

▷ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: MIHÁLFY PÉTER

ÉSZAKKELETI-KÁRPÁTOK CSATATEREKEN, REJTŐZKÖDŐ HADI UTAKON

A Máramarosi-havasok ukrainai vonulatai nem tartoznak a magyar turizmus kedvelt célpontjai közé. A rossz állapotú utak, a fejletlen infrastruktúra és a politikai bizonytalanság még mindig komoly visszatartó erő. Ám e vidék a hegyikerékpározás, vadvízi evezés és az egyre népszerűbbé váló „haditurizmus” valóságos paradicsoma...

Magyarország 1938 novemberében az 1. bécsi döntés alapján visszakapta a Felvidék déli részét, négy hónappal később pedig elfoglalta egész Kárpátalját. Ez utóbbi északkeleti határán, a Kárpátok gerincén magyar–lengyel határszakasz jött létre. Amikor 1939 szeptemberében a Szovjetunió – a Molotov–Ribbentrop-paktum titkos záradéka alapján – megszállta Kelet-Lengyelországot, a Szovjetunió vált határossá Magyarországgal itt, a Kárpátok gerincvonalán.

VÉDELMI VONALAK AZ ÉSZAKKELETI-KÁRPÁTOKBAN

Az Északkeleti-Kárpátokban 1939 szeptembere és 1941 júniusa között két, teljesen eltérő berendezkedésű ország nézett farkasszemet egymással: a Magyar Királyság és a Szovjetunió. A magyar hadvezetés a Kárpátok gerincétől 10–20 km-re azonnal nekikezdett az Árpád-vonal építésének, és felkészült, hogy e területet mindenképpen megvédje, a Szovjetunió pedig nekilátott, hogy szovjet mintára alakítsa át a társadalmat és a gazdaságot a Kárpátok gerincének másik oldalán, amely a történelem folyamán első ízben került orosz fennhatóság alá.

Az Árpád-vonal beton kiserődök és völgyzárak sorozataként épült meg. Nagy, Tisza-völgyi erődítései Rahón, Tiszabogdányban és Kőrösmezőn létesültek, legtöbbször a folyó néhány száz méteres környezetében, ahonnan a Tisza menti országotat tűz alá lehetett venni.

Miután a Kárpátok túlsó oldala német fennhatóság alá került – ám már felsejlett, hogy a háborút nem Németország nyeri meg –, a magyar hadvezetés nekifogott egy újabb védelmi vonal megépítésének a Kárpátok gerincén túl, attól északkeletre. Ez volt a Hunyadi-állás: egy földből épült, táborszerű erődítésrendszer. Létesítményei nem korlátozódtak a Prut völgyére, hanem sokszor az attól 5–6 kilométerre levő hegygerincen találjuk meg maradványait. Bár a Hunyadi-álláson – az

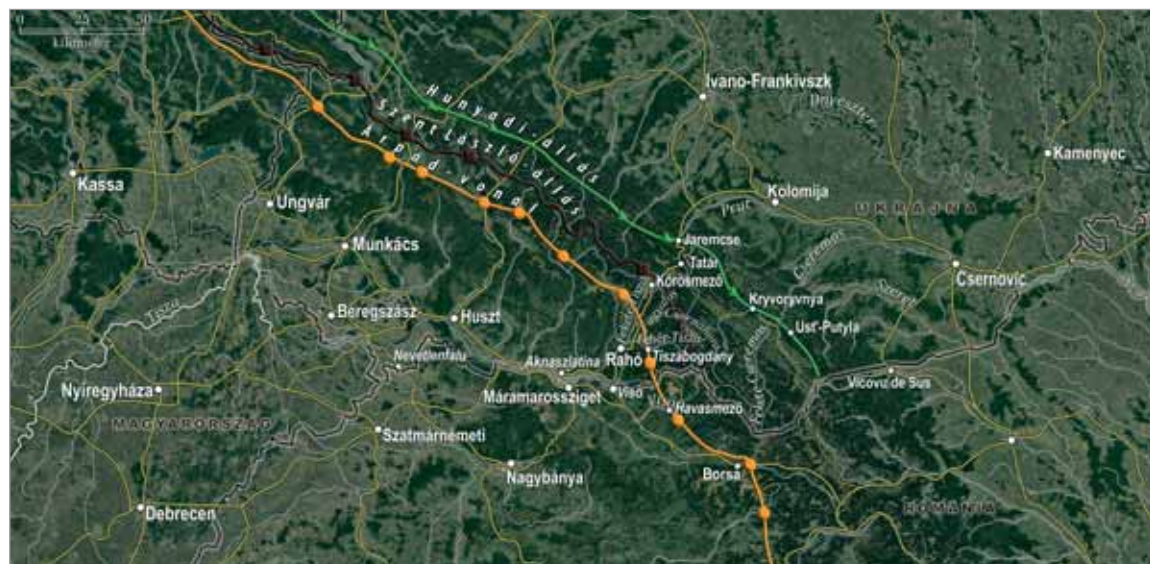
A magyar hadvezetés a Kárpátok gerincétől 10–20 km-re azonnal nekikezdett az Árpád-vonal építésének, és felkészült, hogy e területet mindenképpen megvédje.



