol elég gyakorinak mondható.

SZÖVEG: JAKAB GUSZTÁV,
BARÁTH KORNÉL
KÉP: JAKAB GUSZTÁV



AMERIKA MADÁRTÁVLABÓL

ÚJ ÉVAD



OzoneNetwork
A környezetbarát tévé

**NOVEMBER 7-TŐL
HÉTVÉGENKÉNT 22:35-KOR**





DÉL CSILLAGAI

Az ausztrál fővárostól, Canberrától délnyugatra fekvő Namadgi Nemzeti Park a viszonylag rövid tavaszi időszakban színes arcát mutatta az éjszaka folyamán. A horizontot a virágzó növényzet uralta, míg az eget a Dél Keresztjének látványos környezete díszítette. A terület számos etnikai és geológiai érdekességgel is rendelkezik, ráadásul az Apollo



Road végén fekvő kis fennsíkról eszményi kilátás nyílt a hazánk földrajzi szélességéről láthatatlan égi irányba. A Kentaur-konstelláció által átölelt, kicsi, de jellegzetes Dél Keresztjének hosszabbik tengelye a déli pólust jelöli ki. Mellette – a képen fölfelé – a sötét kontúrú Szeneszsák-köd rajzolódik ki, míg a látóhatár fölött a vöröslő Carina-köd lenyugvását figyelhetjük meg.

SZÖVEG ÉS KÉP: LADÁNYI TAMÁS



A GÖRGEY-ALAGÚT

Ma, amikor viadukról alagútba száguldva szelünk át hegysegeket, vagy éppen repülön kelünk át felettük, nehéz elképzelnünk, mit jelenthetett akár egy közephegységi terep leküzdése is a középkor embere számára. Minden bizonnyal nehézségekkel küzdöttek Besztercebánya és Körmöcbánya lakosai is egykoron, ha egymást vizitálni indultak. A két híres felvidéki bányaváros ebben az időben hazánk igen fontos települései közé tartozott, így könnyen elképzelhető, hogy élénk kereskedelem zajlott közöttük. Többek között a Besztercebánya környékén bányászott rezet szállították át a Károly Róbert által alapított, ma is üzemelő körmöci pénzverdébe

Igen ám, de a két település közötti legrövidebb út az 1200–1300 méteres hátban tetőző Körmöci-hegységen át vezetett. A keleti irányban meredek, nyugat felé lankásabb gerinc legfelső szakasza okozta az igazi kihívást, ezen ugyanis egy sziklaperem húzódik végig. A 14. században, a híres Thurzó-Fugger bányavállalat építtette a sziklagerinc legkeskenyebb pontján azt a pár méter hosszú alagutat, amely önmagában is ér-

dekes történelmi, ipari emlék, de nevét és hírnevét az 1848–49-es szabadságharc viharos fordulatainak, és Görgény tábornok vakmerő döntésének köszönheti.

Görgény tette nem volt előzmények nélküli. 1703. november 20-án az alagúton ment át például Schlick császári tábornok, majd később többek között II. József osztrák császár is megfordult itt testvérével, Leopold főherceggel.

ÁTALAKULÓ LEJTŐ

A hegyhát alatti alagútnak
kimart bejárat instabil terep.
Időről időre megcsúszik, omlik
– már évszázadok óta.
Épp mostanában is...

„Életem és működésem Magyarországon 1848-ban és 1849-ben” című visszaemlékezésében Görgey így ír az általa véghezvitt, a hadtörténetben is jegyzett látványos akcióról:

„Beteljesült tehát, amitől tartottam: az Aulich-hadosztály egyesülése a többi hadosztállal a Garam völgyében vezető országúton lehetetlenné vált. (...) Így aztán nem maradt egyéb hátra, mint a Kőrmöcbánya és Besztercebánya közti hegyhátan átvivő igen kétép utat használni, még a poggyász és az ágyúk egy részének kockáztatásával is. Mind Kőrmöcbányától, mind Besztercebányától meredek erdei utak visznek a hegység legfelső tarajáig; a sziklagerinc azonban olyan meredek és kopár, hogy csak egyenként és gyalog juthat át rajta az ember. A környék lakói télvíz idején csakis kivételesen szokták használni ezeket az utakat, akkor is csak könnyű kézi szánokkal, a szirttető lábánál a szánt a szállítmánnyal együtt széjelszedik és darabonként cipelik át a sziklategyőzön a túlsó lejtőn levő útra, ott megint összerakják, úgy ereszkednek le túloldali úti céljukhoz. Hogy ezt a már csak meredek volta miatt is nehezen járható utat legalább az utóbbi kínos megszakítás nélkül lehessen használni: valamikor régen átfúrták a sziklagerincet annak legkeskenyebb pontján; idő múltával azonban ez a kis alagút részben megint beomlott. Ezt kellett tehát kitakarítanunk és tetemesen kibővítenünk, hogy ágyúkkal is járható legyen. Január 24-ére elkészültünk, s a rá következő éjjel az Aulich-hadosztály csapatai szerencsésen át is vonultak az alagúton – ámbár kimondhatatlan erőfeszítésekkel.”



Az embert próbáló hegyi átkelés, illetve a két hadosztály egyesülése alapozta meg a feldunai hadtest további harci sikereit.

Az alagutat a besztercebányai központú Szlovák Nemzeti Felkelés során is használták: 1944. október 4-én éjszaka itt szállították át az aranykészletet Kőrmöcbányáról Besztercebányára.

Az egyedülálló, legutóbb 1997-ben felújított természeti-történelmi látnivalón ma turistaút vezet át. Pontosabban csak vezetett át egészen a közelmúltig, mert az alagút nemrég ismét beomlott. Jelenleg fel kell kapaszkodnunk az öreg bükkök között egy csúszós, sáros ösvényen a gerincre, hogy átkelhessünk a kőrmöci oldalra. Bár így a középkor emberének küzdelmeit jobban átélhetjük, reméljük, nemsokára az alagútban végiglépkedve emlékezhetünk meg ismét a különleges történelmi eseményekről.

SZÖVEG ÉS KÉP: SZIGETI-BÖRÖCZ FERENC

EMBERFOLYAM

FOTO: KEREKES ISTVÁN



2015 KORA ŐSZE: migránsok tömege gyalogol a magyar-osztrák határszakaszon. A Magyarországon áthaladt, Nyugatra tartó százezrek jelentős része csak órákat (vagy legfeljebb néhány napot) töltött hazánk területén





ISMERETTERJESZTÉS, EXPEDÍCIÓSZERVEZÉS, TÁMOGATÁS, TEHETSÉGGONDOZÁS



TÁMOGATÓINK SEGÍTSÉGE HOZZÁJÁRULT AHOZ, HOGY

a 2015. május 9-i **Felfedezők Napja** idén is ingyenes lehessen a látogatóknak,
hogy megrendezhették a **VII. Földgömb Nemzetközi Középiskolai Földrajzversenyt**,
és megkezdték a 2016. évi **Földgömb-Atacama Klímamonitoring Expedíció** szervezését!





Támogatóink 714 000 forint adománnyal
és 141 738 forint szja 1% felajánlással
járultak hozzá munkánk sikeréhez ebben az évben.

KÖSZÖNJÜK ÖNZETLEN SEGÍTSÉGÜKET!

A Földgömb az Expedíciós Kutatásért Alapítvány adományozói:

Bronz fokozatú támogatók: Árvay Kriszti (Budapest), Auguszt József (Budapest), Bánhegyi Attila (Budapest), Barta József (Budapest), Berta Katalin (Veresegyház), Bérczi Balázs Bence (Szigethalom), Besey László (Esztergom), Bordás Nóra (Debrecen), Boros Éva (Budapest), Bódis László (Budapest), Csákány Anna (Győr), Csató Edit (Budapest), Cseke Gyöngyvér (Budapest), dr. Csoó Annamária (Dabas), Csorna Lászlóné (Székesfehérvár), Czajlik András (Budapest), Demélyné Lehel Zsuzsa (Budapest), Dombi Anna (Székesfehérvár), Egey Emese (Érd), Földi János (Budapest), Gál Zsombor (Székesfehérvár), Gárvány Hajnalka (Győr), Georgi Zoltán (Tatabánya), Godó Gábor (Budapest), Gulyás Attila (Budapest), Gyórfy Ildikó (Dunakeszi), Hadnagy József (Solymár), Haraszti Akos (Budapest), Heppné Szabó Judit (Debrecen), Hoffer Ádám (Budapest), Horváth István (Szárliget), Karasz Ádám (Hódmezővásárhely), Karikó-Tóthné Puskás Gabriella (Szentés), Kazai Zsolt (Érd), Kecskés István (Komárom), Kepenyés János (Szarvas), Kiss Attila (Veszprém), Kiss Imre (Budapest), Istók Brigitta (Budapest), Kocsor Sándor (Debrecen), Lauf Lászlóné (Budapest), Lázár Angelika (Pomáz), Dr. Lazáry György (Szombathely), Lendvai Edit (Lakitelek), Lengyel József (Szeghalom), Dr. Lizák Beáta (Budapest), Dr. Lupó Attila (Debrecen), Marosvári Zsolt (Kistarcsa), Májai Csaba (Csíkszereda), Mártha László (Budapest), Mészáros Gyula (Akasztó), Móczár Gábor (Budakeszi), Mohácsi János (Budapest), Molnár Károly (Dabas), Móró Attila (Mézökövesd), Muladi Tamás (Budapest), Nagy Áron (Budapest), Páll Péter Hunor (Budapest), Pálmüller Béla (Székesfehérvár), Pásztor Lajos (Békéscsaba), Petrányi-Széll Rita (Budapest), Plank Attila (Szódliget), Rábold Gábor (Szeged), Rác Kristóf (Budapest), Radics József (Veszprém), Ruttkay M. Erzsébet (Budapest), Schlotter János (Budapest), Siba Henriett (Gödöllő), Sipócz Zoltán (Veszprém), Skonc Erzsébet (Tököl), Sohár István (Érd), Spontex Hollander Kft. (Győrszemere), Szabó Julianna (Debrecen), Szabó Julianna (Mikepércs), Dr. Szabó Mátyás (Szolnok), Szabó D. Zoltán (Kolozsvár), Dr. Szabó Zsuzsanna (Baja), Szigeti-Böröcz Ferenc (Budapest), Szolnoki Béla (Mosonmagyaróvár), Szukács Judit (Szedres), Szűcs Zoltán (Makó), Taba György (Budapest), Tarnóczy Mariann (Szentendre), Tompa Richárd (Tiszakarád), Turi Gergely (Csorna), Vass Gábor (Százhalombatta), Dr. Wimmer Károly (Baja), Dr. Zámbo Gyula (Budapest), Zámbo Ügyvédi Iroda (Budapest)

Ezüst fokozatú támogató: L.P. (Budakeszi)

Arany fokozatú támogató: Eupolisz Utazási Iroda, Fenix Eastern Europe GmbH, STA Travel Kft.

Amennyiben Ön is támogatni kívánja munkánkat, megteheti ezt Földgömb-előfizetése alkalmával, közvetlenül alapítványunk támogatásával, vagy az SZJA 1% felajánlásával.

Részletek és támogatóinknak nyújtott kedvezmények:

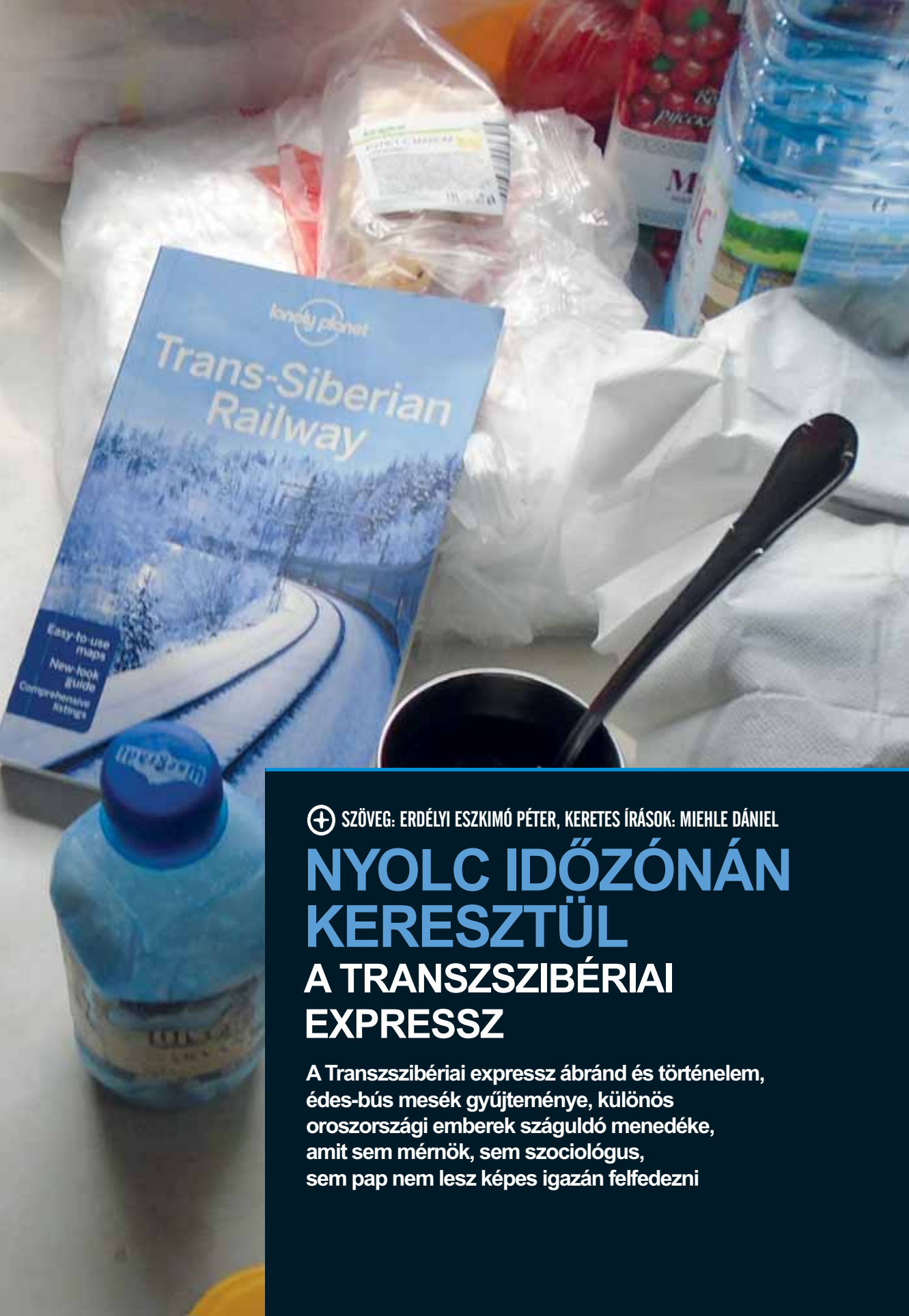
www.expedicio.eu/tamogatoinknak



FÖLDGÖMB AZ EXPEDÍCIÓS KUTATÁSÉRT ALAPÍTVÁNY – www.expedicio.eu



FOTÓ: FEJES ISTVÁN



⊕ SZÖVEG: ERDÉLYI ESZKIMÓ PÉTER, KERETES ÍRÁSOK: MIEHLE DÁNIEL

NYOLC IDŐZÓNÁN KERESZTÜL A TRANSZSZIBÉRIAI EXPRESSZ

A Transzszibériai expressz ábránd és történelem, édes-bús mesék gyűjteménye, különös oroszországi emberek száguldó menedéke, amit sem mérnök, sem szociológus, sem pap nem lesz képes igazán felfedezni

A világ leghosszabb vasútján hét napig zötyög az ember Moszkvától Vlagyivosztokig, majd ugyanennyit vissza. A placktkarton utazom, vagyis a harmadosztályú hálóvagonban, mert itt nincsenek kúpék, könnyen lehet ismerkedni, jókat beszélgetni a szibériai emberekkel.

Maxim, utaskísérőnk most éjjel, a gyengén megvilágított peronon ellenőrzi a személyes iratokat és a hozzájuk tartozó menetjegyeket. Amikor sorra kerülök, meglepődik, hogy a nevén szólítom, de aztán rájön, hogy nem egy elfeledett ismerőse vagyok, csupán kikapuskáztam a kítűzőjéről a nevét.

– A 16-os hely az öné, az a felső ágy. Az ágyneműt majd indulás után osztom ki – mondja szelíd, fáradt hangon, majd a soron következő utashoz fordul.

Az orosz alkoholizmus végorái

Megágyazom a felső polcon lévő 185 x 60 centis priccsemen, amelynek peremén hál' istennek felhajtható védőkorlát óvja az alvót a legurulástól. A teremkocsiban egy légtérben két emeleten helyezkednek el a fekvőhelyek, sőt, még a folyosón is kétemeletnyi „ágyon” pihennek sorban az utasok. Nappal az alsókat két ülőpaddá és egy asztallá alakítják. Az előzetes, legendás információk: este, lámpaoltás után tömény láb-, illetve vodkaszag lengi be a teret. Az előbbi igaz, az utóbbit hiányolom, de erről majd később...

Amikor ledőlök, Petuski város jut eszembe. Venegyikt Jerofejev tette halhatatlanná, aki az 1973-ban először egy példányban megjelent híres regényével, a Moszkva-Petuski cíművel nevetteget meg és gondolkodtatott el olyannyira, hogy már olvasásakor szerettem volna felkeresni a helyszínt. A könyv önéletrajzi ih-

A teremkocsiban egy légtérben két emeleten helyezkednek el a fekvőhelyek, sőt, még a folyosón is kétemeletnyi „ágyon” pihennek sorban az utasok.



FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

MAGÁNSZFÉRA

A placktkartnij vagonban egyszerre 108 láb illatozik – a miénket is beleértve. Egy hét nagy idő!

IDŐTÖLTÉS

A rejtvényfejtés és az alvás a két leghasznosabb elfoglaltság a végtelen utazás alatt, no és a kártyázás. Ha eddig kívülrekedtünk az ulti-társaságokon, ezután már nem fogunk...



FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

letésű gogoli, bulgakovi fantasztikus látomás az orosz alkoholizmusról, a történet keretét pedig a két város közötti utazás adja, és a helyiérdekű vasút állomásai tagolják az elbeszélést. Jerofejev fanyar realizmusát jól szemlélteti e részlet: „A Gyöngyvirág kölni például megkavarja az ember fejét, nyugtalanítja a lelkiismeretét, erősíti jogtudatát. A Fehér orgona parfüm hatása pedig fordított: megnyugtatja a lelkiismeretet, és kibékíti az embert az élet rákfenéivel.”

Petuskit azonban a transzszibériai vasútvonal másik ága érinti, úgyhogy kénytelen vagyok „beérni” Szergijev Poszaddal. A Moszkvától mindössze 70 kilométerre fekvő városka leghíresebb létesítménye a Szentháromság-Szergijevkolostor, amelyet egy Szergij nevű szerzetes és testvére alapított az itteni erdő-ségben. Mindez az 1340-es években történt. Jelenleg 300 szerzetes és apátjuk, a moszkvai pátriárka él benne, illetve itt működik az ortodox Teológiai Akadémia. Híres zarándokhely, amely nyitva áll a turisták előtt is, emiatt meghitt, lelket nyugtató légkör helyett inkább múzeumi hangulat fogad, ahányszor csak megfordulok benne. De közben Andrej Rubljovra és Danyil Csornijra, az orosz ikonfestészet két kimagasló alakjára gondolok, akik itt dolgoztak egykor. A falak, bástyák pedig arról beszélnek, hogyan tudták állni a lengyel–litván csapatok 1608-tól a végtelennek tűnő, 16 hónapon át tartó ostromát.

Reggel a vonaton az első utam a WC-be vezet, amely valóban „bio”, ahogyan Maxim jellemezte, vagyis úgy működik, mint a repülőgépen megszokott: bezippantja a végterméket. Egyébként az egész berendezés rozsdamentes acélból készült és mindig tiszta. Egy tábláskára viszont két cipőtálpot rajzoltak, és ráírták, hogy senki se álljon fel az ülőkére. Magam előtt látom a tiltott légtornászmutatványt a száguldó, rángató vagonban, pontosabban: kétségeim tá-

NACIONALIZMUS

A nemzeti érzés és a hazafiság meghatározó az orosz fiatalok körében

(jobbra lent)

OLVASÁS

Nincs az a mennyiségű újság, könyv, amit ne olvasnánk ki, egy idő után kénytelenek vagyunk csereberélni. Szinte mindegy, milyen nyelven van, úgyis többször végiglapozzuk



FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

– Nos, maga jó magas, tehát miután feláll a keretre, a mennyezetnek támaszkodhat – válaszolja, miközben úgy nevet, hogy majd megszakad, és persze felállva a székéből, égnek meredő karjaival még szemlélteti is az életveszélyes cirkuszi mutatványt.

(vagonkísérő kalauznő), Maxim váltótársa, és határozottan rám szól, hogy a vonaton – ma már – tilos az italozás! A büntetés pedig 500 rubel (kb. 2500 forint). Kivéve persze az éttermet, teszem hozzá, és miután elrakom a sörömet, gyors fejszámolásba kezdek, miszerint a boltban vásárolt italom 33 rubelbe, míg az éttermi, borralaló nélkül, 100-ba kerül. Sajnos ezt a logikát értem, hiszen nálunk is alkalmazzák: nem a féktelen ivászat ellen harcolnak, hanem a bevételeiket növelik...

madnak, hogy ez egyáltalán kivitelezhető, ezért Jurij Ivanicsához, a szerelvény igazgatójához fordulok tanácsért.