GERINCÚT (KEZDŐ OLDALPÁR)
A ROMÁN–UKRÁN HATÁR MENTÉN. NEM TILTOTT ÖVEZETRŐL, ÚTLEVELEL TURISTÁK IS LÁTOGATHATJÁK. SOKAN ÁFONYÁT VAGY GOMBÁT SZEDNI JÖNNEK FEL VERHOVINÁBÓL VAGY TISZABOGDÁNYBÓL

UKRAJNA ÉS ROMÁNIA HATÁRÁN
HATÁRKERÍTÉS A KÁRPÁTALJAI LONKA TELEPÜLÉS MELLETT

A FOLYÓMEDER NEM AKADÁLY
LÁNCTALPAS ÁGYÚVONTATÁS AZ 1. UKRÁN FRONT VONALÁN 1944 OKTÓBERÉBEN



Árpád-vonallal ellentétben – nem voltak betonerődítmények, a hatalmas, 2 méter élhosszúságú, vasbetonból készült harcoksiakasztó gúlák mindmáig ott ülnek a Prut és a Prutec medrében.

A Hunyadi-állás az Árpád-vonalhoz viszonyítva kisebb költségvetéssel épült, és manapság sokkal kevésbé ismert. Mégis, a Prut völgyében a Hunyadi-állásnál állították meg kemény harcokban a Vörös Hadsereget, mely 1944. augusztus 5. és szeptember 8. között védelemben ment át. Az Árpád-vonalat viszont elérte az épített erődök végzete: amikor később ideért a front, az ellenség a Fagyalos 1800 m-es hegyhátaival keresztül meglelte, és néhány nap alatt elfoglalta.



FORRÁS: 477768.LIVEJOURNAL.COM/4216367.HTML

A KÁRPÁTOK HADSZÍNTÉR LESZ...

Az 1944. augusztus 5. előtti napokban a Vörös Hadsereg négy támadást indított a Prut bal partján húzódó hegygerinc 1000 méter körüli magaslatain a Hunyadi-állásba meglehetősen rendezetlenül visszavonuló magyar alakulatok ellen. A VI. hadtest élére kinevezett kisbarnaki Farkas Ferenc parancsnoksága alatt ezeket visszaverték, és a korábbi pánik után sikerült az arcvonalat megszilárdítani.

Maga a frontzóna ekkor a Balti-tengertől a Fekete-tengerig ért, és augusztus 5-én megalakult a Vörös Hadsereg IV. Ukrán Frontja. De miért volt szükség a már meglévő három mellé még egyet létrehozni? A IV. Ukrán Frontot különleges, hegyi hadviselésre alkalmas hadseregcsoportként hívták életre. Élére I. E. Petrov tábornokot jelölték ki, akinek már volt tapasztalata a hegyi hadviselésben a Kaukázusban, a Krímben és a Pamírban is.

A Kelet-európai-síkságon lehangolóan előrenyomuló Vörös Hadsereg katonái leszálltak tankjaikról és teherautóikról, felszerelésüket hucul lovakra málházták át, és útjukat gyalog folytatták nyugat felé, a meredek hegyoldalak

FORRÁS: GRECSKO: A KÁRPÁTOKON ÁT



NEHÉZ TEREPEN

A VÖRÖS HADSEREG TÁMADÁSBAN: EGY ÜTEG FELHÚZÁSA AZ EMELKEDŐN, KÉZI ERŐVEL

ESŐ UTÁN

MEGCSILLAN AZ ELSŐ NAPSUGÁR A BARNABÁS FALU TEMPLOMÁNAK HAGYMAKUPOLÁJÁN EGY KÖZELI SZIKLÁRÓL NÉZVE. PONT EZEN A HELYEN FORGATTÁK AZ IGAZSÁGÉRT HARCOLÓ OLEKSA DOVBUS HUCUL BETYÁRRÓL SZÓLÓ SZOVJET FILM EGYES JELENETEIT

A IV. Ukrán Frontot különleges, hegyi hadviselésre alkalmas hadseregcsoportként hívták életre. Élére I. E. Petrov tábornokot jelölték ki, akinek már volt tapasztalata a hegyi hadviselésben...

Szeptember 23-a után azonban a tét már nem az országhatár védelme volt, hanem az Észak-Erdélyből Debrecen felé visszavonuló hadosztályok fedezése az oldalba támadás ellen.

erdőségeiben. Mindez a síksághoz szokott katonák alapos átképzése után vált lehetségessé. Augusztusban nem is indítottak jelentős támadást, ekkor a katonák alpinistaképzést kaptak. A front mögött gyakorolták a megerősített hegycsúcsok elfoglalását, ködben tájékozódást, vagy éppen a 76 mm-es üteg felvonszolását 40 fokos emelkedőn 200 méter magasra, gépi segítség nélkül...

Alkalmassá tették a hadsereget, hogy a hegyi terepnek megfelelően kisebb csoportokban haladhasson előre, századonként 3-4, felmáhházott hucul lóval, amelyek könnyedén haladtak a hegyek közt is.

A felkészülés után szeptember 8-án indult meg a IV. Ukrán Front támadása. Ekkorra már megtörtént a román átállás, és a Tatár-hágótól fokozatosan erőket kellett elvonni ennek kompenzálására. Ám a

magyar hadsereg kemény ellenállást tanúsított. Végül szeptember 23-án elrendelték a visszavonulást az Árpád-vonalra. Ekkorra azonban a tét már nem az országhatár védelme volt, hanem az Észak-Erdélyből Debrecen felé visszavonuló hadosztályok fedezése az oldalba támadás ellen. Így az Árpád-vonal védelmében nem zajlottak olyan kemény harcok, mint a Hunyadi-állás megőrzéséért. Ehelyett a magyar csapatok halogató harcokkal hátráltak Máramarosziget, majd Huszt felé.





A KÖRÖSMEZŐI ZSIDÓ TEMETŐ

A VÁROS MELLETTI DOMBON. A KIDÓLT ÉS KIDŐLÉS ELŐTT ÁLLÓ SÍRKÖVEKET NINCS, AKI GONDOZZA



A VONAT CSAK RAHÓIG KÖZLEKEDIK...

AZON TÚL, A ROMÁN–UKRÁN HATÁR IRÁNYÁBA MÁR NEM. AKNASZLATINÁRA CSAK 500 KM-ES KERÜLŐÚTON LEHET ELJUTNI – A MÁSIK IRÁNYBAN

JÖN AZ UGRÁLÓVÁR, VISZ AZ UKRÁN HADSEREG

PLAKÁTOK A TISZABORKÚTI KÖZSÉGHÁZA HIRDETŐTÁBLÁJÁN. ÖNKÉNTESTOBORZÁS AZ UKRÁN HADSEREGBE



„ÜDVÖZÖLJÜK KÖRÖSMEZŐN, A HUCUL KÖZTÁRSASÁG FŐVÁROSÁBAN”

– ÍGY A KOPOTTAS KÖSZÖNTŐTÁBLA, UTALVA A MONARCHIA FELBOMLÁSA UTÁN NÉHÁNY HÓNAPIG LÉTEZŐ HUCUL KÖZTÁRSASÁGRA

ITT MÉG VÖLGYBEN FUT A TISZA

Máramarosszigetről fahíd vezet át a Tiszán a kárpátaljai Aknaszlatinára: egyszerre egy nyomon, maximum 3,5 tonnás járművek számára járható. Az öreg gerendahíd az egyetlen lehetőség a határátkelésre a több száz kilométeres román–ukrán határszakaszon. Ezt is 2001-ben nyitották újra, „cserébe” megszűnt a vonatközlekedés a két ország között...

Aknaszlatináról hegyibiciklivel indulok a Tatár-hágó felé. Lonka település után összeszűkül a Tisza völgye – a dohánycsempészek kedvelt helyén járok, árujukat itt viszonylag könnyű átjuttatni a túlpartra. Nem véletlenül fut itt erős határvédő kerítés és az esti járőrözések is rendszeresek.

A Tisza-völgy már a 19. században is hívogató vasútfejlesztési irány volt. A század végén Máramarossziget fölött Rahón és a Tatár-hágón keresztül továbbépítették a vonalat egészen a Prut völgyéig, ezáltal Máramarosszigetről Galícia közvetlenül is elérhetővé vált. A vasúti közlekedés jelenlegi állapota viszont az 1894

előttire emlékeztet! Rahóról csak óriási, 500 kilométeres kerülőúton lehet elérni Aknaszlatinára (Sztrijen és Munkácson keresztül). Összehasonlításképp: Rahó és Aknaszlatina távolsága a Tisza mentén mintegy 50 km. Ennek egyik oka, hogy a Tisza-völgyi ukrain vasút középső szakasza Romániához tartozik, és a két ország között ma nem működik a határon átvezető vasúti közlekedés.