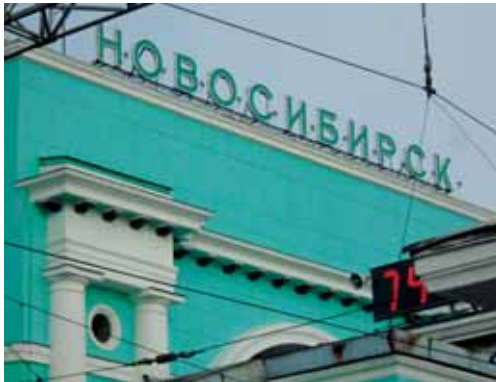
– Nos, maga jó magas, tehát miután feláll a keretre, a mennyezetnek támaszkodhat – válaszolja, miközben úgy nevet, hogy majd megszakad, és persze felállva a székéből, égnek meredő karjaival még szemlélteti is az életveszélyes cirkuszi mutatványt.

A reggeli után egy dobozos sört nyitok, mire a hátam mögül előugrik a provodnyica



FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

BIRODALMI ÖV



FOTÓ: ERŐEVI PÉTER



FOTÓ: ERŐEVI PÉTER



FOTÓ: FEJES ISTVÁN

A CIKK MEGJELENÉSÉNEK
TÁMOGATÓJA AZ
STA TRAVEL

STATRAVEL.HU



PÁLYAUDVAROK

A vasúti megállókat sajátos színeik és nyersanyagaik teszik furcsává. Meg persze a stílusok látványos íve: a fürdőszobai egyszerűségtől a frissen épült barokk kastélyon át a neoklasszicista hodályig.

Mai állagmegőrzött, kivilágított állapotukban a látványosságok sorába illenek, két-három évtizede azonban még szomorúan leharcoltak és depresszívek voltak

SAJÁTOS POMPA

Feltűnő jellegzetesség, hogy számos, vasúttal rendelkező nagyváros grandiózus, kastélyra hajazó vasútállomással hirdeti jelentőségét. Ezek közül is kiemelkedik a ríktó zöldben pompázó omszki pályaudvar. A díszes csillárokkal felszerelt belső terekbe bejutni csak fémkereső detektorkapun át lehet. Bár csomagjaink szinte mindig harsány sípolást váltanak ki, mindenki ellenőrzés nélkül haladhat tovább... Az állomások órái moszkvai idő szerint járnak, mivel a vonatok is eszerint közlekednek. Minél keletebbre vagyunk Moszkvától, annál komolyabb abszurditást hordoz ez a tény: Krasznojarszkban az állomás órái még csak reggel 7 órát mutatnak, ám a valóságban 5 órával későbbre jár, és mi már ebédhez készülődünk...

Ahol többet időzik a vonat, ott árusok hada lepi el a peronokat, és a házi süteményeken, füstölt halon túl az augusztusi fülledtség ellenére például kucsma- és szőrmebunda-vásárlásra is nyílik lehetőség.



FOTÓ: FEJES ISTVÁN

Nyolc időzónán keresztül, a múltba

A transzszibériai vasútvonalon közlekedő expresszvonat hivatalos neve Rosszija (Oroszország), és pontosan 9288 kilométeren szállítja a polgárokat, valamint a frissen bevonultatott katonákat. A hadsereg szállítása most, az ukrajnai háború miatt még fontosabb, mint a polgári közlekedés... A szerelvény 87 várost érint, 16 nagy folyam fölött száguld keresztül, és 8 időzónán zakatol át.

Mivel az utasok még alszanak vagy reggeli tolaszkodással vannak elfoglalva, tehát nem tárgyalóképesek, a téli, havas tájat szemlélem. A végtelennek tűnő erdőkben fele-fele arányban látok nyíreket és különböző fenyőket. Nagy ritkán egy-egy, erdőkkel körbeölelt, boronaházakból álló falucska bukkan fel, hogy gondolatban a múltba kíséressen. A megfeketedett, alacsony, sokszor részeg módjára „dülöngélő” házikók olyanok, mintha a cári időből maradtak volna itt. Körülöttük sehol egy lélek, a hideg és a korai óra miatt lakói a jó meleg kályha mellett éppen a másik oldalukra fordulhatnak. Nem is költöm fel őket még gondolatban sem, hiszen kívül-belül jól ismerem a durván megmunkált, de facsipkével gazdagon díszített, ősi orosz épületeket.

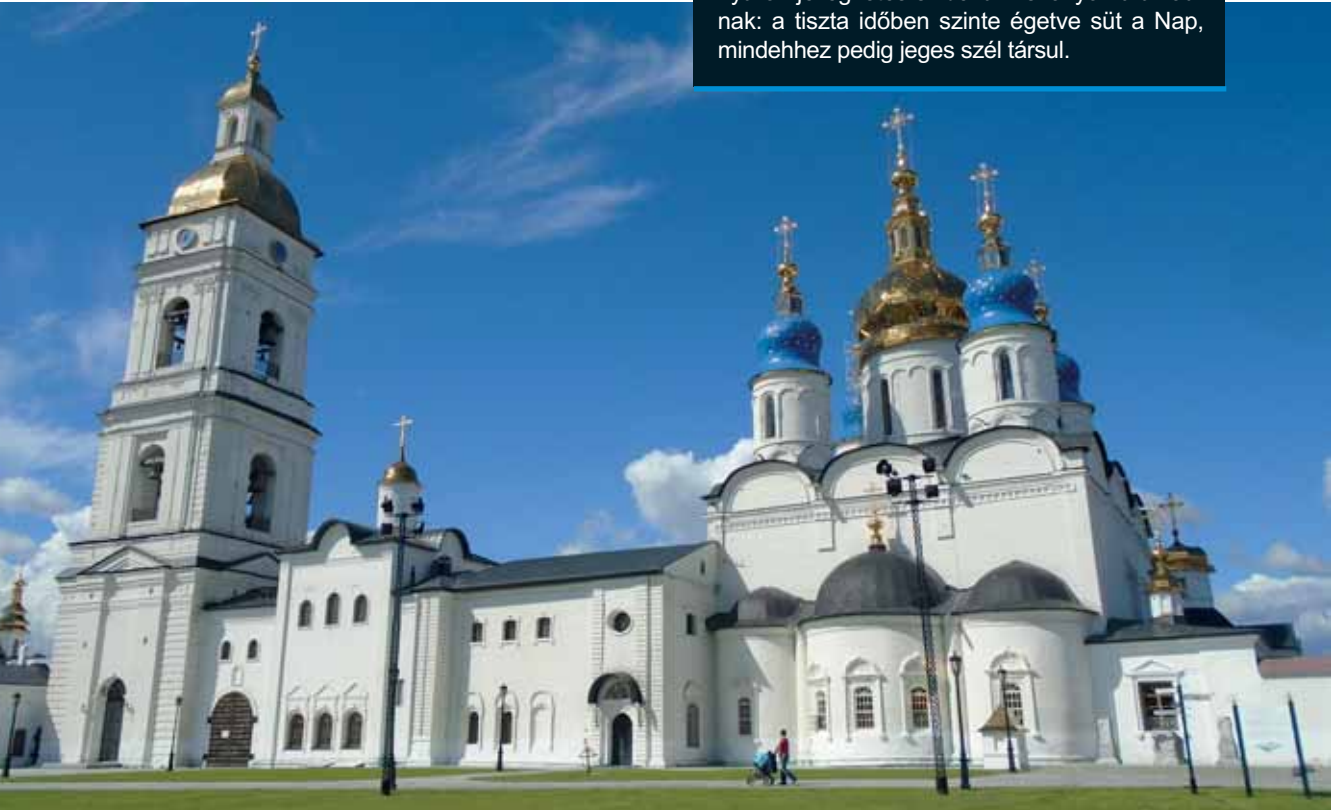
GYÖNGÉBBIK NEM

Oroszországra szinte mindenhol jellemző, hogy a legnehezebb munkát az asszonyokra bízák (jobbra)

TAXIVAL TOBOLSZKBA

A nyugat-szibériai Tyumenyben a vonatról le szállva első utunk az állomás épülete előtt várakozó taxiscsapathoz vezet, hogy a 250 km-re található Tobolszkba kocsizzunk. 20 perc kemény alkudozás után sikerül egy kisbuszt (marsutkát) szerezni. Több mint 3 órás út után érkezünk Szibéria ősi fővárosába, amely a 18. század elejétől a Szibériai Kormányzóság székhelye volt. Később fokozatosan vesztett jelentőségéből, miután a kereskedelmi útvonalak délebbre helyeződtek, illetve a transzszibériai vasút is elkerülte.

Tobolszk fontos történelmi vonatkozása, hogy itt raboskodott II. Miklós cár és családja, mielőtt Jekatyerinburgban kivégezték őket. A város legjelentősebb látnivalója a falakkal és bástyákkal körülvett kremlin, mely az egyetlen ilyen jellegű, kőből épült erődítmény Szibériában. A városban nyáron jellegzetes szibériai viszonyok uralkodnak: a tiszta időben szinte égetve süt a Nap, mindehhez pedig jéges szél társul.



FOTÓ: FEJES ISTVÁN



FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

ŐSHANGULAT

Mivel Tobolszk napjainkra teljesen elvesztette egykori jelentőségét, megőrizhette ódon jellegét

(balra)

– A hófúvás ellen kettős ajtót építünk, vagyis kis belépőt alakítunk ki az előszoba előtt. Itt levehetjük a nagy bundánkat, ágyékgig érő mokaszinjainkat, majd beléphetünk a jó meleg otthonba – magyarázta nekem néhány éve Tatjana Merova manysi újságíró, amikor Nyugat-Szibériában dolgoztam.

A faházak szíve azonban a téglából emelt orosz kemence, amely a szobában kályhaként működik. Padkáján általában a gyerekek, öregek, betegek alszanak. Felejthetetlen élmény rátelepedni, miután az ember bemenekül a kinti fogcsikorgató hidegből.

A múltat idéző falucskákról eszembe jut a szibériai börtönökbe hurcolt rabok tömege, akik errefelé, a „rabbilincsek útján”, a régi vlagyimirszki úton vándoroltak két évszázadon át szörnyű végállomásuk felé, amelyet sokan el sem értek. Lelki szemeim előtt már látom „az” oszlopot, amelyről Csíkkarcfalvy Levente így írt: „Álmomban a Moszkvától több száz versztnyire álló, Szibéria határát jelölő oszlop jelent meg előttem. Négy méter magas, téglából építették. Az Európa felé eső oldalán Perm, a szibériai felén pedig Tobolszk tartomány címere díszel. Itt, a határon hagyományosan mindig megállítják a rabokat pihenni. Ki tudja, hányadszor léptem már álmomban az oszlophoz és megérintettem.

Itt, a határon hagyományosan mindig megállítják a rabokat pihenni. Ki tudja, hányadszor léptem már álmomban az oszlophoz és megérintettem. Tisztán láttam a sokasodó feliratokat.

Tisztán láttam a sokasodó feliratokat. Menynyien mehettünk át ezen a határon! Hány férfi, asszony és gyerek? Főurak, polgárok, parasztok... Amikor odaértünk, a fájdalomtól megszesített téglaszloppal mellett többen zokogtak, mások imádkoztak, megint mások magukba roskadva meredtek a semmibe. Lassan elővettem a kanalamat, és a nyelvvel belevéstem a téglába kedvesem nevét: Isten veled, Verácskám!”

A monstrum életre kel...

Vlagyimirt még az éjjel elhagyjuk, de az oszlopig még sok van hátra. Van időm merengeni a világ leghosszabb vasútvonalának történetén. Például a kezdetek kezdetéről, amikor másnap az orosz munkafelügyelő megdöbbenve látta, hogy az építési területén kétszer annyi kínai ügyködik a sínek között, mint amennyit előző nap felvett. Igaz, egyik felük csak üldögél, míg a többi keményen dolgozik. Némi kutakodást követően a nacsalnyik megtudta, hogy akiket felvett, azok a bérük feléért maguk helyett más kínaiakat alkalmaznak, és hogy az újoncok ne lazáljanak, egész nap szemmel tartják „beosztottaikat”. Mindez Vlagyivosztokban történt és 1891-et írtak akkor. A vasút azóta elkészült, és már jó 100 éve hordja-viszi hol a polgárokat, hol a hadsereget, hol a kettőt együtt...

Az alapkövetélen maga Nyikolaj Alekszandrovics trónörökös, a későbbi II. Miklós cár is részt vett, és tíz évvel később a keleti és nyugati építők találkoztak, de a végül 1903-ban átadott vasútvonal a Bajkál-tó partján megszakadt: itt a szerelvényeket vasúti komp segítségével juttatták át. Az orosz–japán háború idején, 1904 telén a sürgössé váló katonai utánpótlások miatt 42 verszta (45 km) vasúti pályát építettek a befagyott tó jegébe. A mozdonyokat és a vasúti kocsikat lovakkal húzták át, de másfél évvel később megépült a Bajkál-tavat elkerülő szakasz, és azóta a vasúti szerelvények akadály nélkül haladhatnak a Csendes-óceánig.

Időközben felkeltek útítársaim, és hogy ne unatkozzam, átülök egy láthatóan derűs férfihoz. Szása a falon túl teázik, nyilvánvalóan teljesen másnapos. Marékszáma szedi az aszpirint, de hiába.

– Tegnap a barátaimmal kiadósan megünnepeltük indulásomat – mosolyog. – Egyébként az egyik zónába utazom a barátomhoz – osztja meg úti célját kérdés nél-

Az alapkövetélen maga Nyikolaj Alekszandrovics trónörökös, a későbbi II. Miklós cár is részt vett, és tíz évvel később a keleti és nyugati építők találkoztak...



HÓVIHARBAN
Itt nem lehet olyan gyilkos forróság, vagy metsző hóvihar, hogy a vasút késve induljon, vagy menet közben megtorpanjon

FOTÓ: ERDÉLYI PÉTER

***A Szib-ir szó mongol–tatár nyelven
annyit tesz, hogy „alvó föld”,
vagy „nyugodt föld”.
Modern kori története visszanyúl
az első orosz hódításhoz.***

ányicikk – közli a keményre kigyúrt, de legalábbis a mai napra lágyra ivott férfiú.

Szakmája után nem érdeklődöm. Beszélgetésünk alatt két titokzatos szó is felmerül: a „Szibéria” és a „zóna”.

– A Szib-ir szó mongol–tatár nyelven annyit tesz, hogy „alvó föld”, vagy „nyugodt föld”. Modern kori története visszanyúl az első orosz hódításhoz. A Nyugat-szibériai-terület, amelyet az oroszok Jugrának neveztek el, igen gazdag volt prémes állatokban és egyéb vadász- és halászsákmányban, nem is szólva a rénszarvascordák tengeréről – mesélte nekem még az indulásom előtt Erdélyi István történész-professzor. – Legendás gazdagságának híre már a középkorban eljutott az oroszok földjére, mígnem 1502-ben Jermak Tyimofejics atamán 840 kozákkal és egyéb hivatásos fegyverrel megindult a vidék meghódítására, és ezzel tudtán kívül megtette az első lépést a földrésnyi Szibéria kolonizációjának irányába – magyarázta.

Bár Szása nem ült börtönben, mégis sokat tud a zónáról, mert a haverjai közül többen megjárták a hírhedt légerek valamelyikét.

– Aki ott a belső törvények szerint él és elég kitarító, túlélheti. De a börtön maga a törvényesített erőszak helyszíne, amelyet azokkal az emberekkel szemben alkalmaznak, akiket az állam veszélyesnek ítél. Éppen ezért az erőszak a börtön lelke, amely „lélek” nélkül a zóna értelmetlen – mereng el saját szavain Szása.



KÉZI ERŐVEL

A vasút építése a műszaki nehézségek és a terepből adódó gondok ellenére a mai értelemben is gőzerővel haladt

1891 MÁJUSA

Az orosz trónörökös, a későbbi II. Miklós orosz cár közreműködésével helyezték el a Transzszibériai vasút alapkövét (jobbra)





FOTÓ: FEJES ISTVÁN

A vasúti élet romantikája

Teljes biztonságban érzem magam, senkitől sem hallok panaszt. A holmijaimat is a fekvőhelyemen hagyom, hiszen mégsem járhatok napokig minden alkalommal a WC-re a hátizsákommal... Pedig csak egy mozdulat, és az átvonuló profi tolvaj kezében vannak az értékeim, főleg a Moszkvából hozott, életet adó konzervek, kolbászok, sajtok.

– Részegek, sőt drogosok is felszállnak néha, de ha bajt kevernek, leszállítják őket, a büntetésről nem is beszélve – magyarázza a transzszibériai vasúton gyakran utazó szomszéd asszony, aki mindössze egyetlen vasúti lopásról hallott egész életében.

Alig fejezi be mondandóját, megjelenik egy rendőr és egy rendőrnő. Egyenesen hozzám lépnek, leülnek mellém, igazoltatnak, majd felírják az adataimat. Hiába kérdem az okát, sőt kifejtetem, hogy ez sértő rám nézve, hiszen már a jegyvásárláskor és a felszálláskor is megmutattam az útleveletem. Csupán sejtésem lehet, nyilván megtudták, hogy külföldi vagyok, és (mégis) utashoz méltóan viselkedem. Ha bevallatlanul, kimondatlanul is, de a háború szele egyre erősebben fúj, én pedig NATO-tagországból érkeztem.

– Azonnal állítsátok meg a vonatot! – ébredek fel az éjszaka kellős közepén egy idős bácsi ordítására, aki éppen alattam fekszik. – Szerencsétlenség fog bennünket érni, mind meghalunk!!! – ismételteti.

Többen rászólnak, de hiába. Az öreg felkel, és oda-vissza futkosva üvölt tovább. Maxim igyekszik megnyugtatni, mindhiába. Egyre fékezhetlenebb.

***Ha bevallatlanul, kimondatlanul is,
de a háború szele egyre erősebben fúj,
én pedig NATO-tagországból
érkeztem.***

VONATVÁRÁS

Amikor megérkezik a „Rosszija”, aki él és mozog a településen, a vagonok köré gyűlik árulni-bámolni. A független utasellátás tudománya generációkon át öröklődik

VOBLA

A szárított hal nem csupán egyszerű sörkorcsolya, hanem minden férfitársaság kultikus kelléke – és a pályaudvari ételmisszerfelhozatal karakteres, becsukott szemmel is azonosítható eleme (balra)



FOTÓ: FEJES ISTVÁN

– Hát nem látjátok, hogy a vonat mellett fiatal nő rohan hófehér ruhában? De hiszen tudjátok, hogy ez szörnyű halált jelent! Kínt és vért – visítja tovább, mégpedig másfél napon keresztül!

A vagon egy emberként őrzöng, követeli, hogy hívjanak hozzá mentőt, szállítsák le. Két városban is érkezik hozzá mentőautó, orvos, velük rendőrök is, de nem fuvarozzák el, senkinek sincs rá szüksége. Nem közveszélyes – állítják. Amíg vizsgálják, fönn, az alvópolcomon kell üljek, hiába tiltakozom...

– Feküdjön csak a helyén, jó helyen van ott! – utasít a rendőr, majd az újabb kérésemre már a doktornő szól fel hozzám, elmentmondást nem tűrő hangon.

Végül az öreg kap egy nyugtatóinjekciót, amitől nagy sokára elalszik, másnap pedig le szállítják a célállomásra.

Ebédelni indulok az étkezőbe, ahol az orosz konyha összes híres fogását elkészítik. Ma savanyú szoljankát rendelek. Aki még olcsóbban szeretne étkezni, a kocsikísérőnél vásárolhat koreai gyorslevest, teát és sós, illetve édes

süteményt. A pályaudvarokon pedig a helyiektől vehetünk házi ételeket, halakat, idényjellegű gyümölcsöket és persze szeszes italokat.

– Tessék a forró káposztás, húsos pirog – kínálja egy ezerráncú néni.

– Fiatalember! Van söröm és vodkám is a táskámban. Kér-e? – suttogja nekem szinte alig hallhatóan az idős bátyó, miközben sokatmondóan hunyorít felém, és én már nyúlok is a pénztárcám felé, hogy az értékes nedűkhöz hozzájuthassak.

– Fiatalember! Van söröm és vodkám is a táskámban. Kér-e? – suttogja nekem szinte alig hallhatóan az idős bátyó, miközben sokatmondóan hunyorít felém.

Szibéria mágiája

Szibéria varázsát együtt keltik különös tájai, sajátos történelme és a helyiek meglepő világnézete.

Jekatyerinburgon átutazóban a Romanovok és kíséretük lemészárlása jut eszembe. Például egy szemtanú szavai: „A vöröskatona Anasztázia ölebéthozta a szuronyára tűzve, majd a cár mellé hajította a tetemét. – Kutyáknak eb halál! – mondta lenézően Goleskin. A könnyebben megsérült Alekszej cárevice a széken feküdt. Hozzálépett Jurovskij, és Mauserjéből beleeresztette az utolsó három töltényét. Az egyik vöröskatona ujjja vagy nyaka megsebesült.” A fejetlen lövöldözés miatt! – teszem hozzá én.

A legsodálatosabb hely persze a Bajkál. Különös állatok élnek itt, és még az emberek is különösen viselkednek. Itt van például Olhon szigete, a sámánok évezredes rituális helye, amely fölött, ha borult az ég, akkor is van tenyérynyi derült égbolt – a szigetről felszálló légáramlásnak köszönhetően. Ez a Bajkál legnaposabb pontja, a Bajkál-vidék pedig több napfényt élvez, mint bármely más terület Szibériában.

A vasút számtalan különleges és elgondolkodtató vidéken visz keresztül, de leg-

Szibéria varázsát együtt keltik különös tájai, sajátos történelme és a helyiek meglepő világnézete. Jekatyerinburgon átutazóban a Romanovok és kíséretük lemészárlása jut eszembe.