A háborús időkben ez azonban másként festett: miután 1940 szeptemberétől a 2. bécsi döntéssel Észak-Erdély is Magyarország része lett, a Tisza völgyében épült vasút teljes egészében ismét magyar területre került: az akkori országhatárt képező Tatár-hágó Budapesttől közvetlenül elérhetővé vált vonattal. Az 1944-ben a Tatár-hágóért vívott harcokban e vasút a Magyar Királyi Honvédség egyik legfontosabb utánpótlási vonalát képezte.

Rahóról csak óriási, 500 kilométeres kerülőúton lehet elérni Aknaszlatinára (Sztrijen és Munkácson keresztül). Összehasonlításképp: Rahó és Aknaszlatina távolsága a Tisza mentén mintegy 50 km.

A PRUT MENTÉN...

A keletről előrenyomuló Vörös Hadsereg az Észak-keleti-Kárpátok felé szorította a német és a magyar alakulatokat. A németeknek a szovjet előrenyomulás nyugati irányú elreteszélése, míg a magyaroknak a Kárpátok védelme volt az elsődleges cél. Beregfy Károlynak, az 1. magyar hadsereg parancsnokának német felettese volt, de egyidejűleg a „legfelsőbb helyről kapott magyar utasításoknak” is meg kellett felelnie. Ez zűrzavarhoz vezetett, a Prut völgyében hanyatt-homlok hátrált/menekült a magyar haderő – több mint 100 km hosszú völgyi „dugót” alkotva.

Beregfyt július 26-án a káosz miatt felmentették, és helyette ideiglenesen kisbarnaki Farkas Ferencet nevezték ki parancsnoknak. Számára olyan fontos volt a Rokieta-csúcs védelme – mindeközben a sorok rendezése, a menekülés megállítása –, hogy rendfenntartó rajcsoportok felállítását rendelte el, akik lőhettek is az esetleg hátráló honvédekre. Ez a szovjeteknél nem volt szokatlan, a magyar honvédségnél azonban rendkívülinek számított egy ilyen súlyos – de egyébként a korabeli katonai szabályzat által megen-
gedett – parancs kiadása.

Beregfy Károlynak, az 1. magyar hadsereg parancsnokának német felettese volt, de egyidejűleg a „legfelsőbb helyről kapott magyar utasításoknak” is meg kellett felelnie.

ÉPÍTŐANYAG-BESZERZÉS

MIKULICSIN, PRUTEC-MEDER. KÖZBEN A MEGRENDELŐ LELKESEN IRÁNYÍTJA A MUNKÁSOKAT (CSALÁDTAGJAIT?) A HÍDRÓL. HÁTTÉRBE A ROKIETA-CSÚCS ELŐHEGYEI, AHONNAN A SZOVJET TÁMADÁSOK JAVA ÉRKEZETT 1944-BEN



HARCOKSIKASZTÓ GŰLÁK

A PRUTEC MEDRÉBEN, MIKULICSINBEN. AZ EGYKORI LENGYEL ÜDÜLŐFALUT 1944. JÚLIUS VÉGÉN – AUGUSZTUS ELEJÉN FOLYAMATOSAN TÁMADTÁK A SZOVJETEK

VOROHTA VASÚTÁLLOMÁSA 2018-BAN

IDÁIG JÁRTAK A VONATOK ÉS SZÁLLÍTOTTÁK A KATONÁKAT ÉS A HADIANYAGOT, AMIG A VI. HADTEST A HUNYADI-ÁLLÁSBAN HARCOLT. VOROHTÁT 1944. SZEPTEMBER 22-ÉN FOGLALTÁK EL A SZOVJETEK. MÁSNAP A VI. HADTEST PARANCSNOKA KIADTA A PARANCSOT A VISSZAVONULÁSRA AZ ÁRPÁD-ÁLLÁSBA, AMELY EGYBEN A TATÁR-HÁGÓ FELADÁSÁT IS JELENTETTE. ÍGY A VÖRÖS HADSereg EGYIDEJŰLEG LÉPTE ÁT A HATÁRT SZEPTEMBER 23-ÁN A BÉKÉS MEGYEI BATTONYÁNÁL ÉS A TATÁR-HÁGÓNÁL



A FEKETE-CSEREMOS VÖLGYÉBŐL A FEHÉR-TISZÁHOZ

A Prut és a Cseremos forrásvidéke – mint egy hatalmas síkvidéki ország egyetlen hegyvidéki üdülőhelye – jócskán felértékelődött Ukrajna számára. Egyre-másra épülnek a kijevi elit hétvégi villái a Kárpátokban – Juscsenko vagy Porosenko elnök sem kivétel. Ugyanakkor a kisebb pénzü kijevieknek komfort nélküli, bérelt faházzal kell beérniük.