FOTÓ: FEJES ISTVÁN



BAJKÁL-TÓ, A LEGEK VIZE

A transzsibériai vasút Moszkvától számított 5311. kilométerénél, Slijdjankánál kiszállva egy könnyed, 10 perces sétával már el is érjük Földünk legmélyebb tava, a több mint 1600 m mély Bajkál-tó vízükrét. A tó a Bajkál-árok nevű hasadékvölgyben keletkezett, mintegy 25-30 millió éve, ezzel Földünk egyik legöregebb tava. A vízhőmérséklet még augusztusban is mindössze 13 °C körüli. Ennek okai az irtatlan víztömegben (a Föld édesvízkészletének mintegy ötöde található itt), a rövid nyárban (a víz felszíne átlagosan novembertől májusig fagyott), illetve a jelentős napi hőingásban (az éjszakai hőmérséklet még augusztusban is csak 10 °C körüli) keresendők.



SÁMÁN-SZIKLA

A Bajkál Olhon szigetén emelkedő szirt egykor fontos szertartási helyszín volt. A balatonnyi szigeten tajgában, sztyepen, sőt a nagy tómedencére leszálló főszelek jóvoltából parti homoksvatagban is gyalogolhatunk

MATANYA: SÍNEK A BAJKÁL-TÓ PARTJÁN

A Matanya, vagy más néven Cirkumbajkál-vasút a tó délnyugati partján a transzszibériai vasutat köti össze az Angara folyóval. Korábban erre közlekedett maga a transzszibériai vasút is, míg meg nem oldották a ma is használt átvezetést Irkutsk és Sljudjanka között. A vonat a 90 km-es távolságot nagyjából 5 óra alatt teszi meg, ám végig a tóparton, számos hídon és alagúton keresztül, így kárpótolva az út hosszúságáért. A dízelmozdony többször is pihenőt tart, ilyenkor lehetőség van kiszállni egy rövid szünetre. Ha a nyári meleget és fülledtséget csökkentendő az ablakokat nemcsak a felső negyedig lehetne kinyitni, illetve a zsúfoltság mérséklése érdekében nem csupán két kocsiból állna a szerelvény, az utazás már-már idilli lenne. Napnyugtára érkezünk a végállomásra, a közúton nem, csak vasúton és hajóval megközelíthető Port Baikala, ahol egy-két rozsdarágta halászhajón, négy-öt házon és egy vegyesbolton kívül tényleg semmi sincs.



CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR

A rádióban vendégünk a témáról:

MIEHLE DÁNIEL

Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio

többször azon gondolkodom – hisz az út túlnyomó része fák között halad, a látványt pedig végig az elsuhanó fák uralják –, milyen félelmetes a végtelennek tűnő tajga ölelése. Ehhez képest mily igéző a messzi északi tundra ereje, mely magával ragad, mert bár először szorongó érzés az üres, halottnak tűnő vidék látványa, ám később, ennek dacára összesen velünk. A tajga ezzel szemben sokak számára milliárdnyi fából álló börtön, amely már csak ezért is készíthet...

Miközben a vonatom egyre távolabb visz a hatalmas birodalomban, minduntalan azt bizonyítja: Oroszország fel foghatatlan, legalábbis számunkra, az európai ésszel gondolkodóknak. ☺

CELESTRON
OUTDOOR TÁVCSÖVEK



GRANITE™

MINŐSÉGI OUTDOOR TÚRATÁVCSÖVEK

7x33 9x33 8x42 10x42 10x50 12x50

KIVÁLÓ SZÜRKÜLETI TELJESÍTMÉNY

ED ÜVEG - MAGNÉZIUM VÁZ - NITROGÉN GÁZTÜLTÉS

REMEK ÁR/ÉRTÉK ARÁNY

SPORTS & OUTDOORS



WWW.BEO-PA.HU

VADÁSZBOLT

Budapest XII. ker. Nógrádi u. 39.
Tel.: (1) 201-0486; info@beo-pa.hu





KÉPEK: SEA SHEPHERD GLOBAL



⊕ SZÖVEG: KRISTÓF VERONIKA

A GRIND A HAGYOMÁNYOS VADÁSZATTÓL A VÉRFRÜDŐIG

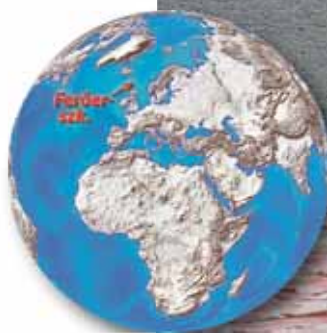
A Dán Királysághoz tartozó Feröer-szigetek viszontagságos időjárású, termőföldben szegény térség az Atlanti-óceán északi részén, félúton Skócia és Izland között. Az évszázadokon át tartó elszigeteltség megkeményíthette a zárt közösség lakóinak lelkét

A megélhetési Grind

A ferőrieknek mindig is a tenger nyújtotta az elsődleges élelemforrást – a birkatenyésztésből származó húsmennyiség ehhez másodlagos volt. Táplálékszerzésük egyik módja a beűzéses delfinvadászat volt, melyet Grindadrápnak, röviden Grindnek neveztek.

Évszázadok hagyományai és tapasztalatai alapján a dombtetőről pásztázták a tengert, és ha felfedeztek egy gömbölyűfejű hosszúsárnyú delfincsaládot, riadóláncban értesítették a környező települések férfijait. Egy részük parányi csónakokkal kihajózott, körbevették, fémrudakkal csapkodva megzavarták a cetek tájékozódási képességét, majd a rémült áldozatokat könnyedén bekényszerítették a sekély öblökbe. Ott már várt rájuk a késekkel, baltákkal felfegyverzett csoport, és berohantak a vízbe, s megölték a zsákmányállatokat. Mindebben számos korosztály vett részt, még gyermekek is: akár már 3-4 éves korukban megkezdheték a késes „gyakorlást”.

A mészárlás végeztével a nagy becsben tartott zsákmányt feldarabolták, és minden részét igazságosan szétosztották a települések lakói között – élelemként.



BEŰZÉSES MÓDSZER

Ami egykor evezős csónakokkal és nagy erőfeszítés árán ment, ma a gyors motorosokkal gyerekjáték: behajtani a megfelelő, sekély öblökbe a levadászandó csapatokat (jobbra fent)

VÖRÖS VÍZBEN

A Grind ma is közösségi alkalom: a faluközösség szinte egyként veti rá magát a zsákmányra (lent)







Feröer-szigetek vagy Dánia?

A Feröer-szigetek földrajzi elszigeteltségét felszámolta a közlekedés modernizációja! Dánia a világ élvonalába tartozik az egy főre jutó nemzeti jövedelem tekintetében, és ma a Feröer-szigetek lakossága még az anyaországénál is magasabb életszínvonalon él. Dánia tagja az Európai Uniónak, melyben a ceteknek nemcsak a meggyilkolása, de a zaklatása is törvénysértés! A Feröer-szigetek pedig Dánia része, s így nagyvonalúan részesül az európai uniós támogatásokból.

Tehát akkor napjaink Grindje uniós szabályszerűség is? A hivatalos dán álláspont szerint a Feröer-szigetek a cetmészárlás tekintetében nem tartozik az Európai Unióhoz. Ráadásul a Grindhez Dániának semmi köze! Ez a kijelentés már önmagában is elmentendő, amit csak még tovább súlyosbít, hogy az anyaországtól független helyi rendfenntartó szerv sem létezik! A Feröer-szigeteken szolgálatot teljesítő rendőrök a dán képzésből kerülnek ki és a dán rendőrség kötelékébe tartoznak, a szigeteken lefoly-

tatott bírósági tárgyalásokat pedig dán tisztviselők vezetik.

A feröeri lakosok abban az egyedülálló helyzetben vannak, hogy két útlevél közül választhatnak, de egyszerre mindkettőt nem birtokolhatják. A zöld színű „nem európai uniós, dán-feröeri” útlevél formátuma megegyezik a Dánia EU-csatlakozása előtti dán útlevéllel. A normál, bordó színű dán útlevél révén viszont feröeri lakhelyű dán állampolgárrá válnak, ezáltal egyben automatikusan EU-s polgárnak is számítanak, és élvezhetik az uniós polgárság nyújtotta előnyöket. A többség nyilvánvalóan a bordó útlevelet választja.

A Grind napjainkban a Dánia által a térségbe irányított haditengerészeti egység és a Feröer-szigeteken tartózkodó dán rendőrség védelme mellett zajlik. 2015-ben ráadásul szigorú Grind-védelmi törvényt született, mely elítéli az esemény megzavarását, bármilyen akadályozását, és bárki, aki felfedez a feröeri partok mentén egy delfincsapatot, köteles jelen-



teni a Grind-mesternek. A bejelentés elmulasztása büntetéssel sújtható. Ám már most világos, hogy e törvény csak tovább szítja a feszültségeket, s a Sea Shepherd önkéntesei helyett leginkább – az egyébként jelentős bevételt hozó – turistahajók utasait tartja távol! Volt olyan nagy utazásszervező társaság, amely azonnal törölte ez évi feröeri programjait – a Grind elfajulására és az új dán törvényre hivatkozva.

Mindezek ismeretében nem meglepő, hogy a Grindnél jelenleg nem létezik „dánabb” ügy.

FEGYVERES ŐRSZEM

A dán haditengerészet a hagyományörzés védelmében erőt fitogtat és be is avatkozik

HALÁLOS CSAPDÁBAN

A sekély vízbe terelt, megzavarodott és megfélemlített állatokat hentesek csapatai várják, ám a cethús már nem része a mindennapi menünek





A Grind mint céltalan vérfürdő

Az egykor elszigetelt feröeri lakosságnak évszázadokig szüksége volt a delfinhúsrá mint alapélelemre. Ám a 20. század közepe óta már itt is bárki hozzájuthat a modern technológiákhoz és minden ételmszerhez, ami csak egy európai asztalra kerülhet. A delfinmészárlás hagyománya mégis kitart!

A Feröer-szigeteken évi mintegy 1000 egyedes vadászati kvótával összesen 23 öblöt jelöltek ki lehetséges Grind-helyszíneként. Erre tulajdonképpen az év bármely napján sor kerülhet, de az időjárási viszonyok és a cetek vándorlása miatt a júniustól szeptember végéig tartó időszakra koncentrálódik.

A dombtetőkön álló őrszemek helyett ma a kompok-hajók személyzete figyelés és jelenti a ha-

lálzónába tévedő delfincsaládok útvonalát a Grind-mesternek. A delfinvadászok sem lélekvesztőkkel, hanem gyors motorcsónakokkal és jet skikkel hajóznak ki, hogy körbevegycék és járműveik motorjának zajával megzavarják a cetek tájékozódási képességét, és az állatokat a sekély öblökbe, a „hentesekhez” kényszerítik.

A delfintetemetek a parton kibelezik, s kezdődhetne a darabolás és az osztozkodás. Ám valami egészen más történik! Az emlősdarabokat – néhány étkezési célból megtartott kivételével – tárgoncával összehordják és elégetik, vagy épp visszadobálják a tengerbe. Ugyanis a cetek testében bizonyítottan nagy mennyiségben felgyülemelő



HÚS A PARTON

Tetemek – elszállításra és megsemmisítésre várva.

A közösségi hagyomány zsákutcája: a hús ma már fogyaszthatatlan, ezért elégetik vagy a tengerbe dobják

DARABOKBAN

Gömbölyűfejű hosszúsárnyú delfinek maradványai a vérfürdő után.

A sikeres vadászat utáni élelmiszer-feldolgozás azonban elmarad (balra)

méregző nehézfém tartalom (például higany és PCB) miatt a dán egészségügyi minisztérium 2008 óta tiltja a delfinek fogyasztását. Ismerve a feröeri makacsságot, kétszintű szabályozást ír elő azoknak, akik az agykárosodás, daganatos betegségek és születési rendellenességek veszélye ellenére sem hajlandóak lemondani e húsforrásról:

1. Szigorúan óvakodniuk kell a fogyasztástól a kiskorúaknak és mindazoknak, akik még gyermeket szeretnének.

2. Havi egy, maximum két alkalommal fogyaszthatják az idősebbek (és utódot nemzeni már nem akaró felnőttek).

A delfinek védelmében

A szó klasszikus értelmében véve fegyvertelen Sea Shepherd-önkéntesek évek óta visszajárnak a Feröer-szigetekre, jelenlétükkel akadályozni és a közfigyelmet felkeltve dokumentálni a delfinmészárlást.

Eközben a feröeri lakosság egyre növekvő hányada értette meg a modern Grind súlyos természet- és országimázs-romboló hatását: kifejezetten örülnek a Sea Shepherd jelenlétének. A Grindben részt vevők és a védelmükben intézkedő dán rendőrök, valamint haditengerészeti egységek viszont fizikai erőszakkal igyekeznek megfélemlíteni az önkénteseket.

A 2015-ös misszió, az Operation Sleppid Grindini a Sea Shepherd történelmének legnagyobb

PART MENTI VÉGJÁTSZMA

Dán rendőrök terítik földre a Sea Shepherd önkénteseit, köztük az akció vezetőjét, az ezután bíróságilag kiutasított Rosie Kunneke-t (jobbra)

szabású feröeri jelenléte volt. De ugyanez igaz a dán haditengerészetre is! A delfinvédő akció szárazföldi egységeit a dél-afrikai Rosie Kunneke vezette, akit az új, Grind-őrző törvény alapján, gyorsított bírósági eljárásban bűnösnek találtak, s a Grind akadályozása miatt augusztus 14-én három európai uniós önkéntessel együtt kiutasítottak a térségből.





SAM SIMON
A Sea Shepherd Grind-zavaró hajója
riasztó festésű, de fegyvertelen
– szemben a Grindet védő hatóságokkal



Ám a tiltakozó, zavaró jelenlét nem volt hiábavaló: az 1000 egyedese vadászati kvótának (a szezonzárásig, szeptember közepéig) csak az 50%-át teljesíthették!

Paul Watson kapitány, a Sea Shepherd Conservation Society alapítója még augusztusban egy francia televíziócsatorna műsorában nyilvános vitára hívta a Feröer-szigetek képviselőjét. Lehetőséget kínált neki arra, hogy a közvélemény előtt érveljen a Grind kulturális, identitáshordozó szerepe mellett! A feröeriek – hasznosnak ítélve a találkozót – elfogadták a meghívást, ám az élőadás napján részvételi feltételül szabták, hogy a csatorna vegye le a műsoráról a Grindet bemutató filmet, és ne közvetlenül Paul Watsonnal kelljen kommunikálniuk. Miután a tévétársaság ebbe nem egyezett bele, viszályt kaptak a nyilvános vitától.

Annak ellenére, hogy Watson felajánlotta, hogy bárki, Grindben érintettel hajlandó leülni televíziós vitára, még senki sem használta fel az alkalmat, hogy megvédje a véres tradíciót! ☹

www.seashepherd.hu

www.facebook.com/SeaShepherd.HU

MÓCVIDÉK

EGY RETTEGETT TÁJ

SZELÍD ARCA

⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: TELBISZ TAMÁS

Magyar fülnek nem cseng
éppen kellemesen a Mócvidék neve.

Tegyük hozzá, nem ok nélkül.

A 18–19. század parasztfelkelései során
a hegyi mócok igen nagy pusztítást vittek
végebe az Erdélyi-szigethegység magyarjai
körében. Mi azonban – Jókaival szólva –
*„... hagyjuk bezöldülni szépen a szomorú
évek sírját”,* és a táj mai arcát, az ott lakók
életlehetőségeit kívánjuk felderíteni







Aki a térképet szereti...

... rossz ember nem lehet? Ebben nem vagyok biztos. De a tábornúz körül üldögélve földrajzos hallgatókkal és kollégákkal, szép lassan majd' mindenkiről kiderül, hogy gyerek-, illetve fiatalkorában egyik kedves foglalatossága volt a térképek böngészése, utazás a földabrosz és a fantázia segítségével. Így már akkor is számos érdekességre bukkanhatunk, ha a Móc földet először csak a térképen közelítjük meg. Már az önmagában föltűnő, hogy az Erdélyi-szigethegység közepén, viszonylag nagy magasságban, egy településekkel rendkívül sűrűn teleszórt térség akad, Topánfalva (Câmpeni) és Abrudbánya (Abrud) központokkal. Hát ennyire kedvezők itt az életlehetőségek, hogy ilyen sok település alakult ki ezen a hegyvidéken?

De egyelőre böngésszük csak tovább a falvak, városok neveit: bőven akad például „bánya” nevű település (Rézbánya/Băița, Aranyosbánya/Baia de Arieș, Körösbánya/Baia de Criș), ugyanakkor fölfedezhetjük a vészterhes történelmi neveket hordozó falvakat is: így Avram Iancuból rögtön őt is akad egész Romániában, abból egy éppen itt, a Mócvidék szívében (magyarul Felsővidra), ahol a névadás annyiból indokolt, hogy Avram Iancu valóban itt született. De a térkép elárulja, hogy a románok által hősként tisztelt Horea és Crișan is méltónak bizonyult arra, hogy települést nevezzenek el róluk. Nemcsak a térképen, de az erdélyi falvak, városok főterén is gyakran ütközhetünk a fenti „hősök” szobraiba. (Azt, hogy kik voltak e nevezetes személyek, keretes írásunkban mutatjuk be.) A történelmi alakokról elnevezett települések egyik megmosolyogtató példája volt viszont, mikor egy

AZ ÖRÖK DÁCIA

Mindenen fölmegy, mindent kibír

– amire szükség is van a móc hegyek között.

De azért őt is utoléri a mulandóság

egész kisváros lett egyszerre doktor, ugyanis a rendszerváltásig „Dr. Petru Groza” volt Vaskohsziklás (Ștei) hivatalos neve, a II. világháború utáni első román miniszterelnök emlékére, aki legalább szavakban magyarbarát volt, és kitűnően beszélt nyelvünket is.

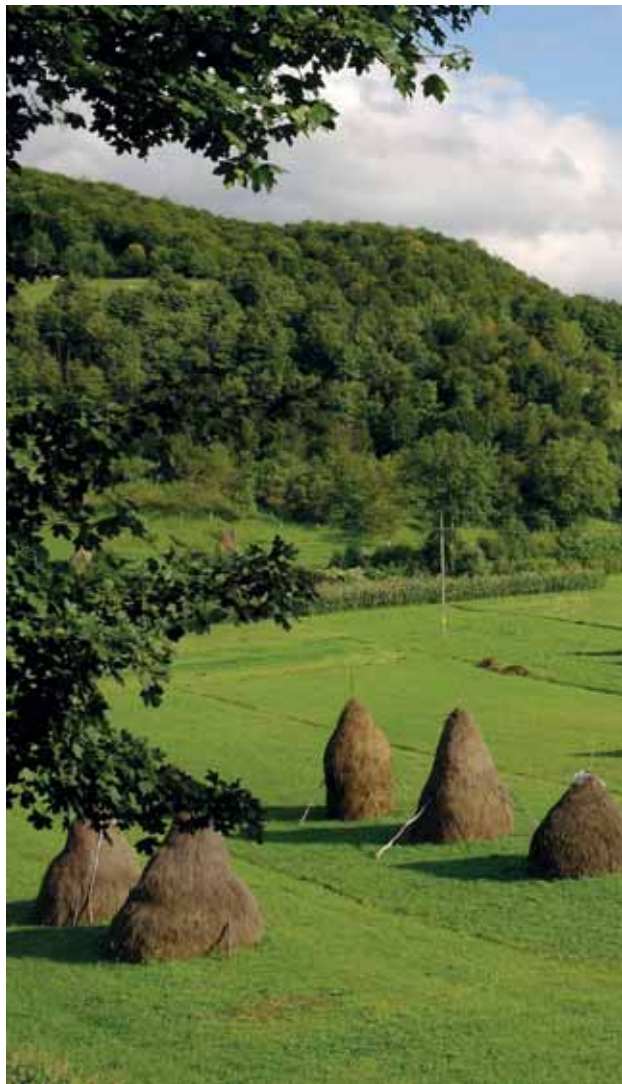
Nem kevésbé érdekesek a természeti elnevezések sem. Magaslík itt Vulcan, mely nem vulkán, hanem egy pompás mézsköszirt. Akkor vajon honnét ered e név? Nos, valószínűleg a szlovák „vlk”, azaz „farkas” szóból származik, arra utalva, hogy egykor ordasok tanyája lehetett ez a hely. (Bár más vélemények szerint a délszláv nyelvekben „óriás” jelentésű „velikán” is lehet a névadás oka.) A Mócvidéken található a két Detunáta is, melyek neve robbanásra utal, és ezek már valóban tűzhányók, de nem robbanásosak, hanem szelíd, bazaltos lávafolyások megdermedt oszlopai, melyeket azonban az ember működni nem láthatott, hiszen 7-8 millió évvel ezelőtt ömlöttek a felszínre. A Detunáta név így a gyakori villámlásokra és azt követő dörgésre utal, melyek hatására (és persze az aprózódás csendesebb, de annál hatékonyabb folyamatai, mint például a jégaprózódás révén is) időnként a bazaltoszlopok a hegy lábánál húzódó törmelékre zuhannak. A „Mócok temploma” sem valódi templom, noha a tetején kereszt magasodik, és imádkozni is lehet itt, hanem a Pádis-fennsík fölé tornyosuló, sziklás hegycsúcs.

MÓCOK, FEGYVERBEN

A 18–19. században a mócok fegyveres felkeléseiben – bár különböző mértékben – szerepet játszott a jobbágyorsban élő, a magyar átlagnál bőven szegényebb, mostoha hegyvidéken élő románok elkese- redése, a magyar urak rossz helyzetfelismerése, valamint a Habsburgok taktikázása. A Horea, Cloșca és Crișan vezette 1784-es parasztfelkelés kísértetiesen emlékeztet a Dózsa-féle 1514-es lázadásra. Akkor a keresztes hadjáratra toborzott parasztsereg indult meg az urak ellen, míg 1784-ben a II. József által meghirdetett új határezredekbe jelentkező és ezáltal a nyomorból való kiemelkedést remélő móc parasztok fordultak az urak, illetve a jobb módú városi lakosság ellen, akik történetesen többnyire magyarok (esetenként szászok, vagy akár nem ortodox vallású románok) voltak. A kisnemesi és székely származású Dózsa Györggyel ellentétben Horea, Cloșca és Crișan varkocsos román parasztok voltak (a móc szó egyébként hajfonatot jelent, mivel hagyományosan így hordták hajukat a móc férfiak), ám a lázadás leverése utáni kivégzésük hasonló középkori kegyetlenséggel, konkrétan kerékbetöréssel történt (kivéve Crișant, aki öngyilkos lett a börtönben).

Avram lancu (1824–1872) viszonylag jobb módú, bár nem nemesi családba született, így lehetősége nyílt tanulni és jogi pályára lépni. Fiatal ügyvédként érte az 1848-as magyar forradalom, amely a nemzetiségek felé nem volt elég nyitott és a szegényparasztnak számára sem volt elég radikális. Így a mócokra támaszkodva Avram lancu román prefektúrát szervezett az Erdélyi-szigethegység területén, és Bécs támogatásával gerillahadjáratot folytatott a magyar szabadságharc ellen. Sajnos meglehetősen sikerrel, noha Bem tábornok csapatai egy idő után visszaszorították a hegyekbe. Érthető, hogy Avram lancu vezetésével a románok a magyarok ellen harcoltak, ám az nehezen fér a „hős” kategóriába, hogy számos alkalommal védtelenül hagyott települések fegyvertelen lakosságára támadtak, öregeket, nőket, gyermekeket sem kímélve (legnevezetesebb a nagyenyedi mészárlás). Furcsamód az ügyvéd Avram lancu a háború utáni politizálásban kevésbé volt sikeres, mint a harcok vezetésében, az osztrákok is „lerázták” magukról, ezért elszegényedve, kissé elborulva, de a titkosszolgálat által végig megfigyelve halt meg 1872-ben, öt évvel a kiegyezés után. Állítólag Jókai is látta mőcföldi útján: „Itt egy patak mellett láttuk üldögélni Janku Ábrahámot. Valami csárda volt ott, az előtt ült; faközöld kalapja szemére lehúzva, zilált haja barnult arczát segített még szomorúbbá tenni.” Halála után rögtön hősként kezdték tisztelni, dalok születtek a „Hegyek Hercegéről”, és csak napjainkban kezdik egyes román történészek árnyaltabban vizsgálni alakját, az 1990-es években széteső Jugoszláviában bekövetkezett etnikai tisztogatáshoz hasonlítva a Mócvidék 18–19. századi villongásait.





Mócföldi meglepetések

Az egyik átfogó meglepetés, hogy a táj egészében véve nagyon rendezett, sok helyen már-már alpesi hangulatot idéznek a zöldellő, dús fűvű legelők – bár hiányoznak az Alpokra jellemző, jégformálta, sziklás gerincek, hiszen a domborzat 1849 m-en tetőzik, azaz gleccserek itt a jégkorszakban sem voltak. Inkább a fennsíkok jellemzőek, de a bevágódott völgyek oldalai azért meglehetősen meredek. A települések egészen laza, szórt jellegűek, a házak – jóllehet a völgytalpakon sűrűsödnek – gyakran felkúsznak a hegyoldalakra, fel, egészen a lapos hátságig. Körülöttük gyümölcsösök és apró, mozaikos parcellák húzódnak meg, majd a kaszálórétek következnek, végül mindezt körülveszik az erdők, és legfelül, az erdőhatáron túl, a nyári legelők. Hiába középhegységi a táj, a Mócvidek központi részén az erdők aránya mindössze 52%! Ez jelzi, hogy voltaképpen nem egy szó szoros értelmében vett természeti tájon járunk (mint ahogy Európa túlnyomó részén ilyen már nem is létezik), hanem egy

rendkívül harmonikus kultúrtájon. Az itteni kaszálórétek – akárcsak a Gyimesekben – különösen fajgazdagok. A művelt földek, legelők, erdők aránya egy több évszázados alkalmazkodási folyamat során alakult ki, ami a mócok számára meglehetősen kemény, de fenntartható életet jelentett.

SZÓRA ÉRDEMES

Az apró móc szórványtelepülések lakói bármikor készségesen megállnak egy szóra az arra tévedő vándorral. Egy érték, ami rohanó városi életünkben igencsak hiányzik (balra)

IDILLI TÁJ, A TERMÉSZET ÉS AZ EMBER KÖZÖS ALKOTÁSA

A kaszálóréteken tornyosuló szénakazlak alkotják a legklasszikusabb erdélyi „toposzt”. A profik akár a kazlak alakjáról felismerik, hogy melyik tájegységen járnak





A szórt települések határai szinte egybefolynak. Havasrogoz lakói például esküsznek arra, hogy településük akkora, mint Bukarest, miközben a lélekszám kevesebb mint 1000 fő. Vidráról pedig ezt jegyzi föl Jókai: „... az olyan falu, a mibe délután két órákor megérkezve, négyig mindig befelé mentünk, másnap reggel betedfélkor kiindultunk belőle, tizenegyig mindig kifelé mentünk, és csak akkor értük el a végét; két külön temploma van a falunak, mert ha egybe kellene minden lakosnak járni, a szélsők szombaton indulhatnának el a vasárnapi prédikációra s hétfőn érnének róla baza.” Ahogy körütekintünk a falvakban, mindenütt takaros házakon állapodik meg a tekintet. Az archaikus fatemplomok és a viszonylagos gazdagságról tanúskodó évszázados kőtemplomok frissen felújítva pompáznak. Mindez persze csak a falvakra és a román templomokra érvényes – a városok nem mindig szívderítőek, bár az ortodox istenházák ott is jó állapotúak, de a református, unitárius és katolikus templomok az összedőlés szélén állnak. Innen vagy túl.

Az Aranyos völgyében vezető főút, illetve a szomszéd völgyek felé irányuló jelentősebb hágóutak minősége már egy ideje elfogadható, de a legújabb meglepetést az okozza, hogy a turisztikailag fontos helyekre vezető, korábban köves mellékutak az elmúlt 1-2 évben kitűnő aszfaltborítást kaptak, így most már sima (de kanyargós!) úton jutha-

tunk fel a Pádis-fennsíkra vagy épp az Aranyosfői-jégbarlanghoz. A könnyű feljutás gyors ütemben növeli a látogatószámot, annak számos pozitív és sajnos nem kevés negatív hatásával (szemét, zaj stb.) együtt. Gyorsan kiszámoljuk, hogy például a jégbarlang melletti kaszálórét parkolóként való hasznosítása mennyivel nagyobb jövedelmet hozhat a gazdájának. Ezt feltehetőleg ő is kiszámolta – és nem sokat teketóriázott.

Aprócska meglepetés ugyan, de jólesik, hogy a nemzeti park egyik út menti üdvözlőtábláján magyarul is szerepel az „Isten hozott” felirat – igaz, ötödik(!) nyelvként, a román, angol, francia és német után. És az emberek cseppet sem barátságatlanok a magyar turisták iránt. A színromán vidéken a százalékokban sem mérhető helyi magyarságot már nem tekintik veszélyforrásnak, sőt az idegenforgalom növelésében akár még partnerként is tekintenek rájuk.

Még nagyobb a csodálkozásunk, mikor Horeában (Arada) a faluház kerítésének fafaragású domborművei között Avram Iancu, Nicolae Bălcescu és George Barițiu 48-as román forradalmárok társágában megpillantjuk „S. Petőfit” is. Vajon a közös kor és a forradalmi lelkület mellett mi az, ami összeköti Petőfit az említett urakkal? Ki csempészhetette ide, ebbe a román „szentélybe” a magyar költőt? Még tippünk sincs rá...

MEGYEN AZ NYÁJ

A fizetett pásztorok nagyobb nyájukat terelnek, ám az idősebbek gyakran a maguk néhány birkáját gondozzák nap mint nap (balra)



PETŐFI ÉS A HÁROM ROMÁN

a horeai faluház kerítésén. Rejtély, hogy Petőfi hogy került ide. De ha már itt van, elsőként románra fordított verse szépen illik a tájhoz: „Lennék én folyóvíz, / Hegyi folyam árja, / Ki darabos utját / Sziklák között járja...”

ROZSDAÖVEZET A PÁDISON

Figyeljük meg, hogy a lakókocsi belseje éppúgy román-kék színre van festve, mint a móc házak szobái! Az ajtó mellett érik a juhsajt (lent)



A fiúk a bányában dolgoztak...



A MÓC TELEPÜLÉSEK SŰRŰN PETTYEZIK

a folyóvölgyeket és hegylábakat

PATYOMKIN-FALLÁ FOGYÓ ÉPÜLET VERESPATAKON

– de már ez is összedőlni készül.

A nagy múlt nem feltétlenül jelent nagy jövőt...

A Mócvidék valóságos geológiai paradicsom, a legkülönfélébb üledékes kőzetek, átalakult palák, mélyben kialakult, de a lepusztulás révén felszínre került gránittek és vulkáni kőzetek egyaránt előfordulnak. Az ásványkincsek szempontjából különösen ez utóbbiak értékesek, hiszen a vulkánossághoz köthető ércesedés adta az Erdélyi-érc-hegység nevét és kincsét, amit már az ókortól kezdve bányásztak ezen a vidéken (Verespatak – Alburnus Maior). Akkor még rabszolgák végezték e kemény munkát. A középkorban a kis bányásztelepülések jelentették a hegyvidék benépesítésének csírjait, és bányásznak lenni többnyire tisztességet jelentett.

A 19. századi Abrudbányán – ismét Jókai szerint – az alábbi módon zajlott az aranyérc begyűjtése: „Hétfőn reggel a környékből jön ide mindenféle fajú és osztályú ember, hozza magával egy heti munkájának eredményét. Tisztességes férfiak előcsavargatják a zsebük szögletéből az aranyport, a mit összeszedtek; elegáns délnők hozzák bársonyos táskákban bányáik nyereségét, bocskoros oláhok szedik elő a tüszőből a mogyoróformára összegyűrt kis sárga sarat, s az aranyos szurtos kezéből is odahull a mérlegre a



vizből kifogott sárarany.” A legnagyobb egybefüggő terméсарanytömböt a Brád melletti Muszár-völgyben találták 1891-ben, súlya 56 kg volt!

A bányászat széles körű felfutása azonban a 20. századhoz köthető, egyrészt a hegyi vasutak kiépítése lehetőséget teremtett a tömegesebb ásványkincsek (és a fa) elszállítására, másrészt a II. világháború utáni iparosításhoz kellett az alapanyag, és a bányászat fejlesztése mellett a fémek feldolgozását is helyben végezték el – nem éppen környezetkímélő módon. Mindez a rendszerváltás után egyetlen csapásra összeomlott.

A bányavidéket járva, az utcán üldögélő időseket faggatva, szinte minden férfiembertől azt a választ kapjuk, hogy a bányában dolgozott – közvetlenül vagy közvetve, esetleg sofőrként fuvarozva a

többieket. Ők még kapnak nyugdíjat, de a fiataloknak gyakorlatilag semmilyen lehetőségük sincs: teljes a munkanélküliség, a házak többnyire leromlott állapotban vannak, és különben is, miért költözne ide bárki? Így, aki tud, menekül: a közeli nagyvárosokba, de még inkább külföldre. Verespatak esete jól ismert – itt csak azt a szomorú meglátást szeretném hozzátenni, hogy a település mindenképp halálra van ítélve: ha nem lesz bánya (jelenleg ennek áll a zászló), akkor azért, hiszen zsákfalú, ahonnan nem vezet tovább az út, és a bányavállalat egy-két felújítást leszámítva csak a támgerendák tartják a lassan Patyomkin-fallá alakuló épületeket. Ha pedig lesz, akkor viszont maga a gödör fogja felfalni a települést, továbbá a cianidos technológia miatt egy esetleges baleset óriási területeket tehet tönkre.

A MÓCOK SZELLEMI KÖZPONTJAI

MINDIG IS AZ ORTODOX

TEPLOMOK VOLTAK

Zsindelytetős, 18. századi fatemplom

az Alsóvidra melletti

Gojëstiben

FELTÁRUL A VAKOLÁSI TECHNIKA

Az egyszerű móc faházaktól a jómódú városi házakig jellemző ez az eljárás: a gerendákra ferdén rászögelt, vékony lécekre hordják fel a vakolatot.

Itt egy domborművel díszített verespataki házon láthatjuk, hogy a folyamat sajnos megfordítható



Leszáll a súlypont

A hagyományos agrárgazdálkodást folytató településeken kissé eltérő a helyzet. A 18–19. század növekvő népessége idején lakták be igazán a hegyvidéket a mócok, egyre magasabbra költözve telepikkel. Felfelé haladva az éghajlat egyre mostohább, a terepadottságok mind nehezebbek, a talaj fokozatosan gyérebb. Kénytelenek voltak mindjobban alkalmazkodni a természet adta lehetőségekhez, kialakítva az erdőgazdálkodás, legeltetés és némi korlátozott növénytermesztés harmonikus elegyét, de ebben egyáltalán nem holmi romantikus, természet iránti sóvárgás hajtotta őket, hanem az, hogy az alacsonyabb térszíneken „megteltek a helyek”. Meglehetősen szűkös és kemény élet volt ez. Ezért voltak szőröstalpúak is, hiszen szegénységük miatt bocskorban jártak, és igazából annak volt szőrös a talpa. Mint láttuk, részben ez a nincste-

lenség vezetett a parasztfelkelésekhez. És amikor a bányák a 20. század második felében jobb módot kínáltak a megélhetésre, viszonylag könnyű szívvel hagyták ott harmonikus életmódjukat. Az első generációból sokan még csak ingáztak, de a második már véglegesen elindult a városok felé.

És lám, most mégis ebben a kemény, sokak által elhagyott életmódban ismerjük fel az igazi értéket: azokban az emberekben, akik itt élnek, akik ismerik a fák és füvek neveit, akik ebből úgy-ahogy, de meg tudnak élni, fenntarthatóan.

A Poieni-fennsíkon baktatunk. Ez az óidei, enyhén átkristályosodott mészkövön kialakult plató 1200-1300 méterrel van a tengerszint felett. A Mócvidéken nagyjából ez az állandó települések kialakulásának felső határa, itt is szórt települést jelez a térkép. Nyár van, a legszebb idő, keressük az



MEGÁLL AZ IDŐ...

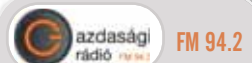
Vetett ágy, melyben már senki sem alszik.
Szemüveg, mely már senki orrán sem pihen többé

(balra)

ALUL AZ ISTÁLLÓ, FELÜL AZ EMBER

Üresen álló, mesebeli móc házikó a Poieni-fennsíkon

(jobbra)



CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR

A rádióban vendégünk a témáról:

TELBISZ TAMÁS

Korábbi műsoraink meghallgathatók:

www.afoldgomb.hu/radio

itt lakókat. Fejnagyságú kövekből álló halmokat pillantunk meg – valamikor megtisztították a földet tőlük, hogy használhatóbb talaj legyen a fennsíkon, kényszerű szokás ez a karsztvidékeken. Megtaláljuk a házakat is. De nem rohannak ránk a kutya, nem tesz-vesz a ház előtt az öreg. Néhol gaz veri fel az ösvényt, máshol még látszik a legelő állatok nyoma. Az ajtó nyekereg, ahogy benyitunk – benn a „megállt idő”. Van, ahol a tárgyak nagy részét elvitték, míg máshol ott az asztalon a szemüveg, a lábos, a mérőkanál, a megsárgult könyv. Ki tudja, mióta, talán egy-két éve? Vagy évtizede? Itt már lekéstük a találkozást... Két háznál azonban még kutya őrködik, ám a gazda feltehetőleg valahol a fennsíkon tereli a nyáját, vagy más távolabbi munkát végez. Milyen lehet utolsóknak lenni egy kihalt faluban? Vagy utolsó kettőnek?

Ezt az átélt folyamatot alátámasztják a szikár statisztikai elemzések is. Ha kiszámítjuk a népesség magasság szerinti súlypontját, azaz azt, hogy az Erdélyi-szigethegység lakói átlagosan milyen tengerszint feletti magasságban laknak, akkor a 19. századra nagyjából stagnáló értéket kapunk. Jóllehet, ezt az időszakot a felfelé terjeszkedés jellemzi, ám mindeközben az alacsonyabban fekvő települések is szépen gyarapodnak, és e két folyamat kiegyensúlyozza egymást. A legintenzívebb fölfelé hatolás a 20. század közepére jellemző, ekkor a súlypont is felfelé mozdul el, hogy az 1960-as évek végétől aztán végérvényesen és erőteljesen meginduljon lefelé. Sem a bányá, sem a hagyományos gazdálkodás nem tartja meg tehát az embereket a hegyvidéken. Akkor vajon mi?





Turistában az arany...

... legalábbis sokan ebben reménykednek. Úgy vélem, aligha fogja a jelenlegi népességet teljeskörűen, jó életszínvonalon megtartani az idegenforgalom, de tény, hogy a turizmusban sok még a kiaknázatlan lehetőség. Ennek egyik alapját a történelmi emlékhelyek, Avram Iancu, Horea és társaik kultusza jelenti. Persze a magyar turisták eztán sem

járnak majd ide koszorúzni. A mócok hagyományos életmódja azonban már európai szintű örökségi értéket képvisel, és a modern világtól megcsömörölt, jóléti társadalomban élő emberek között egyre inkább nő az igény a természetközeli élet megtapasztalására. Ugyanakkor kérdés, maradnak-e eleget a Mócvidéken, akik ezt az életmódot folytatnák,

kiegészítve szerény jövedelmüket az ideérkező turisták költségeivel és esetleg némi központi támogatással...

Az Erdélyi-szigethegység és azon belül a Mócvidék természeti adottságai közül turizmus szempontjából kiemelkednek a karsztvidékek. Annak ellenére, hogy a hegységnek csupán 6%-án bukkannak felszínre jól karsztosodó mészkövek, a természeti látnivalók 80%-a mégis a karsztvidékekhez kötődik. A rejtelmes barlangok, szűk szurdokok, víznyelők alkotta karsztos táj rendkívül vonzó a változatos terepet kedvelő természetjárók számára. A legismertebb Pádis-fennsík mellett a Mócvidék sajátossága, hogy

FEREDŐGYÓGY RÓMAI FÜRDŐJE

Az egész dombot a karsztvízből kicsapódó édesvízi mészkő építi fel, mely könnyen faragható, ezért már a rómaiak hangulatos fürdőhelyet alakítottak ki belőle (balra fent)

A GLÓDI-SZOROS

legszűkebb szakaszán csak így juthatunk át. Ha szerencsénk van, a fényképezőgép sem pottyan a vízbe... (balra lent)

a zömmel vulkáni Érchegységben is néhol élénk táru egy-egy keskeny mészkőgerinc, amit a vízfolyások rendszerint szűk szurdokokkal kereszteznek. Ilyen látványos kőköz többek között az Erdőfalva (Ardeu) fölötti Glódi-szoros vagy az Újbáresdi (Uibărești)-völgyben a Grohoti természetes híd, ami valójában nem is híd, hanem egy megmaradt rövid, cirka 50 méteres, átmenő barlangszakasz. Ezeknek a helyeknek az eldugottsági faktora is elég jó, azaz itt nem kell tömegekre számítani, sőt jó eséllyel magunk lehetünk – ha ez számít valakinek.

A legtöbb turistát azonban mégsem a karsztvidékek formái vonzzák, hanem a gyógyvíz. Tulajdonképpen a klasszikus Mócvidéken már túl, a Szigethegység Maros-völgyre néző peremén bújik meg Feredőgyógy (Geoagiu Băi), mely a területen belül a vendégéjszakák számát tekintve kimagaslik. De nemcsak fürdeni érdemes itt. A karsztforrások által ezer évek alatt épített édesvízi mészkődombot felülről és oldalról „megfűrták” a rómaiak, hogy belsejében kis fürdőmedencét alakítsanak ki. Így egyszerre természeti és kultúrtörténeti érték ez a hely, miközben a mellettünk lévő modern fürdőben „aranyat mosnak” a turistákból. Ez igazán alkalmas hely arra, hogy elmélkedjünk a Mócvidék sorsáról, így hát, lábunkat a víz fölé lógatva – csak ülünk, és szintetizálunk. ☺



„P”

MINT
PONTOSAN
ILLESZKEDŐ



A tökéletes illeszkedés továbbra is a legfontosabb követelmény egy túracipővel szemben!

A Hanwag választékában található különféle modellek mindegyike speciális kaptafára készül: van különlegesen széles lábfejrésszel rendelkező modell, melyben sok hely van a lábujjnak, van egy változat a nagyon karcsú lábfejjel rendelkezők számára, és egy modell azoknak, akik Hallus Valgus-tól, a nagylábujj egy ferde elváltozásától szenvednek. A Hanwag Tatra túrabakancs (képünkön) négy, különböző talpkialakítással is megvásárolható.