Amikor a mezőháti kempingben arról faggatom vendéglátómat, vajon merre van a huculok fővárosa, némi habozás után a Fekete-Cseremos-völgyi Zsabjét említi mint a legnépesebb hucul várost. Ezt azonban legfeljebb egy II. világháború előtti lengyel térképen találunk így meg... A mai térképeken Verhovina a neve.

Verhovina környékén a Kárpátok vonulatai dombvidékké szelődülnek, amelyet azonban minden oldalról 1300–1800 méteres vonulatok vesznek körül. Völgymedencének is nevezhetjük a területet, sőt az Északkeleti-Kárpátokban általánosan verhovinának hívják az ilyen hosszú, völgyszerű medencéket, melyek alja korántsem sík.

Ez a körülrzárt dombvidék, amelyet a Fekete- és Fehér-Cseremos szabdal, a huculok egyik magterülete. Feljebb a folyókon romantikus, vad hegyvidék kezdődik, melynek településeire aszfalt már nem vezet, és ahol még inni lehet a tiszta vizű folyókból – és nemcsak egyszer...

Amikor a Magyar Királyi Honvédség a foko-

EMLÉKEZÉSKULTÚRA, KRASZNIK

HÁTTÉRBE: SZOVJET EMLÉKMŰ
AZ ITT 1941–1945 KÖZÖTT ELESETT
KATONÁK NÉVSORÁVAL,
ELŐL: KERESZT AZ UKRÁN KÉK-FEHÉR
LOBOGÓVAL ÉS AZ UPA FEKETE-PIROS
ZÁSZLAJÁVAL, AZ 1941-1958 KÖZÖTTI
HARCBA ELESETT HELYIEK NÉVSORÁVAL
– ITT, A HEGYEK KÖZÖTT NEMHOGY
1945-BEN, DE MÉG AZ 50-ES ÉVEK ELEJÉRE
SEM ÉRTEK VÉGET AZ ÖSSZECSAPÁSOK!

TÁJHÁZ

A SZERZŐ HUCUL NÉPVISELETBEN

A körülrzárt dombvidék, amelyet a Fekete- és Fehér-Cseremos szabdal, a huculok egyik magterülete. Feljebb a folyókon romantikus, vad hegyvidék kezdődik, melynek településeire aszfalt már nem vezet, és ahol még inni lehet a tiszta vizű folyókból...

2000 FT-OS SZÁLLÁSLEHETŐSÉG ZELENÉBEN, A KÉK ÉS ZÖLD FALUBAN



zódó keleti, szovjet nyomás miatt elhagyta a területet, hogy az Árpád-vonalra vonuljon vissza, az Ukrán Felkelő Hadsereg (UPA) helyi harcosai felajánlották, hogy átveszik a honvédek helyét állásaikban, és tartják azt még néhány óráig, hogy a magyarok biztonságosan vonulhassanak vissza. A huculok ugyanis 1939 szeptembere és 1941 júniusa között itt már kaptak kóstellót a szovjet-rendszerből... Az ahhoz kapcsolódó deportálások is megkezdődtek, ezért 1944-ben fő ellenségüknek a szovjeteket tekintették. A magyar honvédség 1944-es távozása után pedig még sok-sok évig tartott a harc az UPA és a Vörös Hadsereg (később CA) között. Megtorlásul a hucul lakosság jelentős részét munkatáborokba hurcolták.

Zelena faluban Vaszilina néni helyi múzeumba is betérek, és el is mondom neki, azért vagyok itt, hogy megismerjem azt a területet, ahol 1944 nyarán és őszén harcolt a szovjetekek ellen a magyar hadsereg. Ez nem nyilvánvaló módon a néni tetszését is kiváltja, feleleveníti nagyapja történetét, akit a szovjetekek hurcoltak el fiatalon, és szülőföldjétől távol halt meg. Bizalma jeléül rám adja a hucul népviseletet is...

Nyugat-Ukrajnában 1944-ben sokszor kimondottan jó volt a magyar harcoló alakulatok és a helyiek kapcsolata. A sztarosztákkal (bírókkal) egyeztetve a falvaktól vásárolták az élelmet, és az is előfordult, hogy a magyar katonák és az UPA harcosai egy helyen voltak elszállásolva, együtt vívtak meg kisebb ütközeteket a szovjetek ellen. Mindezt nemcsak magyar források, hanem a Moszkvából a front mögé küldött szovjet felderítők jelentései is megerősítik.

Először a Cseremos mentén kerekedek, aztán Sibbenénél a jól követhető, Mackensen-féle I. világháborús hadi út elhagyja a völgyet, és elkezd szerpentinekkel tarkított kapaszkodóját a Csornahora gerincére, amelynek túloldala már Kárpátalja. Az 1944 nyarán megerősített út 19 hídját – melyek végül csak a visszavonulásban játszottak szerepet – a háború végén felrobbantották. Ma viszont teherautóval vagy hegyibiciklivel is kitűnően járható.

Felsőbb, hegyháti, gyephavas szakaszán, ahol az út veszít meredekségéből, és a vízfolyások kevésbé mossák szét, még megfigyelhető az eredeti, szegéllyel épített „köves út” szerkezete is, ami talán még az 1944-es felújításból származik.

A füves tetősínten egy ellenőrző pontba futok, ám mindkét ukrán határőr elfoglalt: a rangban magasabbik mintha aludna a romos kunyhóban, beosztottja, Iván pedig éppen motoros fűrészrel vág fát a hátsó udvarban, és egyikük sem lát-hall engem. Végül óvatosan Iván mögé férközöm, aki aztán jelenti felettesének, hogy itt egy ember át akar menni Kárpátaljára. – Útlevele van? – Igen. Több kérdés nincs, Iván már nyitja is a kaput.

ITT NINCS HATÁRÁTKELŐ
A MACKENSEN-ÚT ROMÁNIÁHOZ KERÜLT, HAVASMEZŐRE VEZETŐ SZAKASZÁRA NEM LEHET RÁHAJTANI

Az 1944 nyarán megerősített út 19 hídját – melyek végül csak a visszavonulásban játszottak szerepet – a háború végén felrobbantották. Ma viszont teherautóval vagy hegyibiciklivel is kitűnően járható.

A MACKENSEN-HADIÚT HAVASI RÉSZE
JÓL KIVEHETŐK A SZEGÉLYKÖVEK, ÉS LÁTSZIK, HOGY NEM KÖSZÖRÁSSAL, HANEM ÉPÍTÉSSEL KÉSZÜLT. KISSÉ MÁR KIVÁLYÚSODOTT A HATÁRŐRÖK KRAZ TEHERAUTÓINAK NYOMÁSA ALATT, DE EREDETI JELLEGÉT NEM VESZÍTETTE EL



Ám 1 km után a Mackensen-féle hadi út már nem követhető, mert átvezet a mai határon a Visó völgyébe, Romániába. Helyette a román–ukrán határvonalon folytatom a tekerést a gerincen. Hirtelen magyar rendszámú dzsip kerül mögém, és meg is előzne, ha ezt engedné a kivályúsodott földút. Megállítom, beszélnek végre néhány szót magyarul. Nem sikerül, mert kiderül, verhovinai huculok vezetik, és csak vették az autót Magyarországon... Olyan apróságok pedig, mint rendszám, úgy látszik, itt nem számítanak. A dzsip ide-oda cirkál, miközben utasai szünet nélkül kurjongatnak, keresik a verhovinai áfonyaszedő különítményt. Itt is vannak éppen, már jönnek, nemcsak kezük-szájuk, de egész ruhájuk lila az áfonyától. A határsáv egyébként élénk megélhetési helyszín, ám a békés áfonyaszedéshez képest az alkohol- és dohánycsempészet lényegesen durvább üzletág...

TISZABOGDÁNYI ÁFONYASZEDŐK
VISZIK ZSÁKOKBAN A ZSÁKMÁNYT, NÉHÁNY KILOMÉTERRE A FEHÉR-TISZA FORRÁSÁTÓL. KERÜLGETJÜK A KÖVEKET A PATAKMEDEKRE EMLÉKEZTETŐ, TISZA-VÖLGYBE VEZETŐ ÚTON

A Sztig-csúcs közelében újabb ellenőrző pont következik. Gyenge térképetem kínálva kérdem a katonákat, mondanák meg, hol vagyunk pontosan. De nem mutatják meg, mert talán ők se tudják. Viszont az áfonyaszedők szerint van a közelben egy forrás, ott legalább feltölthetem vízkészletemet.