BAJORSZÁGTÓL - A VILÁGNAK

WWW.HANWAG.COM

Beo-pa Vadászbolt, 1121 Budapest • Diana Vadászbolt, 1077 Budapest • Grube, 2030 Érd • Hargitajagd Vadászbolt, 6800 Hódmezővásárhely • Jagdrevier Vadászbolt, 9200 Mosonmagyaróvár • Monarchis Vadászbolt, 9700 Szombathely • Mormota Túrabolt, 3530 Miskolc • Mountex Váci út, 1134 Budapest • Mountex Ferenc krt, 1092 Budapest • Mountex Budaörs, 2040 Budaörs • Multinavigátor.hu, 1134 Budapest • Nomád Budapest, 1066 Budapest • Nomád Miskolc, 3525 Miskolc • Nomád Székesfehérvár, 8000 Székesfehérvár • Overland Basecamp, 1065 Budapest • Frána Túrabolt, 3300 Eger • RP Outdoor Túrabolt, 9025 Győr • Szerdahelyi Vadászbolt, 6500 Baja • Trekland Nyíregyháza, 4400 Nyíregyháza • Trekland Debrecen, 4025 Debrecen • Trexpert Pest, 1092 Budapest • Trexpert Buda, 1114 Budapest



⊕ SZÖVEG: BALÁZS ISTVÁN „BALU”, KERETES SZÖVEGEK: MOLNÁR ATTILA DÁVID

BRITANNIA GONDOLÁI

Bár Velence jól ismert, szimbolikus evezős csónakjai mind felépítésükben, mind funkciójukban markánsan eltérnek a brit keskenyhajótól (narrow boattól), de a párhuzam már csak azért is élő, mert mindkét vízi közlekedési forma nagy múltú, és úgy tűnik, népszerűségük a 21. században is töretlen, csak épp teljesen más formában, mint hajdanán



MINT A HERINGEK A KONZERVDOBOZBAN,

úgy várják a nyári szezont a marinában áttelelő brit keskenyhajók (narrowboat). A Nagy-Britanniát keresztül kasul behálózó, teljes csatornahálózaton boldoguló hajótípus hosszára nincs megkötés, maximális szélessége viszont egyezményesen 7 láb. A szélesebb vízi járműveknek a zsilipek, hidak és alagutak labirintusában esélye sincs

Majd' 250 éves múltta visszatekintő, mára már tradíciónak tekinthető közlekedéstípus. Célja a természeti adottságok észszerű használata, mégpedig a közlekedés és áruszállítás területén. Az ország óceáni éghajlatából adódóan folyamatos és viszonylag nagy mennyiségű csapadék hull az év

nagy részében, felszíni vízfolyás van bőven, a vízjárás kiegyenlített, s a természetes élővízi hálózat tálcán kínálta a lehetőséget. Így csak idő és fejlettségi szint kérdése volt, hogy a történelem mely időszakában alakítanak ki a britek jól hajózható belvízi útvonalhálózatot.

FIGYELMEZTETŐ TÁBLA

– csak stílusosan, téglafalon, dombornyomott fémtáblán. Az előírások átböngészése után mi, magunk is elforgathatjuk a zsilipek fölött átvezető hidakat, amit aztán a hajó áthaladása után annak rendje s módja szerint illik visszaforgatni eredeti állapotába

MÉRFOLDKŐ ÉS SZÉLRÓZSA

A hazai folyamkilométer jelzők brit megfelelői a csatornahálózat partján elhelyezett mérföldkövek, de sokan inkább a hidak számai alapján tájékozódnak. És ahol minden a hajózásról szól, ott még a szélkakas is új értelmezést nyer (jobb oldalon)

KESKENYHAJÓZÁS – A MEGENGEDHETŐ NYARALÁS?

Az angliai Grand Junction Canal a northamptonshire-i Braunstont köti össze a Temze-parti Brentforddal. Ide érkezünk meg, hogy elfoglaljuk a Splendid nevű keskenyhajót. Ez a kölcsönzőcég egyik legnagyobb bárkája: hossza valamivel több mint 18 méter. Két fűrdőszobás, 4 kabinra elosztva 8 fekvőhely van benne, plusz jól felszerelt konyha és étkező. Nem véletlenül választottuk a Splendidet: két részt vevő családjunk összesen 10 főt számlál, és mivel a harmadik gyerek mindkét családban még a „csöpp” méretartományba esik, így talán elférünk. Igazunk lett...

Többnapos hajózásról lévén szó, elhoztam tengeri hajóvezetői papíromat és a magyar belvízi hajóvezetői engedélyemet. Mint kiderült, egyikre sem volt szükség: Angliában ui. bárki vezethet keskenyhajót, aki betöltötte 17. életévét, és átesett azon a kb. 20 perces kiképzésen, aminek a fele esetünkben arról szól, hogy ilyen pompás, napsütéses idő milyen régen nem volt erre felé.

Észbe sem kapunk, és máris ott találjuk magunkat a Splendid társaságában: kétoldalt a pompás angol vidék, előttünk pedig a Grand Union Canal.

A csatornahajózás valóban nem nagy ördögösség: az ember fogja a kormányrudat, issza a teáját, miközben alatta megnyugtatóan duruzsol a dízelmotor. Olyan fordulatszám, amivel nemcsak a sebesség, de a fogyasztás is alacsony marad. Ha egész nap járattuk a „gépházat”, a keskenyhajó akkor sem eszik többet 10 liternél.

Először akkor érintett meg a csatornahajózás szele, amikor láttam egy katalógusban, hogy az osztrák síházakkal teljesen összemérhető áron hirdettek keskenyhajós nyaralásokat. Angliában hajóztatni, magyar zsebhez mérhető pénzért?

Britanniában sok cég foglalkozik keskenyhajós nyaralattal, ezért először kiválasztottuk azt, amelyik közel esik a nyárra kiszemelt célpontokhoz és természetesen a fapados repülőterekhez. A Splendidért a hétfőtől péntekig terjedő időszakra 750 fontot fizetünk, ez fejenként és éjszakánként 19 fontos árnak felel meg. Ezért az összegért nemcsak szállást kapunk, de benne van az üzemanyag, a biztosítás, a korlátlan internethasználat és a takarítás költsége is. Ezek a főszezon árai, ám ha az ember nem riad vissza a borult égtől és egy kis esőtől, ennél olcsóbban is található hajót.

Minden hajóban tökéletesen felszerelt konyha működik, mikróval, sütővel, vízforralóval és az elmaradhatatlan kenyérpíróval. Mivel a boltok a csatorna partjáról pár perces sétával elérhetők, a bevásárlás sem okoz gondot.

Egy hajósnyaralás költségeit természetesen nem lehet összemérni egy gyalogtúráéval, de ha a hajózás más ágaival, vagy úgy általában az angol szállások áraival vetjük össze, akkor kiderül, hogy a csatornahajózás egy megengedhető módja az angol vidék felfedezésének.

FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID

NAPSZEMÜVEGES HAGYOMÁNYÁPOLÓ

aki inkább nyeli a dízelfüstöt, semmint hogy turistahajók módjára a farba helyezze a motort. A gőzgépek megjelenése után a hagyományos narrowboat gépháza a hajótest hátsó harmadában, a legénységi szállás előtt kapott helyet



Évszázadok csatornáí

A történelemkönyvekből jól ismert angol ipari forradalommal járó óriási fejlesztések és ezek áruigénye serkentette egy olyan vízi közlekedési útvonal kiépítését, ami megkönnyítette és helyettesítette a közúti szállítást.

De ne rohanjunk ennyire előre! Az első csatornák kiépítése a rómaiakhoz fűződik, de ők még valószínűleg döntően öntözési célból építkeztek. A középkori közúti áruszállításnak azonban már számos korlátozó tényezővel kellett megbirkóznia. Lovas fogattal egy-két tonnánál többet egyszerűen nem lehetett szállítani, különösképp esőt követően, a felázott, rossz minőségű földutakon vált lehetetlenné a közlekedés. A szállítható kicsiny árumennyiség a nehézkes előrejutással párosulva hosszú távon a gazdasági növekedés kerékkötőjévé vált. A szén és vasérc bonyolult szállítása magasan tartotta az árakat, így akadályozva a fejlődést.

A már feljegyzésekkel is alátámasztott, de kezdetben szerény beavatkozások a 16. század elején kezdődtek meg, amikor hajózhatóvá tettek néhány közép-angliai folyószakaszt, míg a 17. században már a Témzét is gátakkal és zsilipekkel alakították felhasználóbaráttá. Ez idő alatt összességében 29 kisebb-nagyobb folyó kapott mesterséges támogatást a vízi közlekedéshez, így többek közt Staffordshire és Birmingham ipari területei, Yorkshire, Lancashire folyói egészen Londonig.

FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



 **azdasági rádió** **FM 94.2**

CSÜTÖRTÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
MOLNÁR ATTILA DÁVID
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio



CSATORNARENDSZEREK HÁLÓZATA

FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN

A LOCK, VAGYIS A ZSILIP

Vannak olyan helyek, ahol az emberek búcsút mondanak a bevett társadalmi formuláknak, és a szokásosnál közlékenyebbek lesznek. Ilyen a finneknél a sauna, az angol csatornák mentén pedig a lockok, vagyis a zsilipek. A csatornahajózás egyik alapelve, hogy nem zavarjuk a többi hajóst. Ha kikötött hajók mellett haladunk el, visszaveszünk a sebességből, nehogy a farhullámok megzavarják a pihenést. A kommunikáció egy kedves intésre, köszönésre és az időjárásra korlátozódik, így senki sem zökken ki a hangulatából. De amint egy zsiliphez érünk, e szabályok szertefoszlanak. A kommunikáció már a sorban állásnál felpezsdül: a hajósok megbeszélik, ki kívül fog zsilipelni, víztakarékossági okokból ugyanis egyszerre több hajó is beáll az átkelőhöz. Mikor elmondtam a másik skippernek, hogy elő-



TÉLI ÜZEMMÓD

Bár a közismerten enyhe angol telek egy acéltestű hajóban már jobban próbára teszik az embert, sokan mégis egész évben a vízen élnek

CHARTERHAJÓ A ZSILIPBEN

Bérhajónk, a Splendid előtt szabad az út. A tetőn a keskenyhajózás legfontosabb kellei: középkötél, mentőöv és csákllya



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID

szőr vezetek keskenyhajót, és hogy ez lesz az első zsilipelésem, mosolyogva válaszolt:

– Vagy úgy! Arra vigyázzon, hogy a gyerekeket csak egyenes szakaszokon engedje a kormányhoz! És ha valóban először csatornahajóznak, két sörnél többet ne igyon!

Elkerekedett a szemem – itt lehet inni hajózás közben? A szigorúnak szánt intelem a legjobbkor jött, a zsilipek mellett ugyanis szinte mindig ott találjuk azt a bizonyos angol pubot, benne azzal a bizonyos, kézzel felpumpált, jóízű ale-lel. Nincs is jobb, mint egy pinttel kiülni a teraszra, és úgy figyelni, ki hogyan mérkőzik meg a feladattal!

A zsilipelés ugyanis csapatmunka. Ha a legénységben nagy az összhang, akkor minden flottul megy, és az előadás roppant unalmas lesz. Ám, ha olyan csapat áll be a zsilipbe, mint a miénk, garantált a tar-

talmas szórakozás. A kormányos igyekszik magabiztosnak mutatkozni, de közben minden mozdulattól süt, hogy sohasem látott zsilipet belülről. A felnőttek köteleket húznak minden irányban, miközben a gyerekek boldogan kurjongatva rohannak fel-alá a hajóban, a hajó tetején és a zsilipkapukon. A pinteket szorongató közönség bátorító bekiabálásokkal és biztatásokkal hálálja meg az előadást!

A zsilipekre azért van szükség, mert a csatornahálózat vízmagasságát egész évben állandó szinten tartják. Az úti céltól függ, hogy túrázás közben mennyi zsilippel kell megküzdenünk. A mi eredeti célunk Watford volt, de amikor kiderült, hogy ahhoz 4 nap alatt vagy 40 zsilipet kellene leküzdenünk, 180 fokok fordulatot vettünk, és úgy gondoltuk: Milton Keynes is éppen olyan jó célpont lesz. Főként, hogy arrafelé 10-nél is kevesebb a zsilip...

DÍZELKÚT GYALOGHÍDDAL

A kikötők környékén találkozni ilyen gondosan kialakított üzemanyag-töltő állomásokkal. Nekünk az út során a harmadát sem sikerült elpöfögnünk a betöltött gázolajnak. Az alacsony fordulatszámon dohogó hajómotorok keveset esznek



Az aranykor és a szerényebb végjáték

A vízi hálózat kiépítése az ipari forradalommal párhuzamosan a 18. században pörgött fel és vált meghatározóvá, először Dél- és Közép-Angliában, majd később, ha kisebb mértékben is, de walesi és skót területeken is bekapcsolódtak a fejlesztésekbe. Az ipari áruk szállításának egyre növekvő igénye megkívánta, hogy minél gyorsabban nőjön e csatornák száma. A belvízi útvonalak építése és fejlesztése döntően ipari centrumok, városok és kikötők között valósult meg. A belföldi vízi áruszállítás aranykora a közúti lovas fogatok alkonya és a vasút előretörése közötti több mint fél évszázadra, az 1770–1830-ig terjedő időszakra tehető – ekkor minden kereskedő vízi útvonalon kívánta szállítani portékáját. A két legerősebb csatornaépítő térség Manchester és Birmingham vonzáskörzete volt. Ekkoriban több mint 6000 km vízi úthálózat állt a fuvarozók rendelkezésére Britannia-szerte.

A csatornaépítési csúcs 1793-ban tetőzött. Az egyszerűbb, gyorsabb, nagy tömegű áruszállítás jóvoltából számos alapvető termék ára csökkent. A helyzetet jól érzékelteti, hogy például a Bridgewater-csatorna megépülésével egy év alatt harmadára esett a Manchesterben elérhető szén piaci ára.

AZ IGAZI HIPPI

A keskenyhajó legértékesebb része, a társas érinkezésre és kormányzásra szolgáló tat itt egy trike motornak ad helyet (jobbra fent)

TETŐKERT A VÍZEN

Annak aki hónapokat tölt a vízen, és mégsem akar lemondani a kertészkedés örömeiről, hatalmas távlatokat rejt a keskenyhajó teteje (jobbra lent)

MARIS OTTER

Egy utolsó csavarjáig oldtimer szellemben megépített, igazi nosztalgiahajó. Sok család nyaraló helyett inkább keskenyhajón tölti el a magyar vakációnál lényegesen rövidebb, körülbelül egy hónapos nyári szabadságát



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN

KESKENYHAJÓTÍPUSOK

Hajózástörténetileg talán nem a legmegalapozottabb összegzés, de az általam látott több száz keskenyhajó három csoportba sorolható. Az elsőbe az üdülőhajók tartoznak: ezek voltaképpen charterhajók, melyek egy hajókölcsönző vállalkozás tulajdonában vannak, és turisták veszik ki hosszabb-rövidebb időre. Jó karban vannak, szép a festésük, a kialakításuk egységes stílust követ, belső elrendezésüknél elsődleges a kényelem.

A második csoport a hobohajó. Magánhasználatúak, és lakóik hosszú időn át, akár egész évben rajta tartózkodnak. Egyesek lakásként, mások műhelyként használják a keskenyhajót, melyek általában első pillantásra tükrözik tulajdonosuk ízlését. A hobohajóknál gyakoriak a tetőkertek, a jellegzetes totemek és ide-oda felaggatott szobrocskák, vicces feliratok. Nem mindig vannak jó karban, de sok évtizedes elhanyagolás kell ahhoz, hogy az erős fémtestek megadják magukat.

A harmadik csoport a hagyományos keskenyhajó, ősi gőzgéppel, kezdetleges dízelmotorral. A tulajdonos többnyire tehető magánszemély, vagy olyan egyesület-cég, ami a csatornahajós hagyományok ápolására áldozza pénzét. Az ilyen hajókat onnan lehet felismerni, hogy a gépház a hajó közepén kap helyet, ami egyet jelent azzal, hogy a kormányos kénytelen beszívni a hagyományos kéményen arcába pufogó dízelfüstöt. Szemrevaló kis hajók, felirataik, színeik az évszázadok alatt keveset változtak. Sokan arra is ügyelnek, hogy a raketeret érintetlenül hagyják, mások viszont beépítik.

Zsilipelés közben egy tulajdonos a fedélzetre hív: – Ez a legjobb nyaraló! Olcsón meg lehet venni, és ha Európában akarja használni az ember, van ott is csatorna bőven! – mondja. – Még olyan cég is van, ami arra szakosodott, hogy a megvásárolt csatornahajót átszállítsa a Csatornán!



A hajók

A keskenyhajók átlagos hossza 22 méter, míg szélességük ennek alig tizede. Méretezésük a legkisebb és legszűkebb zsilipekhez alkalmazkodott. Később ezek a 210–230 cm „széles” zsilipek lettek a fejlődés kerékkötői, és így kerültek hátrányba a bárkák a vasúti szállítással szemben. A következő zsilip-generáció szélességét – bár kissé megkésve – már 4,6 méter szélesre tervezték.

A nagyra nőtt csónakok kezdetben lóvontatással működtek, később azonban szén és gázolaj volt az energiaforrás, bár egészen az 1950-es évekig lo-

vakat is használtak. A hajók személyzete előbb 3, majd később, amikor gőzhajtásúak lettek, 4 fő volt. Maximális terhelhetőségük 30 tonna körül mozgott. A téli időszakban ráadásul speciális jégtörők segítették a bárkamozgást.

Az 1830-as évektől egyre erősebbé vált a vasút térhódítása, és a hajók üzemeltetéséből élő családok – anyagi megfontolásból – arra kényszerültek, hogy a bárkákra költözzenek. 30 évvel később ez már olyan méreteket öltött, hogy rendelettel próbálták a vízen töltött életet korlátozni.

A keskeny építésű zsilipek korlátozott kapacitása nem tudott lépést tartani a vasút, később pedig a közutak rohamos fejlődésével. A csatornák közül egyre többet hagytak magára, amelyek így eliszaposodtak vagy épp feltöltve a vasút kezébe kerültek. Az utolsó csatorna 1905-ben épült, de ekkor már érezhető volt, hogy a 20. század első fele az egyre gyorsuló közúti szállításról fog szólni. A II. világháborút követően már eltörpült a szerepe, s az egyik utolsó dőfés a 1962–1963-as 3 hónapos masszív fagy volt, mely után a legkitartóbbak is elpártoltak a vízi szállítástól. Egy papír- és egy konzervgyár ugyan még használta hosszú távú szállításra a csatornák rendszerét, de az 1970-es években azok is felhagytak e ma már szinte romantikusnak tűnő közlekedési formával.

OLD WHARF

Keskenyhajónk orrán ennél a helynél fordítottunk, hogy visszainduljunk Linslade-be, az anyakikötőbe. Mivel ez volt az első ilyen manőverem, nem is sikerült maradéktalanul (balra)

CHOCITO

ronda és finom – szólt a reklámklasszikus. Az angol csatornákon se rémítsen meg minket a látszat: az ijesztő külsejű hajósok hallótávon belülre érve kedélyesen intenek, és szívesen beszélgetnek velünk az időjárásról



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



ÚTVONAL, LÁTNIVALÓK, HAJÓNAPLÓ

Képzletbeli feljegyzés a Splendid hajónaplójából – 2015. június 30.

Legénység: Lili és Andris (óvodások, mindenre alkalmasak), Vanda, Vilja, Ádám és Bebő (iskolások, csak kötélkezelésre alkalmasak), valamint Ági, Tomek, Enikő és Attila (egész évi hajtásban és az utazásban megfáradt szülők, semmire sem alkalmasak). A legénység összetételét súlyosbítja a tény, hogy többen nemrég fejezték be a Harry Potter-sorozatot, így az utazásba be kell iktatni a watfordi Harry Potter Stúdió meglátogatását. Azért árurom el mindezt, mert talán így érthetőbb az a nem-éppen-csúcsteljesítmény, amit hajózásunk négy napja alatt távolságban teljesítünk. A hajónk

orrán a harmadik nap végén, a Nags Head söröző előtti kanyarban fordítunk, ez a pont mindössze 13,8 folyamkilométerre van indulásunk helyszínétől, a Wyvern Shipping Co. linslade-i kikötőjétől. Igen, miért is tagadjuk? – ezt a távolságot gyalogszerrrel 4 óra 28 perc alatt lehet teljesíteni. Ennek ellenére mi mégis úgy emlékszünk e hajóútra, mint egy igazi túrára. Egy legénységet összekovácsló, kalandokkal és látniivalókkal teli expedícióra, ami valóban nem a sebességről szól, viszont annál többet tanít. A négy nap elég, hogy annyira belejöjünk a zsillipelésbe, hogy a parti sörözők közönsége csaldóttan vegye tudomásul: ezek is belejöttek. Amire viszont a négy nap nem elég: kideríteni, mi rejlik a Grand Union Canal következő kanyarja mögött...



Napjaink reneszánsza: a szabadidős hajózás

Közép-Anglia kis városkája, Burton On Trent egyik csatornapartján haladunk. Tél közepe van, és a tavalyi évvel ellentétben hó fedi a csatorna két partját. Az apró kikötő is álmosan ébred ezen a vasárnap délelőttön, később azonban beindul az élet: pecások, kocogók, kutyások és persze „hajóskapitányok” foglalják el megszokott helyeiket...

A települést is elérő Trent és Mersey csatornahálózat 1766–1777 között épült ki, mellyel tovább nőtt a helyi sörfőző manufaktúra jelentősége. Ettől kezdve jó darabig Burton On Trent volt a világ sörfőző fővárosa. Hamarosan a város munkaképes korú lakosságának már közel fele a sörgyárban dolgozott. Azóta sok víz lefolyt a Temzén, a sörfőzés az egész világon elterjedt, és a burtoni sör jelentősége jócskán lecsökkent. A vízi út vonal azonban a 21. században is használatban

KESKENY VAGY HOSSZÚ?