Nemsokára egy nagy Krasz teherautó bömböl el melletttem, platóján már a másik oldal képviselői – kárpátaljai gomba- és áfonyaszedő-konkurencia egyedei ülnek. Egy térkép nem jelezte szerpentineken levergődünk a Fehér-Tisza völgyébe, közben csatlakozom néhány motoros áfonyaszedőhöz is. Mire legurulok Tiszabogdányba, ők már kipakolták portékájukat a teherautóból, és sörüket isszák. Engem is hívnak, de rám még egy nagyobb menet vár, a Tisza völgyében, egészen Máramaroszigetig...



MIHÁLFFY PÉTER
GEOFIZIKUS, SAP-TANÁCSADÓ,
SZERETI A TÖRTÉNELMI
REJTVÉNYEKET MEGFEJTENI



ZÖLDGÖMB
FESZTIVÁL

ZÖLDMOZI
NYEREMÉNYEK
ELŐADÁSOK
JÁTÉK

2019. OKTÓBER 27.
AKVÁRIUM KLUB | BUDAPEST

HOGYAN LEHETSZ ZÖLDEBB? MI KÖZE A ZÖLD KÖRNYEZETNEK A BOLDOGSÁGHOZ? HOGYAN SEGÍTI A VÁROSLAKÓK ÉLETMINŐSÉGÉT A KÖRNYEZET-TUDATOS KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉS? MIÉRT JÓ A NEMNÖVEKEDÉS, ÉS MI A GOND A FEJLŐDÉS HAJSZOLÁSÁVAL? MIÉRT TERHELI A KÖRNYEZETET A TERVEZETT ELAVULÁS? MILYEN KÖRNYEZETTUDATOS ÉS FENNTARTHATÓ ELKÉPZELÉSEK MENTÉN SZERVEZŐDNEK KÖZÖSSÉGEK? MILYEN ÖTLETEKKEL TEHETI ÉLHETŐBBÉ KÖRNYEZETÜNKET A TUDATOS VÁROSTERVEZÉS? MILYEN INNOVÁCIÓK SEGÍTIK ELŐ AZ ENERGIAHATÉKONYSÁGOT? MILYEN KÜLFÖLDI TAPASZTALATOKAT OSZTHATNAK MEG VELÜNK A DIPLOMATÁK ZÖLDPOLITIKÁJUKRÓL? – VAGY EGYSZERŰEN CSAK JÓL AKARSZ SZÓRAKOZNI, SZERETSZ JÁTSZANI, SZÍVESEN NÉZEL ISMERETTERJESZTŐ FILMEKET, SZERETNÉL TALÁLKOZNI A FÖLDGÖMBÖSÖKKEL? AKKOR GYERE, ÉS HOZD EL A CSALÁDODAT, A BARÁTÁIDAT IS!

A BELÉPÉS DÍJTALAN!
WWW.ZOLDGOMBFESZTIVAL.HU

A FESZTIVÁL FŐVONÓKÉ
DR. ADER JÁNOS,
KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK



A FÖLDGÖMB MAGAZIN RENDEZVÉNYE

A FÖLDGÖMB EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI ▾



E LAPSZÁMUNK MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTÁK ▾



MAGYAR
FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG

ALAPÍTVÁ: 1872

1142 BUDAPEST, ERZSÉBET KIRÁLYNÉ ÚTJA 125.
HONLAP: WWW.FOLDRAJZITARSASAG.HU
E-MAIL: INFO@FOLDRAJZITARSASAG.HU

ELNÖK: DR. CSORBA PÉTER
ALELNÖKÖK: DR. SZILASSI PÉTER
DR. MICHALKÓ GÁBOR
FŐTITKÁR: DR. DAVID LÓRÁNT
ÜGYVIVŐ: HEILING ZSOLT
KÖNYVTÁROS: KIESZ RÉKA

SZAKOSZTÁLYOK:
BIZTONSÁGFÖLDRAJZI ÉS GEOPOLITIKAI
SZAKOSZTÁLY, EXPEDÍCIÓS SZAKOSZTÁLY,
TÁRSADALOM- ÉS GAZDASÁGFÖLDRAJZI
SZAKOSZTÁLY, HEGYMÁSZÓ-SZAKOSZTÁLY,
OKTATÁS-MÓDSZERTANI SZAKOSZTÁLY,
EGÉSZSÉGFÖLDRAJZI SZAKOSZTÁLY,
TERMÉSZETFÖLDRAJZI SZAKOSZTÁLY,
TÉRKEPÉSZETI SZAKOSZTÁLY,
TURIZMUSFÖLDRAJZI SZAKOSZTÁLY,
FÖLDRAJZTANÁRI SZAKOSZTÁLY