Mindkettő. A szabadidős hajózási célokra épített keskenyhajókon minden megtalálható, ami egy család kényelmes pihenéséhez kell (barla fent, lent)

CSATORNAROMANTIKA

Nem ritka, hogy egy csatornatöltésen sétáló kutya kedélyesen betekint az ablakon. A másik oldalon hattyúkra számítsunk! (jobbra)

VÍZVÉTEL

Szertartásos művelet, amikor a hajó édesvíztartályait csurig töltjük. A csapokat csak csatornahajósok használják, akik közben sokszor nemcsak a hajójuk, de a saját szomjukat is oltják egy közeli pubban (jobbra)

van, csak ma már nem komló és teli söröshordók, hanem kikapcsolódásra és kalandra vágyók utaznak a hajókkal.

A csatorna sok helyen pecabotnyi széles, de a zsilipeknél egy erős szökelléssel akár átérhetünk a túlpartra is. A víz menti füzeseken jégmadár vár apró zsákmányára, miközben vízityúk hada kesregél a csatornaparti fővenyen.

Napjainkban nem kevesebb, mint 35 000 keskenyhajó közlekedik Anglia-szerte a 3500 km hosszú csatornahálózaton, így világos, hogy reneszánszát éli a csatornák és a bárkák szabadidős használata. Sokan azonban komolyabban számolnak hajójuk lehetőségeivel, és a könnyű hétvégi szórakozás helyett – főképp az idősebb generáció képviselői – életvitelszerűen lakják e hosszúra nyúlt bárkákat, így erősítve ezt a belvízi hajóshagyományt. ⊕



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



NARROW BOAT HAJÓZÁST AZ ANGOL ÉS SKÓT CSATORNÁKRA

15 éve szervezünk hazánkban. Azóta számos honfitársunk ismerkedett meg ezzel a máshoz nem hasonlítható hajós-élménnyel. Manapság közel 6000 család tölti nyaralását ezeken a hajókon évente. 30 kikötőben több mint 500 hajó áll a kalandvágyók rendelkezésére.

Próbálja ki egyszer Ön is, de előtte nézze meg honlapunkat!

www.benacoyachting.hu



BENACO YACHTING UTAZÁSI IRODA

1145 Budapest, Mexikói út 50. Telefon: (06-1) 363-7741, (06-30) 960-1663
E-mail: info@benacoyachting.hu



⊕ SZÖVEG: BOTTLIK ZSOLT

(MELYIK) NYELVÉBEN ÉL A NEMZET? BELARUSZ BONYODALMAK

Az európai országokban a lakosság többsége az államalkotó nemzet nyelvét beszéli. Az egykori szovjet tagköztársaságban, Belaruszban azonban a magát belarusznak mondó 83%-kal szemben az összlakosságnak csupán 53%-a állítja magáról, hogy anyanyelve is belarusz. Még meglepőbb, ha a belaruszt mint az egymás közötti kommunikációban használt nyelvet tekintjük: erre csupán a népesség 23%-a használja. Ehhez képest az ország lakóinak 8%-át jelentő oroszok nyelvét a népesség 41%-a adta meg anyanyelvként és 70%-a a mindennapi érintkezésben használtként...

A NEMZETI ÖNÁLLÓSÁG ÉS IDENTITÁS EGYIK SZIMBÓLUMA

a Nemzeti Könyvtár impozáns épülete,
csakúgy, mint mellette
a Franciśak Skarynát mintázó szobor.

A 16. században ő nyomtatott először a helyi
szláv dialektusban sajtóterméket.

A belarusz nyelvvel (a tájékoztató feliratok
mellett) azonban itt is leginkább csak
a belarusz irodalmi részlegben találkozunk...



FOTÓ: RYHOR BRUYEN ©ISTOCKPHOTO

Miközben a Szovjetunió felbomlása után az új országok az egykori birodalomtól való távolságot hangsúlyozzák, addig Belaruszban az országot irányító rezsim mindent elkövet, hogy egyre szorosabbra fűzze kapcsolatait Oroszországgal. E folyamat többek között azt is felveti: vajon mi az oka annak, hogy a rendszerváltás és az önálló államiság lehetősége az emberek jelentős részében nem erősíti a környezettől eltérő közösségtudatot? Az orosz egyre szélesebb körű használatával pedig tovább gyengül az eleve sajátos történelmi háttérrel rendelkező helyi (belarusz) identitás.

A FŐVÁROS KÖZPONTJA, A FÜGGETLENSÉG TERE

Az egykori Lenin téren a szovjet időkre emlékeztető sok-sok szocreál épület között alig találunk korábbi helyi nevezetességet

Meghatározó gyökerek

Az Európa gazdasági centrumaitól távolabbi közép- és kelet-európai vidékeken a nemzetté válás 19. századi eseményei rendhagyó mederben haladtak. A közösséghez tartozás e területen kevésbé köthető az állami keretekhez. E folyamatban leginkább a nyelvi, kulturális elemek közösségére, esetleg egy korábbi időszakban létezett államra történő kollektív emlékezet, illetve ennek kialakulása/kialakítása játszott jelentős szerepet.

A mai belarusz népesség lakhelye geopolitikailag, kulturálisan és nyelvileg is átmeneti helyszínnek számított a történelem korábbi időszakaiban is. Önálló belarusz államot a 20. századig nem is találhatunk a térképeken.

A 8–9. században létrejött Kijevi Rusz a mai keleti szlávok (belaruszok, oroszok, ukránok) elődeit próbálta egybefogni. A tanult rétegek az ortodox egyház nyelvét, az ún. egyházi szlávot, míg a köznép a térség szláv nyelvének egy helyi dialektusát beszélték. A megerősödő Lengyelország és a felemelkedő Litvánia uralkodóinak házassága következtében létrejött állam keleti felében a 14. században a lakosság többségét is az egyik ilyen helyi szláv nyelvet beszélő ortodox vallásúak tették ki.

Változást a lengyel kultúra (ezzel együtt a katolicizmus) megerősödése hozott: főleg a nemesség körében, illetve a városokban terjedt a nyugati szláv lengyel nyelv használata, ami a hivatalos közegekből is kiszorította a korábbi keleti szláv elemekre épülő nyelvet. Ez azt jelentette, hogy annak népnyelvi formája csupán az ortodox paraszti agrárvidékeken élt tovább.

Ezzel párhuzamosan a korabeli Lengyelország keleti területein élők – az ortodox vallásgyakorla-

FOTÓ: HALÁSZ LEVENTE



tot megtartva – elismerték a római pápát egyházfőjüknek. Ez az ún. „Breszti (Egyházi) Unió” a későbbi belarusz és ukrán görög katolikus vallás alapjait teremtette meg. Ez a tény alapját képezhette volna az önálló belarusz identitásnak, ugyanakkor

Lengyelország felosztásával a mai Belarusz a cári Oroszország fennhatósága alá került, és a 19. század első felében az oroszosítás jegyében betiltotta e felekezetet, csakúgy, mint a helyi nyelv hivatalos használatát.



FOTÓ: KARÁCSONYI DÁVID

Lengyel, orosz, német befolyás

A belarusz nemzeti mozgalom csak a 19. század utolsó harmadában indult újtárra. Az orosz államhatalom ekkor pl. engedélyezte a belarusz dialektus fogalmának használatát, de a belarusz nyelvű iskolákat nem. Az első belarusz nyelvű sajtótermék csupán 1906-ban jelent meg. E folyamatban a belaruszok inkább a lengyelekkel szemben fogalmazták meg saját identitásukat, míg az oroszok irányában inkább a passzivitás és távolságtartás volt jellemző. A belarusz nyelvet használók az agrárvidékek lakói voltak. Ők többnyire „helyi”-nek mondták magukat, s a kérdésre, hogy milyen vallásúak, azt válaszolták: lengyel vagy éppen rutén hitűek.

1918 márciusában, amikor német csapatok foglalták el a mai Belarusz nyugati vidékeit, a nyelvi pluralizmus jegyében a modern belarusz nyelv megerősödését figyelhetjük meg. A megszállóknak ugyanis érdekükben állt leválasztani a helyieket az orosz kultúrától. Az ekkor megalakuló, belarusz hivatalos nyelvű Belarusz Népköztársaság ugyan rövid életű lett, de minden politikai erőnek (így a bolsevikoknak is) számolnia kellett vele. Ezért a formálódó Szovjetunióban is létrejöhett a Belarusz Szovjet Szocialista Köztársaság, amely valamiféle állami keretet nyújtott a két világháború közötti belarusz identitású lakosságnak – igaz, csak a mai ország keleti területén.

A TELEPÜLÉSNEV-TÁBLÁK HIVATALOSAN BELARUSZ NYELVŰEK,

ugyanakkor, ha ott valami kiegészítő információ is szerepel, az legtöbbször már orosz. A metrón az állomások neveit vagy pl. az ajtók záródására történő figyelmeztetéseket belaruszul hallhatjuk, de a biztonsági sáv elhagyására már oroszul szólítanak fel bennünket

NEM KÖNNYŰ

kívülállóként, a nyelv(ek)et nem ismerve, hirtelen észrevenni a két felirat között a különbséget...

Szovjet fogságban

Az I. világháború után a belarusz területek nyugati részének sorsa Lengyelország, keleti felé pedig a Szovjetunió részeként alapvetően különbözőképpen alakult. A lengyel fennhatóság alatt az 1939-es összeomlásig az etnikai egységesítés jegyében a belaruszok nyelvi beolvasztása, a társadalom perifériájára szorítása ment végbe, a Szovjetunióban viszont a városi értelmiségiek körében a belarusz identitás elhelyülése zajlott. 1921-ben belarusz nyelvű egyetemet alapítottak, majd 1926-ban megalakult a Belarusz Tudományos Akadémia is. 1927-től pedig a belarusz nyelv elsőbbséget élvezett a térség többi kisebbségi nyelve (jiddis, lengyel, orosz) mellett.



FOTÓ: KARÁCSONYI DÁVID

Az 1930-as években viszont nemcsak a sztálini nemzetiségi és nyelvi politika vált agresszívabbá a kisebbségekkel szemben, hanem a vidék iparosítása és a kulákklistázás miatt a belarusz nyelv hagyományos hordozóit, a parasztságot is meggyengítették. Ráadásul a nemzeti érzést közvetítő egyházi és világi értelmiséget is csaknem teljes egészében megsemmisítették.

A Molotov–Ribbentrop-paktum értelmében 1939 szeptemberében a két világháború közötti Lengyelország keleti vidékeit a Szovjetunió kebelezte be. Ezzel a belaruszok által lakott területek szinte teljes egészében szovjet irányítás alá kerültek. Ekkor mintegy 330 ezer lakost deportáltak Szibériába, a lengyelek és a zsidók mellett sokan voltak köztük az identitásukért kiálló belarusz értelmiségiek is.

A II. világháború utáni határváltozások során a szövetségesek Lengyelországot nyugatra tolták, így korábbi keleti területei a Szovjetunióhoz, illetve az Ukrán, valamint a Belarusz Szovjet Szocialista Köztársasághoz kerültek.

 **azdasági rádió FM 94.2**

CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR

A rádióban vendégünk a témáról:
BOTLIK ZSOLT

Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio

A BELARUSZ ÁLLAMI ZÁSzlÓK

– ahogy a nyelv is – a nemzeti érzések szimbólumai, a lelkekben továbbra is ott lappang a szovjet idők nosztalgiája és az Oroszországhoz fűződő, az orosz nyelven keresztül jelentkező kulturális kötelék



Perifériára szorulva

Az 1950-es években itt is meghatározóvá vált a háborús emberveszteségek miatt az orosz anyanyelvű lakosság intenzív beáramlása, ami az újonnan megszerzett területek „szovjetizálásának” folyamatába illeszkedve főként a nagyvárosokba költözést jelentette.

A háború utáni hivatalos álláspont szerint a nemzeti mozgalmak szándékait a fasiszta agresszor törekvéseivel azonosították, ami az amúgy is gyenge belarusz identitásra újabb csapást mért.

Az eloroszosító folyamatok mindent eluraltak, így a belarusz nyelv fokozatosan eljelentéktelenedett. A két irodalmi nyelv közötti különbségek helyett továbbra is a hasonlóságokat hangsúlyozták, és az orosz nyelv oktatásban történő elterjedése



FOTÓ: RYHOR BRUYEN ©ISTOCKPHOTO

miatt kialakult a főleg a városokban használt keverék nyelv, az ún. traszjanka is.

A belarusz térvesztését a szovjet embereszmény kialakításának igénye is fokozta, hiszen ennek fontos része volt az etnikai csoporttudat visszaszorítása. Az 1980-as évekig egyre inkább perifériára szoruló nyelv pedig innentől kezdve nem a másság, az identitás kifejeződése, hanem valami régmúlt, elfelejtett helyzetre emlékezés szimbólumává vált. Ekkor a belarusz már az iskolában sem volt kötelező: könnyen lehetett „felmentést” kapni, így aki nem tanult belaruszul, annak heti 4 tanórával kevesebbnek kellett teljesíteni, így ezzel kedvezményezettnek számított az osztálytársak között.

Két nyelv, eltérő szerepkörben

A lakosság nyelvhasználata a történelem folyamán leginkább a politikai szándék(ok) miatt alakult át. 1996 óta az országban a modern belarusz nyelv mellett az orosz is hivatalos státuszt élvez. A két nyelv hivatalos formája között nem túl nagy a különbség, így az anyanyelv nem igazán hordozója az etnikai önzonosságnak, ami persze a lakosság nyelvhasználatában is tükröződik.

A belarusz nyelvnek – főleg monologikus helyzetekben jellemző használata miatt – inkább reprezentatív funkciója van. A mindennapi életben egyértelmű az orosz vezető szerepe. A belarusz nyelv szemmel láthatóan leginkább az utcai tájékoztató feliratokban, helységnévtáblákon, felhívá-



FOTÓ: KARÁCSONYI DÁVID

sokon van jelen (ezeken a helyeken csaknem kizárólagos), az újságokban helyel-közzel bukkan föl, míg hallhatóan a tévében-rádióban használatos.

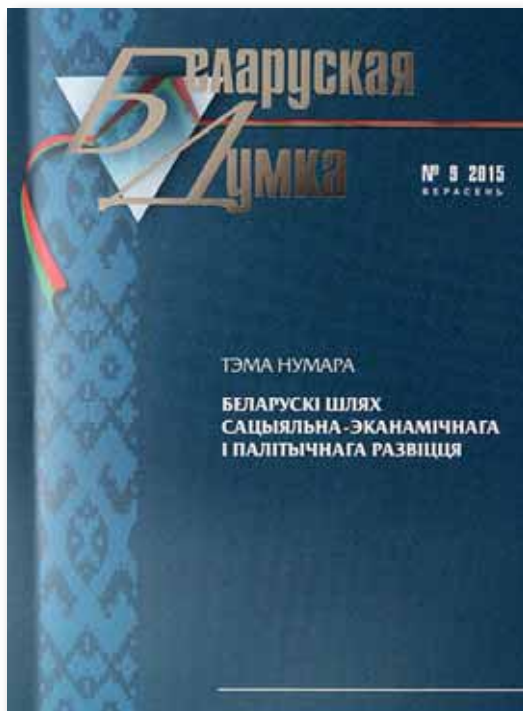
A két nyelv párhuzamos használata főként az írott sajtóban feltűnő, ahol a belarusz sokszor az oroszral együtt szerepel. Használatuk azonban még egy adott sajtóterméken belül is leginkább témafüggő. A semlegesebb, inkább helyi érdeklődésre számot tartó témákat belaruszul olvashatjuk, míg a politikailag fontosabb és érzékenyebb, országos témákat oroszul.

Geopolitikai sorozatunk támogatója a

PAGEO



BÁR A HOMLOKZATON A BELARUSZ NYELVET HIRDETI a felirat, a bejáratnál rendületlen a két nyelv jelenléte



A LEGINKÁBB TÉMAFÜGGŐ NYELVHASZNÁLAT SOKSZOR AZ ÚJSÁGÍRÓ DÖNTÉSE

A kívülálló számára szinte egyáltalán nem érzékelhető, de a nyelv(ek)et ismerők számára sem mindig tűnik föl, hogy sok újságnak csupán a címe belarusz, a tartalom azonban teljes egészében orosz nyelvű

Mindössze két tv-csatorna belarusz nyelvű, de több rádiónál is a belarusz nyelv élvez előnyt a hírek, közlemények felolvasásakor. A riportok, háttérbeszélgetések esetében viszont a két nyelv szerepe már kiegyenlítődik. Jóllehet, egyes csatornákon a belarusz nyelvű zenés műsorok sugárzása előnyt élvez, de az orosz nyelvű szövegek több emberhez jutnak el – mondják a zenészek, szövegírók. A belarusz legáltalánosabb terepe ma a színház, ahol a darabok jelentős része ezen a nyelven megy. Emellett a belarusz nyelv használata összefügg a beszélők élet-színvonalával, társadalmi elkötelezettségével, pragmatizmusával is: egyes helyzetekben inkább viccesnek, régiesnek hat, sőt olykor politikai állásfoglalásnak tűnik. Ugyanakkor a társadalmi felemelkedés és a karrier nyelve manapság viszont egyértelműen az orosz. ⊕

ZSELICVÖLGY

Ezercsillagos kikapcsolódás

A hajmási Zselicvölgy Szabadidőfarm exkluzív 150 fős látványpicéjével, vadásztermével, hangulatos à la carte éttermével, tájjellegű vendégházaival, modern teniszcsarnokával, bowlingpályáival, wellness-szolgáltatásaival a zselici térség egyik legszebb turisztikai paradicsoma.

A farm az aktív pihenés mellett kiváló helyszínt kínál esküvők, céges rendezvények, csapatépítő tréningek, születésnapok és családi programok lebonyolítására.

A vendégeket 8, igényesen berendezett házban (29 szoba), illetve a központi épületben található szobákban (4 szoba) látják vendégül. Az ételkínálat a tradicionális zselici ízekre, vadakra, valamint a farmon nevelkedő francia charolais marhára épül. Különleges hangulatú látványpicéjében a régió legnevesebb pincészeitől származó borokat kóstolhatják meg a vendégek.

A 80 hektáros területen a vendégek megismerkedhetnek a gazdasággal, sportolhatnak, horgászhatnak vagy gyalogtúrára, kerékpároskirándulásra indulhatnak. A farm a Zselici Csillagrezervátum területén található, így tiszta időben több tízezer csillag és a Tejút is megcsodálható innét.



Zselicvölgy
SZABADIDŐFARM
Hajmási
Rendezvény • Szállás • Étterem • Wellness

Zselicvölgy Szabadidőfarm
7473 Hajmás, hrsz. 073/4.
Telefon: (82) 370-655
Kapcsolat: info@zselicvolgy.hu
www.zselicvolgy.hu

A legújabb
kompakt Lavazza
kávégép 200 darab
káv kapszulával.

A részletekről
érdeklődjön az alábbi
promóciós kód
megadásával:

EP Mini

**LAVAZZA EP MINI
KÁVÉGÉP**

+

**100 DB AROMA POINT,
100 DB AROMA POINT
GRAN ESPRESSO**

LAVAZZA
TORINO, ITALIA, 1895



35.000 FT

*A promócióban szereplő kávégép új modell. Az akció más kedvezménnyel nem vonható össze és visszavonásig, illetve a készlet erejéig érvényes.

Aygor
ESPRESSO ITALIANO
LAVAZZA

Caffèservice

BEMUTATÓTEREM

1134 BUDAPEST, KLAPKA UTCA 7.
HÉTFŐ - PÉNTEK 8:00 - 19:00
06 1 237 1210 | 06 80 89 00 98
WWW.AYGOR.HU
WWW.CAFFESERVICE.HU



KINMEN KÉSSSEL, BÁRDDAL, ÁGYÚVAL

⊕ SZÖVEG: DEAN KARALEKAS—KARÁCSONYI DÁVID, KÉP: HUANG CHUNG-HSIN

Kinmen egy pár ezer lakosú, kis szigetcsoport Tajvan fennhatósága alatt, mindössze néhány száz méterre Kína partjaitól. A szigetek ma már inkább a híd szerepét töltik be a kommunista és a köztársasági Kína között, ám a hidegháború idején a helyzet sokkal abszurdabb volt, mint azt ma bárki is gondolná!



A kínai polgárháború 1949-es és lezárása után a köztársasági Kuomintang-kormány nemcsak Tajvan szigetén tudta megőrizni hatalmát, hanem a Tajvan-szoros túloldalán, Fucsien és Csöcsiang tartományok partjainál fekvő több apró sziget sem került kommunista uralom alá. Ezek a szigetek – Jicsiangsan, Dacszen, Matsu és Kinmen – közvetlenül a frontvonalban, a szárazföld felől érkező esetleges invázió első vonalában húzódtak. A Csang Kaj-sek vezette köztársaságiak számára ráadásul a szárazföld visszahódítására irányuló stratégia hídfőállásai voltak. A Kuomintang-kormány azonban már az első Tajvan-szorosi krízis idején, 1955-ben elvesztette a Tajvantól legtávolabb lévő Jucsiangsan

MÁR CSAK VAKTÖLTÉNNYEL

A Kinmen szigeti egyik óriáságyút – a Kínából érkező turistacsoportok nagy örömére – ma is mindennap szertartásosan elsütik a szárazföld irányába

és Dachen szigeteket. Az ott állomásozó katonákat és civileket villámgyorsan evakuálták. Mindkét fél számára világgóssá vált, hogy a másik két szigetvilág, Matsu és Kinmen elvesztése Tajvan bukását is jelentené. A part menti apró szigetcsoportok birtoklása így nemcsak stratégiai, de élet-halál kérdésévé is vált Tajvan számára.

Menetrend szerinti ágyúzás

A frontvonalban, Hsziamentől látótávolságra fekvő pár ezer lakosú Kinmen igazi kálváriája ekkor kezdődött. Megvédése nemcsak Tajvan, de az egész USA-vezette koalíció kiemelt ügyévé vált, a status quót bármi áron fenn kellett tartani. A hidegháború abszurditása akkor hágott a tetőfokára, amikor rendszeressé váltak az ágyúzások Kinmen és a pár kilométerre a kínai szárazföldön fekvő Hsziamen között. Katonai felvonulási területté vált a sziget, amelyet nemcsak bombatölcsérek lyuggattak, de a tajvani haderő hatalmas bunker- és alagútrendszert is épített.

A második Tajvan-szorosi krízis idején, 1958-ban átlőtt több mint 400 000 aknagránát összesen 2500 tajvani katona életét oltotta ki. A koalíció azonban nem hátrált meg, a partokat elaknásították, és az állóháború velejárójaként éjjelente rendszeressé váltak a kommandósok szabotázsakciói.

A hidegháború forróságához persze hozzátartozik, hogy a nyílt fegyveres összetűzések időszakát leszámítva a Kína felől érkező ágyútöltelék leginkább propagandaanyag volt az imperialista amerikaiak bűneiről, Mao elnök nagyságáról, valamint arról, hogy nem kell aggódni, a kommunista felszabadítók most már bármikor megérkezhetnek Tajvanra. Ráadásul egy furcsa informális megállapodás is tetézte a helyzetet: az egyik nap a szárazföld felől lőttek a szigetekre, a másik nap pedig fordítva. A két szembenálló fél között a szigorú heti menetrend szerint zajló kölcsönös ágyúzás egészen 1979-ig tartott, s Kinmen 1992-ig katonai közigazgatás alatt állt, ahová turisták egyáltalán nem léphettek be. Az élet mégsem állt meg a teljesen, sőt!

Iparági Paradicsom

Tajvan Kínához való közeledése óta a közgazdászok nem győzik magasztalni a Tajvan-szoros két oldala között létrejött feldolgozóipari integrációt, pedig a mindennapos „összefogás” igazából már évtizedek óta működik! Tajvan és Kína között olyan úttörő iparágakban, mint a kés- és bárdgyártás már az 1950-es évek óta összefonódnak a gyártási folyamatok lépései! A kommunista Kína ekkortól már napi szinten „szállította” az olcsó, sőt ingyen nyersanyagot Kinmenre – lövedékek formájában, melynek feldolgozására az élelmes helyiek egész iparágat teremtettek!

Majdnem három évtizeden keresztül a Népi Felszabadító Hadsereg több ezer tonna acélt lőtt át Kinmenre a minden második nap érkező gránátok formájában, melyeket a helyiek összegyűjtöttek és feldolgoztak, majd Tajvan-szerte értékesítették a híresen elnyűhetetlen és rendkívül éles késeket és bárdokat.

Az 1979-ig átlótt mintegy egymillió nagykali-berű lövedék a Wu család késkészítő műhelye számára értékes, már-már kifogyhatatlan nyersanyaggá vált! A vállalkozást még Wu mester nagyapja kezdte az 1930-as években, aki – a béke jegyében – akkor épp kardokból kovácsolt ekevasat, mivel a sziget már akkor is hűján volt a valódi nyersanyagnak. Azóta már a harmadik generáció űzi a családi mesterséget. Az aknagránátok acéljából kovácsolt kések ráadásul tökéletes szuvenírek, szó szerint magukban hordozva a történelem egy-egy darabkáját. A bárdokon, fejszéken és különböző konyhai késeken kívül a Wu család bicskákat, zsebkéseket, valamint macsétákat is készít.

KÜLDÖTT ANYAGBÓL

Wu mester épp a késalapanyagot, egy Kínából átlótt, hatalmas lövedék acélköpenyét darabolja



 **FM 94.2**
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
KARÁCSONYI DÁVID
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio

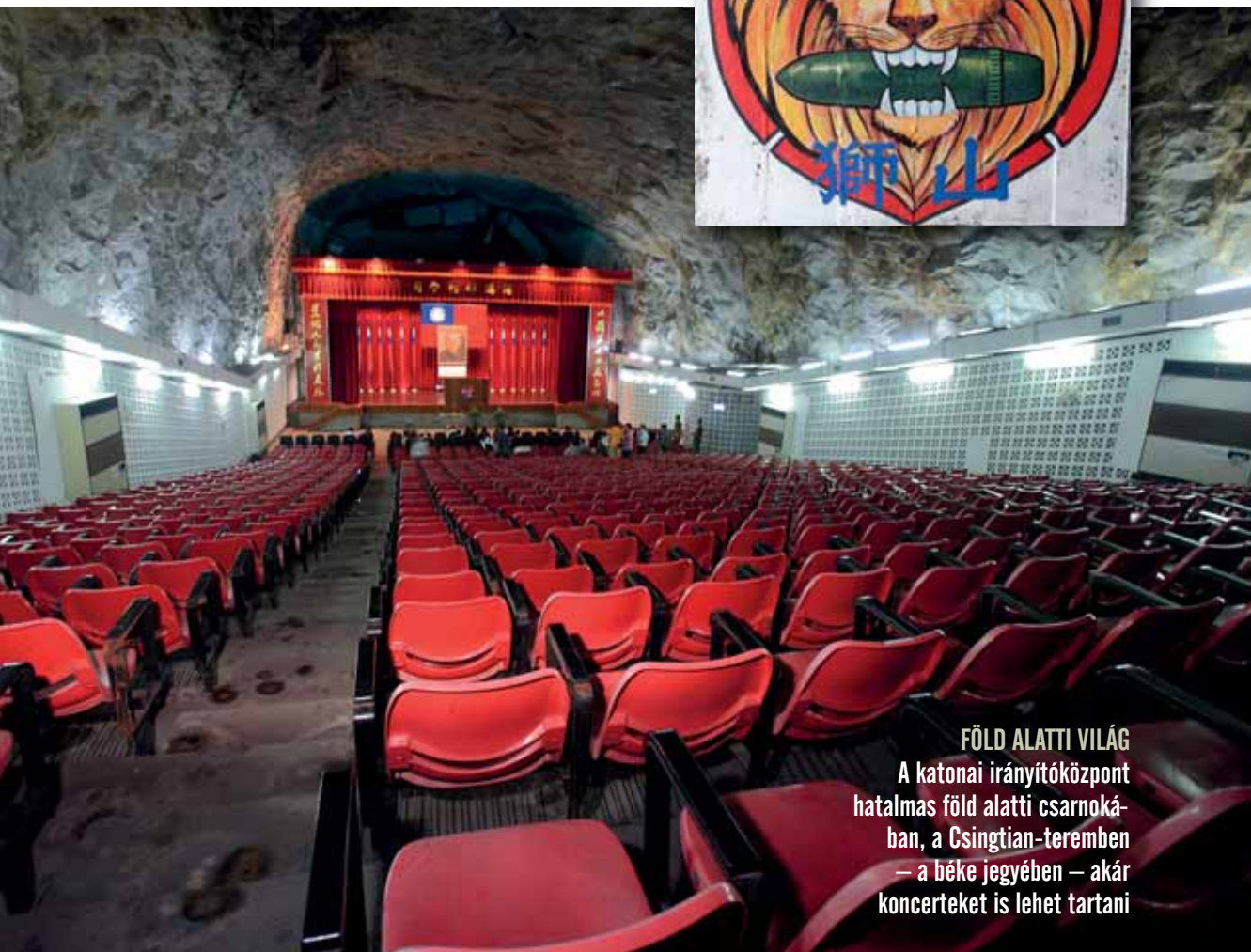
Föld alá kényszerülve

A szigetlakók a harmincéves kés- és bárdnyersanyag-„záporban” az életüket mentve leköltöztek a föld alá. A hidegháborús szembenállás termékeként föld alatti bunkervilág épült ki. A mélyen a sziklákba vájt, kígyózó járatrendszerek az épületek alatt futnak, ahová nemcsak az önkormányzati irodának és az iskolának, de minden magánháznak külön bejárata van.

A csokornyakkendő alakú sziget összeszűkülő, középső részén fekvő Qionglin méltán kapta a „Csa- tafalu” becenevet. Föld alatti járatrendszere majd’ másfél kilométer hosszan fut, 12 bejárattal, parancsnoki állással, több bunkerrel és menedékhellyel. A kimondottan nem klausztrófiásoknak kitalált helyszínen ma már turistakirándulásokat vezetnek.

A sziget délnyugati részén fekvő Zhaishan bunkerrendszeréhez egy 360 méter hosszú, 10 méter széles és 8 méter magas föld alatti „kikötőmedence” is tartozik, ami elég nagy ahhoz, hogy kisebb hadihajók is védelemre találjanak a kínai bombázás során.

A „hegyi oroszlán” lövészdandár bunkerében fel- tűnő, de nem megmagyarázhatatlan szimbólum az alakulat logója: egy oroszlán, ami a szájában egy ágyúlövedéket tart! Az egység járatrendszerében akár teherautók is közlekedhetnek. Itt helyezték el azokat a tarackokat, amelyek hatótávolsága 32 km, kétszer annyi, mint amennyi ahhoz szükséges, hogy elérjék a kínai partokat! Az egyik óriáságyút ma is minden- nap szertartásosan elsütik...



FÖLD ALATTI VILÁG
A katonai irányítóközpont hatalmas föld alatti csarnokában, a Csingtian-teremben – a béke jegyében – akár koncerteket is lehet tartani



TÜZES SZIGET

Kinmen nemcsak az ágyúról, de a tüzes kaoliangról, azaz az akár 80 fokot is elérő kölespálinkájáról is híres





A BÉKÉSEBB RÉGMÚLT NYOMAI

A komprádorok díszes házai ma már a Kinmenre érkező turistákat fogadják

HANGHATÁSRA ÉPÍTVE

Kinmenen található a világ leghatalmasabb hangfala, ami betonból készült, és tajvani propagandát sugartzott a partok felé. A hangerőt maximumra tekerve akár fegyverként is használhatták e demoralizáló eszközt: az ellenség katonái ilyenkor először hányni kezdtek, majd a dobhártyájuk is beszakadhatott. A hangszórócsaták a hidegháború bevett eszközei voltak Berlintől Kinmenen át egészen a koreai Panmindzsonig (balra fent)



Túl a háborúskodáson

A Kínai Népköztársaság és a Kínai Köztársaság több évtizedes háborújának frontvonalán fekvő Kinmen mára kötelező látnivalóvá vált minden, a kínai polgárháborúról vagy Tajvanról tanuló diák számára. Emlékhely és kiállítás pedig mindenről van: még az egykori katonai bordélyház is nyitva áll múzeumként a látogatók előtt.

Az egykori üzletemberek, kereskedők és komprádorok (kínai munkafelügyelők) jellegzetes, minnan stílusú udvarházai ma már vendégházként működnek, és mivel a föld kiváló cirkot terem, a tüzes kaoliang, Tajvan egyik legfontosabb szeszesital-exportcikke is igen komoly vonzerő.

A népi Kínából érkező turisták számára Kinmen korábban (2003 óta) vált látogathatóvá, mint maga Tajvan szigete! A politikai falak leomlani látszanak: az emberek végre beléphetnek a szigetre, melyet eddig csak a partról láthattak.

Kinmen olyannyira különbözik Tajvan többi részétől, hogy mindenképpen megéri időt fordítani rá, ha ezen a tájon járunk. Persze a szigetlakók által faragott szél-oroszlán istenek, a síszák Kinmentől Tajvanon át egészen a Ryukyu-szigetekig mindenhol megtalálhatók, utalva arra, hogy a fel-fellángoló szigetviték ellenére az egész régió kultúrája azért egy tőről fakad. ☺

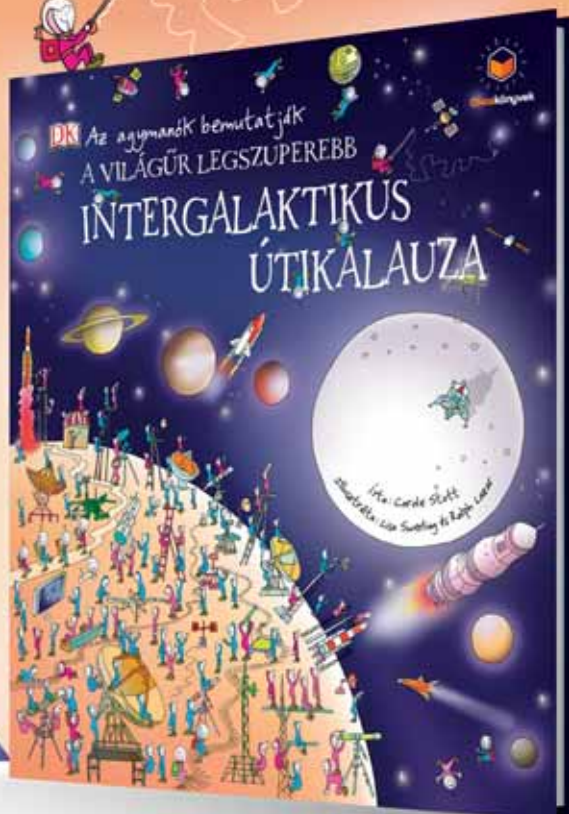
KÉSZEN ÁLLSZ EGY FERGETEGES ŰRUTAZÁSRA?

Kapcsolj hiperűrsebességre,
és fedezd fel a világegyetem rejtelseit!
Jelentkezz űrhajósnak, vakációzz a Marson,
és légy szemtanúja egy csillag születésének!

Miért nem vonz
a gravitáció?

Helló, Földlakó!

Persze, hogy találkoztam
már idegennel...





FOTÓ: TAMÁSKA MÁTÉ

⊕ SZÖVEG: TAMÁSKA MÁTÉ

MÓVÁRI MAZURKA MOSONMAGYARÓVÁR

Mazurkázni a Duna partján nem tartozott a jól nevelt úri fiúk vasárnapi zsúrprogramjához. A pesti külvárosok felfutó sportját, a futballt hívták így a mosoni srácok, akik bőséges szabadidejükben kergették a bőrt a kellemes fővenyen. A 20. század közepén műfü és cipő nélkül edzett az utánpótlás, a szabályokat pedig egy-egy jól elhelyezett jobbegyenes helyettesítette. Az egykor hajórakodó munkások, később egyszerűen csak „szegények” lakta Duna utcában edződött mazurkázók többsége rég átköltözött a szomszédos temető lombjai alá, a partot pedig elfoglalták a jól neveltebb nemzedékek, akik horgásznak, röplabdáznak és tollasoznak, de leginkább a parti vendéglátóhelyeken üldögélnek



FOTÓ: KERESK ISTVÁN

A kiverítőkön azért még ma is megy a mazurka, talán valami Bajnokok Ligája-döntő, talán a magyar válogatott. A pultos nemcsak a meccsre nem figyel, hanem a borra sem, amit kitölt. Könnyed mozdulattal összeönti a fehér- és a vörösbort, és nem is érti, miért ingatom tiltakozva a fejemet. Végül is ráhagyom. Egy olyan városban, amely hetven-egynéhány évvel az egyesítés után is mereven őrzi kettősségét, voltaképpen megsüvegelendő, ha valaki összeboronálja az eredetileg össze nem tartozó dolgokat. Mosonmagyaróvárnak már a neve is túlságosan hosszúra sikeredett. Olyan, mintha az ország fővárosát annak idején Óbudapestbudának keresztelték volna el. Az egyesített város első polgármestere, Sattler János érezte a maratoni szóösszetétel hibáit, de javaslata, miszerint Mosonóvár lenne az új név, elbukott a magyar bürokráciában. Még szerencse, hogy valamelyik túlbuzgó hivatalnok nem ütötte fel Fényes Elek régi földrajzi szótárát, és nem kérte számon Lucsony községet, amelyet az óváriak még 1905-ben, nevének teljes elhallgatása mellett bekebeleztek. További szerencse, hogy a hétköznapi élet a nyelvi kérdéseket magától elrendezi. Megszületett hát az új név: Móvár (bár ez a név hivatalosan nem használható...).

**ÓRIÁSI
KÉPESLAPOK
DÍSZÍTIK
az Óváros
nevezetességeivel
a lapos tájból
felszökő tizemele-
tesek tűzfalát**

*Mosonmagyaróvárnak már a neve is
túlságosan hosszúra sikeredett.
Olyan, mintha az ország fővárosát
annak idején Óbudapestbudának
keresztelték volna el.*

Ez már Nyugat!

Móvár voltaképpen szíve se nem Moson, se nem Magyaróvár, hanem a kettő közötti félúton, a Lajta és a Mosoni-Duna spiccében épült, hatalmas lakótelep, jobban mondva, több kisebb lakótelep sorozata. A lapos tájból felszökő tízemeletesek tűzfalát óriási képeslapok díszítik az óvárosok nevezetességeivel. Az egyikben biztató felirat 1939-ből, a városegysítés évéből: „Mosonmagyaróvár éljen, növekedjék, virágozzék!”. Élni láthatóan él, növekedett is, hiszen az akkori 16 000 fős lakossága közel megduplázódott, és hála az országban lezajló kelet–nyugati vándormozgalomnak, csak a legutóbbi évtizedben kétezerrel többen telepedtek meg itt, mint amennyien elköltöztek. De mi a helyzet a vi-

***Tény, hogy a fogászatok sűrűsége
Sopront is maga mögé utasítja.
Az is igaz, hogy a javított fogsorú
sógorok szívesen edzik friss
töméseiket az olcsó rántott húson.***

rágással? Tény, hogy a fogászatok sűrűsége Sopront is maga mögé utasítja. Az is igaz, hogy a javított fogsorú „sógorok” szívesen edzik friss töméseiket az olcsó rántott húson. Ennek ellenére nyüzsgő idegenforgalomról túlzás lenne beszélni. Ezt akkor érezzük igazán, amikor délután hatkor bezár a cukrászda, meleg, nyári estéken pedig kényelmes egyedülletben korzózhatunk a felújított óvári sétálóutcákon. A virágzás jele ugyanakkor a 2-3 százalékos munkanélküliségi ráta, amit jó néhány nyugat-európai városban is elfogadnának, igaz, a fizetéseket kevésbé. Ám a határ közelsége erre is megoldást kínál.

**AZ EGYKOR
BONTÁSRA ÍÉLT,
de végül megkímélt
Korona Szálló
sokáig üresen állt,
homlokzata egyre
rosszabb állapotba
került. Végül az
önkormányzat
újította fel**

Mosonmagyaróvár voltaképpen már Nyugat, amit a város fölött vidáman forgó szélkerekek is jeleznek. Persze messze sincs olyan sok belőlük, mint odaát a zöldebb fű országában. És ha valaki a Mosoni-Duna kapcsán netán a verejtékes pannon tájon búsulna, kárpótlásul ott a Lajta, amely már igazán Nyugat, agyonszabályozott mederrel és olyan „echte österreichische” településekkel, mint Lanzenkirchen, Kleinwolkersdorf, Frohsdorf, Einbüchl. Mosonmagyaróvár mindig is kitekintett az országból. Horváth Gergely Krisztián társadalomtörténész nemrég könyvet írt a volt Moson vármegyéről, amelynek lakossága a 19. század elején is Bécsbe járt piacozni, az itteni malmok Bécsnek őrlték a gabonát, Óvár maga pedig Habsburg főhercegi birtok volt. Ezért is ragadt rá a magyar előnév „Ungarisch-Altenburg”, hiszen Bécs előterében van egy másik Altenburg is, a német „Deutsch-Altenburg”.



FOTÓ: TAMÁSKA MÁTÉ



FOTÓ: KEREKES ISTVÁN

Üres babakocsik

Neve ellenére Magyaróvárt, akárcsak testvérét, Mosont, a 19. század közepéig német, illetve német–magyar vegyes városként tartották számon. A 20. század közepére 10 százalékgig zsugorodott németiséget végül 1946-ban kitelepítették. Az eredmény, legalábbis a mosoni részen, ma is nyomasztó örökség: „Soklakásos, lepusztult épületállomány, elhanyagolt közterületek, tönkrement ligetek, elszegényedett lakosság” – olvashatjuk Dimény Gábor városépítészeti tanulmányában. Szintén nála olvashatjuk, hogy Magyaróvár központi része 1977-ben bekerült Magyarország védett városképei közé, miközben Moson házait rekonstrukcióra jelölték ki. A rekonstrukciót akkoriban finomkodó szakki-fejezésként használták a bontással járó újjáépítésre. Ám a bösi erömmű körüli viták miatt végül Moson sorsa bizonytalan lett, a rendszerváltás pedig megörökölte a szlökköcsödés egész problémahalmazát: omló vakolatok, aládúcolt emeletek, szoba-konyhás lakások és udvar közepére tolt, üres babakocsik; nem utolsósorban pedig a sarki kocsmák féldecis-párolgása kíséri a látogatót Moson főutcáján.

Ám a bösi erömmű körüli viták miatt végül Moson sorsa bizonytalan lett, a rendszerváltás pedig megörökölte a szlökköcsödés egész problémahalmazát.



SZEBB IDŐK HELYSZÍNE

A mosoni főutca hosszan hátranyúló történeti udvarait a nagycsaládi életforma alakította ki. Ma nehéz helyzetű emberek otthonai sorakoznak ugyanitt

FOTÓ: TAMÁSKA MÁTÉ

A probléma azonban nem itt kezdődik, hanem az 1-es út forgalmánál. Óvárt viszonylag könnyű volt tehermentesíteni, hiszen azt a főút eleve elkerülte, ráadásul szerkezete is olyan, hogy a zajos Fő utca helyett a párhuzamos Magyar utcát lehetett megtenni a gyalogoszóna ütőérének. Moson óvárosa ezzel szemben egyetlen hosszú főútca, amelyen ráadásul 1996-ig, az autópálya megépültéig a Bécsbe igyekvő autós-népáradat tört nyugatra, majd fagyasztókkal és egyéb varázslatos nyugati cuccokkal megtömve vissza. Ennek ellenére a határváros akkori előnyeit, a pénzváltást, az utolsó tankolást, visszafelé a gyerekeknek beígért fagyit, mind-mind Óvár fölözta le, hiszen ott lehetett parkolni. A mosoniak mindig úgy érzik, hogy ők húzzák a rövidebbet. Pedig voltaképpen ők lennének a nagyobbak, ami már abból is látszik, hogy Óvár a kis Lajta mellé települt, míg Moson egyenesen a Dunának tart. (És akkor még nem is beszéltünk arról, hogy Moson vára régebbi, s bár még a középkorban elpusztult, mégiscsak furcsa, hogy odaát van óvár.)