TERÜLETI OSZTÁLYOK:
BAKONY-BALATON-VIDÉKI OSZTÁLY (VESZPRÉM)
BORSODI OSZTÁLY (MISKOLC)
DEBRECENI OSZTÁLY
DÉL-DUNANTÚLI OSZTÁLY (PÉCS)
DUNA-VÖLGYI OSZTÁLY (SZÉKESZÁRD)
EGER-BÜKK-VIDÉKI OSZTÁLY
GYÖNGYÖS-MÁTRA-VIDÉKI OSZTÁLY
KISALFÖLDI OSZTÁLY (GYÖR)
KISKUNSAGI OSZTÁLY (KEKESMET)
KÖZÉP-DUNANTÚLI OSZTÁLY (SZÉKESFEHÉRVÁR)
KÖRÖS-VIDÉKI OSZTÁLY (BÉKÉSCSABA)
NYIRSEGI OSZTÁLY (NYIREGyhÁZA)
NYUGAT-MAGYARORSZÁGI OSZTÁLY (SZOMBATHELY)
SZEGEDI OSZTÁLY
SZÉKELYFÖLDI OSZTÁLY (CSIKSZEREDA)
TOLNA MEGYEI OSZTÁLY (DOMBOVÁR)
ZALAI OSZTÁLY (NAGYKANIZSA)

KÖNYVTÁR ÉS GYŰJTEMÉNYEI:
1112 BUDAPEST, BUDAÓRSI ÚT 45.
TEL.: (06-1) 309-2600/1443
(2015. NOVEMBER 15-TŐL
HATÁROZATLAN IDEIG ZÁRVA TART.)

AZ ÉGGÖMBÖT TARTÓ ATLASZ A MAGYAR FÖLDRAJZI
TÁRSASÁG VÉDJÉYKÉNT BEJEGYZETT JELKEPE



LAPALAPÍTÓ (1929):
DR. MILLEKER REZSŐ

AZ ÚJ SZOROZAT
ÚJRAINDÍTÓI (1999):
DR. NEMERKÉNYI 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. NEMERKÉNYI ANTAL

2005–2006, FŐSZERKESZTŐ: DR. VOJNITS ANDRÁS

2006-TŐL FŐSZERKESZTŐ: DR. NAGY BALÁZS



Az optimális megoldás

Tartós bérleti megoldások akár 0%-os induló befizetéssel

Válassza a legoptimálisabb megoldást céges autója finanszírozására és flottakezelésére!

Nissan Leaf Acenta 40kWh 115 Le

Nettó havi bérleti díj:
100.500,- Ft / hó*



Skoda Octavia Style 1.0 Tsi 115 Le

Nettó havi bérleti díj:
69.500,- Ft / hó*



Ford Transit Custom Van L1H1 2.0 TDCi 105 Le

Nettó havi bérleti díj:
85.500,- Ft / hó*



* A bérleti díj tartalma:

- 48 hónap futamidő
- 20.000 km / év futásteljesítmény
- HUF alapú, változó kamatozású finanszírozás
- 20 % induló befizetés

- szerviz szolgáltatás
- gumi szolgáltatás
- biztosítások (CASCO, KGFB)
- gépjármű adók

További információkért lépjen kapcsolatba velünk:

Optimal Flotta Kft.
Tel.: +36 30 153 4568
e-mail: info@optimalflotta.hu

WWW.OPTIMALFLOTTA.HU



A feltüntetett bérleti díjak tájékoztató jellegűek. A meghatározott árak az aktuális feltételek és hatályos jogszabályok ismeretében készültek. Így azok megváltozása esetén akár módosulhatnak is. Az Optimal Flotta Kft. fenntartja magának a jogot, hogy az ügyfél pénzügyi adatainak bevizsgálásának eredményétől függően a biztosítási feltételek (pl. önerő) változhatnak. A képen látható autók illusztrációk, nem feltétlenül egyeznek meg a kijánlott típusal, felszereltséggel.



KULTURÁLIS KÖRUTAZÁSOK

városlátogatások
„üdülés és kultúra” programok
egzotikus utazások

**138-féle program,
566 időpontban**

FEHÉRVÁR TRAVEL
BÓNUSZ

- **5*-os indulási garancia**
- egyedül utazók felár nélkül
- útlemondási biztosítás a részvételi díjban
- idegenvezetés rádiós adó-vevővel
- székesfehérvári és budapesti indulás
- extra kedvezményes szállások vidéki utasainknak
- luxusautóbuszok

R01364/1996/2000



FEHÉRVÁR TRAVEL

Magyarország piacvezető körutazás-szervezője

8000 Székesfehérvár, Várkörút 40.

06-22/321-871 • info@fehervartravel.hu

www.fehervartravel.hu