ÉPÜLETEGYÜTTES, MELYET FELROBBANTANI SEM LEHETETT

A nagy háború elején kezdte meg termelését az Osztrák–Magyar Monarchia és Európa egykori legnagyobb lőporgyára, ahol kezdetben 3500 kg, 1918-ban viszont már 16 tonna lőport gyártottak naponta. A lőporgyári épületek helyi építészeti védelem alatt állnak



FOTÓ: KERESKES ISTVÁN

BIZTOS KERESLET AZ ÚJ LAKÁSOKRA
Az ország keleti feléből átköltöző embereknek hála, Mosonmagyaróvár lakosság száma folyamatosan gyarapodik



FOTÓ: KERESKES ISTVÁN



FOTÓ: KERESKES ISTVÁN

A Duna tengerészei

Amikor a 19. század vége felé először merült fel az ikertelepülés egyesítésének ötlete, a mosoniak voltak azok, akik nem kértek a házasságból. Magyaróvár megyeszékhelyként tekintélyes hivatalnokrétegnek adott otthont, mezőgazdasági akadémiája messze földön híressé tette. Úri település volt, lakói úrként is viselkedtek, amit a mosoni gazdák és kereskedők annál kevésbé viseltek el, mivel nekik is bőven volt mit a tejbe aprítani.

A 19. század végi Moson azon kevés dunai kisváros közé tartozott, amely meg-
rázkódításokkal ugyan, de túltette magát a gőzhajók és a gőzmozdonyok okozta sokkon. Pedig a város jólétének alapját majd' egy évezreden át a kikötő biztosította. Ismét csak Dimény Gábor írása hívta fel a figyelmet arra, hogy az Árpád-kori vár, amelynek emlékét a Mosonvár utca őrzi, egy teknőben feküdt, mivel a kikötőnek, illetve a révnek már akkor stratégiai fontossága volt. A vár 13. századi pusztulása után a vármegyei közigazgatás Óvárra költözött át, de faluként Moson tovább élte mindennapjait. A mosoni kikötőt a Bécsbe irányuló gabonakereskedelem 18–19. századi felfutása teszi ismét stratégiai fontosságúvá. A Győrből felhajózó kisebb bárkák rakományát itt pakolták át szekerekre, illetve egy részét helyben meg is örölték. Bár később a vasút és a gőzhajó a kereskedelem csomópontjait másfelé terelte, de a mosoni hajósok helyismeretére még egy darabig szükség volt. A szabályozás történetét feldolgozó Törny Kálmán írja, hogy: „A Dunagőzhajózási Társaság a szabályozás előtt, tehát a múlt század (megj. 19. sz.) hatvanas-hetvenes éveiben kénytelen volt külön erre a célra alkalmazott kitzűzőcsapatot tartani, melynek feladata volt, hogy a legmegfelelőbb hajóutat napról napra felkutassa, megjelölje, kitzűzze s a hajózási érdekelteket idejében értesítse: a hajók hol, melyik útban és milyen merüléssel közlekedhetnek.”

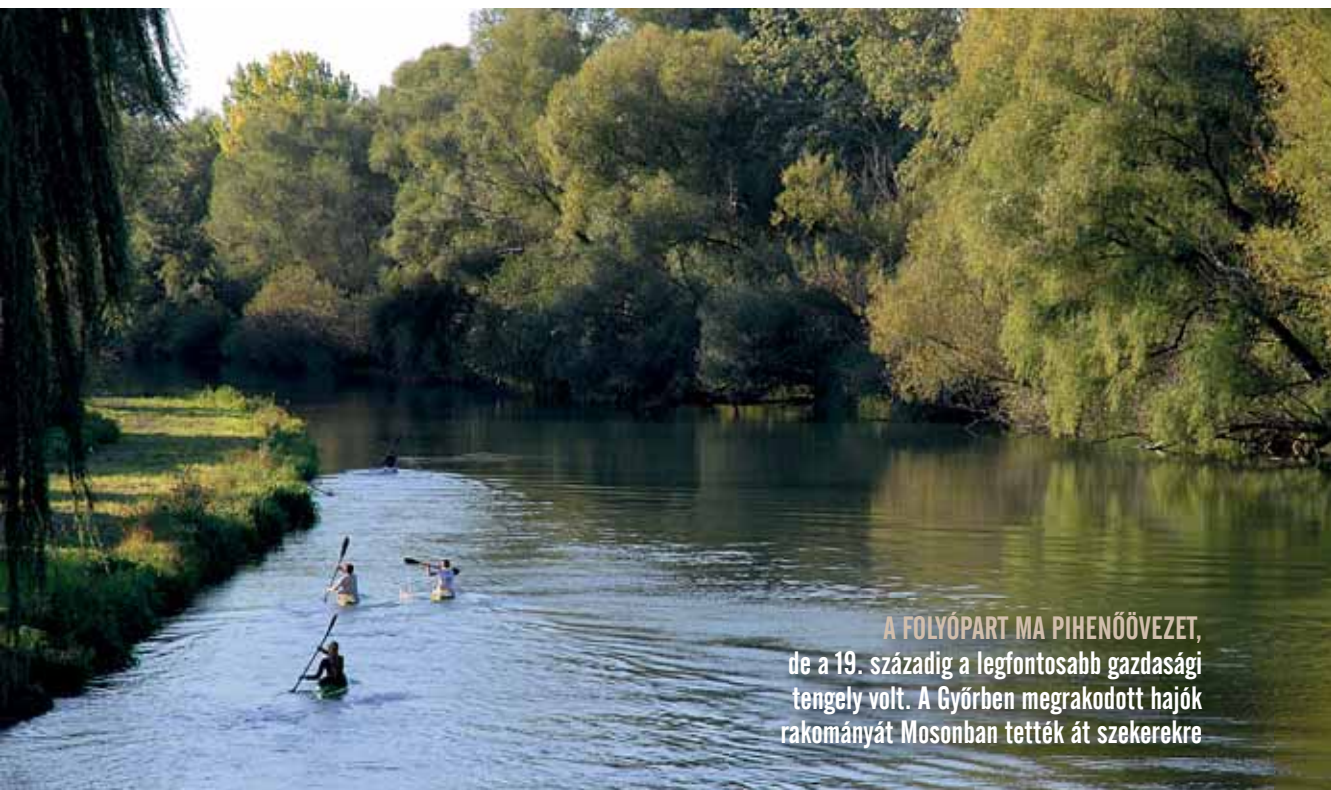
**EZ MÁR NYUGAT,
amit a város
fölé magasodó
szélkerekek
is jeleznek**

**A MÁRIA HÍDNAK
ELKERESZTELT,
SZÉP
VASSZERKEZET
a híres szigetközi
búcsújáró helyre,
Máriakálnokra
vezet (jobbra fent)**

***Úri település volt, lakói úrként is
viselkedtek, amit a mosoni gazdák
és kereskedők annál kevésbé
viseltek el, mivel nekik is bőven
volt mit a tejbe aprítani.***



FOTÓ: KEREKES ISTVÁN



A FOLYÓPART MA PIHENŐÖVEZET,
de a 19. századig a legfontosabb gazdasági
tengely volt. A Győrben megrakodott hajók
rakományát Mosonban tették át szekerekre

FOTÓ: KEREKES ISTVÁN



Mútó és műfü

A mosoni főutca és a folyó találkozásánál kialakult, amorful szétterülő egykori gabonarakpartot ma az 1-es főút körforgalma dominálja. A rakpart volt annyira széles, hogy helyén zöldsávval elválasztott utat lehessen kiépíteni, ami ha nem is lenyűgöző, de érdekes látványt nyújt a városba érkezőknek. A folyó, illetve a túlpárti erdő kellemes párával dúsítja a levegőt, mondhatni, ízletessé teszi azt. A természet magasztalásakor azonban ne essünk túlzásokba, mert az ízletesség nem a nyárfák virágporától, hanem a sarkon működő pékségtől ered! Jól etalált ötlet volt pékséget tenni ide, hiszen az egykor virágzó gabona- és malomnegyed néhány történeti épülete ma is áll, akárcsak a malomiparból kinövő Kühne Mezőgazdasági Gépgyár szép csarnoka.

A Kühne Gépgyár térben és időben is átmenetet képez a hajósok városa és a vasút mentén kiépülő mosonmagyaróvári iparváros, valamint a hozzá tartozó új lakónegyedek között. Az ipari épületek léptéke megdöbbenően nagyvonalú, még a lakótelepekhez képest is túlzásnak tűnik, főként annak fényében, hogy a gyárakat még a 20. század elején kezdték rohamtempóban felhúzni, mikor Móvár közepső, összekötő szövetét még kukorica- és gabonaföldek borították. „Ez volt a Monarchia legnagyobb építkezése!” – meséli egy békebeli öregúr, akiről hamarosan kiderül, nem is volt mindig ilyen békebeli. Ő is, akárcsak édesapja és nagyapja, a katonaságnál szolgált, a körülöttünk emelkedő gyárak pedig az I. világháború harctereire ontották a töltényeket és a lőport. Az öregúr kezében pecabot. „Gyalog a Dunára?” – kérdelem, hiszen a móvári távolságok hamar rászoktatják az embert a kerékpárra. Nevet, majd kérdi, van-e kedvem megnézni, hol rejtegeti ő a Dunát? Néhány perc múlva sásokkal körbenőtt, mesterséges tóhoz érünk. Azt már itthon olvasom a helyi újság hírvotában, hogy az önkormányzat pályázati pénzből „műfüves labdarúgópályát építene és ehhez szükséges kiszolgálóépületet is a Báger-tónál”. Erre mondaná Puskás Őcsi, hogy: „Kis pénz, kis foci, nagy pénz, nagy foci...” ☺

ÓVÁR A FIATALABB

A megye névadó, feltehetően földből és cölöpökből álló várát a 13. században II. Ottokár cseh király leromboltatta. Az elpusztult mosoni erődítés pótlásául kezdték el felépíteni Óvár területén az új várat

A természet magasztalásakor azonban ne essünk túlzásokba, mert az ízletesség nem a nyárfák virágporától, hanem a sarkon működő pékségtől ered!

KAJAKKAL A MALOM KÖRÜL

A magyaróvári belváros tőszomszédságában található egykori főhercegi malmot és sörgyárat a helyi sajtó a város szegényfoltjaként emlegeti. A középkorig visszanyúló malomhelyen az 1500-as években kezdték felépíteni az épület elődjét. Mai formáját a 19–20. századi építkezések során nyerte el. A sörfőzdet a 20. század közepén bezárták, miután azt egy konkurens sörgyár megvásárolta. A tovább működő magtárat és a malmot a háború után államosították, majd helyi mezőgazdasági üzemek használatában a nyolcvanas évekig őrizte eredeti funkcióját. Mosonmagyaróvár szimbolikus értékű ipari műemléke azóta üresen áll, és várja sorsa jobbra fordulását.

Paál Zsófia 2008-ban Junior prima-díjat nyert diplomatervében az épületegyüttest az óvári belváros új kulturális központjaként képzelte el. A vár, a főutca és a sétálóutca metszéspontjában álló malom városszerkezetileg valóban alkalmasnak tűnik erre a feladatra. A terv három használati zónát irányoz elő. Az első a városhoz való kapcsolódást szolgálná, a második egy mélygarázzsal ellátott kereskedelmi központnak adna otthont, míg a harmadik a vízparti szabadidő-eltöltést szolgálná.

A város és vizeinek, ez esetben a malomcsatormának a kapcsolata olyan erőnye a tervnek, amely külön figyelmet érdemel. Paál Zsófia írja egy későbbi munkájában: „Ahhoz, hogy sikerüljön az embereket ismét közel vinni a vízhez, újra meg kell ismerni azt. Ki kell keresni azokat az értékeit, elemi tulajdonságait, amik kezdetektől összekapcsolódnak az emberrel, érvényre juttatják a természet törvényszerűségeit.” Mosonmagyaróvárt keresztülszövik a kisebb-nagyobb folyóvizek, amelyek sokáig épp a malom miatt nem voltak összekapcsolhatók. Nemrégiben készült el a vízicsúszda, amely ezt a problémát volt hivatva orvosolni. Új arculatot kapott a malom előtere is: az örökké morgolódnók szerint oda nem illő, „modern brüsszeli” stílusban. A stílus persze nem brüsszeli, hanem inkább divatos. Az azonban, elnézve a sok szürkeséget, elgondolkodtató, hogy „a természet törvényeit” érvényre juttató városi vízfelületek mentén nem lenne-e célszerűbb a mostaninál több növényt telepíteni?



FOTÓ: KERESKES ISTVÁN

HOTEL BERGHOF TAUPLITZALM

SZEZONKEZDŐ BESÉLÉS TAUPLITZALMON:

2015. DECEMBER 3–6. (CSÜTÖRTÖK–VASÁRNAP)

3 éjszaka félpanzióval, 3 napos sibirlettel

Kedvezményes ár: € 230 / felnőtt

**Kezdje az idei Síszezont
az Alpokban, Tauplitzalmon!**

- Várunk szeretettel idén is mindenkit egy vidám szezonkezdésre a hóbiztos Tauplitzalm-fennsíkron, a Hotel Berghofban, a sítérep kellős közepén, 1650 m magassághan.
- Sielés közvetlenül a szálloda ajtajától, délután és este programok a házban (Après-Ski, fáklyás túra, diszkó stb.).
- Kedvezményes síoktatás is igényelhető.



Bővebb információ: Tömösvári László, igazgató
Telefon: +43-3688-2325 • Mobil: +43-664-385-9773
Hotel Berghof Tauplitzalm • Tauplitzalm 19. 8982 Tauplitz

**Honlap: www.berghof-tauplitz.at
E-mail: info@berghof-tauplitz.at**



SZERZŐINK



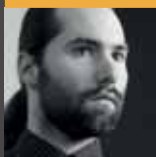
Balázs István „Balu” (1976) ornitológus, mintegy 10 éve foglalkozik ragadozó madarakkal és azok védelmével, eközben számos különleges helyszínt keres fel Földünkön



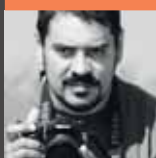
Bottlik Zsolt (1966) geográfus, az ELTE Földrajz- és Földtudományi Intézetének tanszékvezető docense. Kutatási területe az etnikai földrajz, valamint Közép- és Délkelet-Európa országainak regionális földrajza. Az ELTE Etnikai Földrajzi Műhelyének alapítója



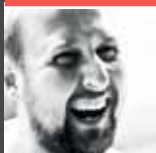
Erdélyi Péter (1960) dokumentumfilm-készítő. A Lomonosov Egyetem történelem-néprajz szakára járt, számos elemző, főként néprajzi filmet készített Közép-Európában és Ázsiában is



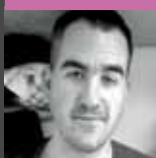
Francsics László (1984) építészmérnök, fotográfus, egyetemi oktató, a Magyar Csillagászati Egyesület tagja. Csillagászati képrögzítéssel 2003 óta foglalkozik, szakterülete az asztrófizikai érdekességek esztétikus bemutatása. A hazai asztrófotós-mozgalom egyik fő szervezője



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



Karácsonyi Dávid (1981) geográfus, szakterülete a terület- és településfejlesztés. Kedvenc tájai a volt Szovjetunió iparvidékei, de hosszabb időt töltött ösztöndíjasként Kelet-Ázsiában is. Az MTA Földrajztudományi Kutatóintézetének munkatársa



Kristóf Veronika a Sea Shepherd magyarországi képviselője, önkéntesként a szervezet hajóján négy antarktízi nyarat töltött a Déli-óceánon, a japán „tudományos” bálnavadászattal szembeni küzdelemmel.
www.seashepherd.org



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



Mieble Dániel (1985) az ELTE-n végzett terület- és településfejlesztő geográfusként. Hobbija az utazás, különböző kultúrák megismerése. Jelenleg a Budapesti Közlekedési Központ MOL Bubi projektmunkatársa



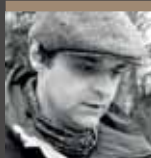
Molnár Attila Dávid (1976) természetfilmes, forgatókönyvíró, rendező. Filmezés mellett sokáig búvárkodott, mostanában a kedvtelési célú hajózás különféle módjait teszteli, a PET Kupa alapítójaként pedig belekóstolt a pillepalcokon történő hajózásba is



Ónodi Zsolt (1984) geográfus, korábban az ELTE oktatója, jelenleg a Lechner Tudásközpont térinformatikai szakértője. 2008 óta foglalkozik téradatok vizsgálatával, térbeli összefüggések elemzésével



Telbisz Tamás (1973) geográfus, az ELTE Természetföldrajzi Tanszékének docense. Kedvenc kutatási területei a karsztvidékek, de a különleges magashegységi területek, vulkánok és a kultúrtájak is vonzzák



Tamáska Máté (1976) szociológus, szociográfus, a váci Apolló 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



BORSÁK SAROLTA:

VILÁGÖRÖKSÉG A FÖLD ALATT



FOTÓ: EGRİ CSABA

Föld alatt kanyargó folyómedrek, tágas aknáknak, gigászi méretű cseppkőoszlopok, finom borsókövek, girbegurba heliktittek, bokorként elágazó aragonitásványok, különleges, felszín alatti élővilág, őskori kultúrák nyomai, európai jelentőségű palaeontológiai leletek... Bár már 20 év is eltelt azóta, hogy a két ország közös előterjesztése nyomán a helyszín elnyerte a világörökség címet, még mindig nagyon sok téren az ismeretlenség homályába vész. Betudható ez egyrészt annak, hogy az ország oly távoli, eldugott pontján van, de annak is, hogy értékeinek legnagyobb része rejtve marad a világközönség előtt.

FARKAS ALEXA–TRUPKA ZOLTÁN: A SZENNYEZŐ FÉNY



FOTÓ: KOLLÁTH ZOLTÁN

A rosszul beállított világításra a virággyásokba épített fényvetőktől a jobbára felfelé világító utcai lámpákig számtalan példát ismerünk. Sok kicsi pedig itt is sokra megy, így Budapest fényburáját még a Mátrából is megfigyelhetjük, a János-hegyi kilátó díszkivilágítása pedig a 80 km-re fekvő Pizskéstetőről is látható. E kilátó fényoszlopainak hatása egyébként is igen tekintélyes: ha lekapcsolják őket, Budapest fénykupolája is 10%-kal halványabbá válik.

KARANCSI ZOLTÁN:

AZ ANTILOP-KANYON



FOTÓ: KARANCSI ZOLTÁN

Az 1960-as években egy Bruce Barnbaum nevű amatőr fotós néhány fekete-fehér fotót készített itt, s ennek következményeként mára a terület a sivatagi fotósok egyik Mekkája lett, ahol sosem lehet tudni, mi várható a következő kanyarulat után. A falak rajzolata, a víz által vésett barázdák arculata hihetetlenül változatos, hiszen a megvilágított falrészekről visszaverődött fény erőssége, színe függ a falakon ki-preparálódott rétegek anyagától, formájától és a fény beesési szögétől is.



MAGYAR
FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG

ALAPÍTVÁ: 1872

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

Elnök: Dr. Gábris Gyula

Alelnökök: Dr. Kovács Zoltán

Dr. Michalkó Gábor

Főtktár: Dr. Mari László

Ügyvivő: Heilling Zsolt

Tktár: Erőss Ágnes

Könyv- és térképtáros: Pétervári László

Szakosztályok:

Biztonságtföldrajzi és Geopolitikai
Szakosztály Expedíciós Szakosztály
Társadalom- és Gazdaságtföldrajzi
Szakosztály Hegymászó Szakosztály
Oktatás-módszertani Szakosztály
Egészségtföldrajzi 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 (Szekesvárad)
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. Nemerkenyi 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. Nemerkenyi Antal

2005–2006, főszerkesztő: Dr. Vojnits András

2006-tól főszerkesztő: Dr. Nagy Balázs

A túlélő árnyéka

AZ EL KAZOVSKIJ ÉLETMŰ

The Survivor's Shadow – The Life and Works of El Kazovsky



MAGYAR NEMZETI GALÉRIA

2015. november 6. – 2016. február 14.

Egyetemesi Partner:



Műtárgypárti:

fidelio

múlt kor

@FÖLDGÖMB

11 2016

artmagazin

BIBLIKA

Net/Valencia

ISSZANAP HÍRLEK

PESTI 411

Amber & Co.

Infórádió

ambrosia

NY

ARTIST

TOFINO, BC / CANADA
CHRIS BURKARD

MINDIG MÁSHOL MINDIG UGYANABBAN A DZSEKIBEN

A MODERN FELFEDEZŐKNEK TERVEZETT,
TÖBB MINT 50 FAJTÁBAN KÉSZÜLŐ THERMOBALL™
MODELLJEINK MINDEN KÖRÜLMÉNYEK
KÖZÖTT BIZTOSÍTJÁK SZÁMODRA A KOMFORTOT

THERMOBALL™
PRIMALOFT

TUDJ MEG TÖBBET ITT: THENORTHFACE.COM



NEVER
STOP
EXPLORING™

THE
NORTH
FACE