

▷ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: KARÁCSONYI DÁVID

# BURRUNDIE

SZELLEMVÁROS

AZ AUSZTRÁL BOZÓTBAN

A 19. század számos aranyláza sok távoli, ritkán lakott helysín – például Kalifornia vagy épp Ausztrália – benépesülését ösztönözte. Az 1848-ban alig 1000 lakosú San Francisco a kaliforniai aranyláz eredményeként húsz év alatt százezres nagyváros lett, de hasonló karriert futott be az 1886-ban alapított dél-afrikai Johannesburg is. A kevés sikertörténet mellett jóval nagyobb a kudarcok száma, ezek nyomai pedig – többnyire – idővel eltűntek a kiürült vadonban...





**Úttalan utakon**

A kietlen bozótosban a térfő hiánya miatt nemcsak nehézkes, de nem is éri meg autómentőt hívni, mert többbe kerül a vontatás, mint maga a kocsi

Az ausztrál Northern Territoryn az 1870-es években robbant ki az aranyláz, a páratlan fejlődési lehetőséget azonban (a közhiedelemmel ellentétben) nem az aranymezők kimerülése, hanem politikai és fejlesztési hibák egész sorozata törte ketté.

A térség nem büszkélkedhet se Szingapúr-méretű kikötővel, se Johannesburg-nagyságú várossal, ám a megvalósulatlan álmok és a szellemtelepülések száma megannyi! A régi idők elhagyott nyomaival lépten-nyomon találkozni a kietlen, egyhangú bozótosban. Ezek közül az egyik Burrundie, a Northern Territory rövid életű „fővárosa”.

Észak-Ausztrália vad vidékein autózom, amikor a kalandvágytól hajtva elhagyom a járt utat: a burkolatlan csapáson néha dűngők szaladnak át a kocsi előtt, baljós előjelként pedig egy-egy kiegészített furgont kell kikerülnöm. A tájon gyorsan átszáguldó utazónak a vezetés kalandján kívül nem valami sok látnivalót kínál a végeláthatatlan bozótos. Magam is alig hiszem el, hogy épp egy egykori nyüzsgő, de már bő száz éve is végnapjait élő városon haladok át!

Az egykori Burrundie-t 1884-es alapításakor az aranymezők „fővárosának” (Inland Capital) szánták, és hatalmas metropoliszt álmodtak a helyére. Ám a leendő „ausztrál Johannesburg” pár évtizeddel később úgy tűnt el a semmiben, hogy aranyat, ónt, vasércet mindmáig bányásznak a környéken.

Vajon hogyan lehetséges ez?

A ma is ritkán lakott vidék története valójában kudarcok sorozata, amiben a helyi sajátosságokat figyelmen kívül hagyó, nagyratörő, s ezért elhibázott politikának is komoly szerepe jutott!

**A régi idők elhagyott nyomaival lépten-nyomon találkozni a kietlen, egyhangú bozótosban. Ezek közül az egyik Burrundie, a Northern Territory rövid életű „fővárosa”.**

**Roncstemető**

A bányászkonjunktúra időről időre újra embereket vonz a környékre, ám ha a gazdasági lehetőségek kimerülésével leáldoz egy-egy telep szerencséje, senki sem jön ide az ócskavasért



**Útbaigazítás**

Burrundie környékén a 100 kilométeres körzetben elszórt farmokon ma csupán 35 ember él



## Aranyrög a távirópózna gödrében!

John McDouall Stuart 1862-ben szelte át először dél felől sikeresen Ausztráliát: feladata a leendő Overland Telegraph útvonalának feltárása volt. Az expedíció eredményeként 1863-ban létrejött az Északi Terület (Northern Territory), 1869-ben pedig megalapították az első, azóta is lakott települést, Darwin-t, ami az Adelaide-ből kiinduló transzkontinentális táviróvonal tervezett északi végállomása volt. Az 1872-re elkészült táviróvezeték Darwintól tenger alatti kábelként folytatva útját Jakartán és Szingapúron át végső soron Londonnal kapcsolta össze Ausztráliát. Az oszlopok állítását 1870-ben kezdték meg Darwinből kiindulva, és az egyik oszlophely kiásásakor aranyat találtak!

A hír gyorsan terjedt, 1872-re pedig kitört az aranyláz. A kezdeti időkben a szerencsevadászok ideiglenes telepei az újabb és újabb aranylelőhelyeket követték. Az európaiakon túl kínaiak is egyre nagyobb számban jelentek meg, akiket eredetileg olcsó munkaerőként csábítottak a térségbe a táviróvezeték építéséhez. Mellettük a helyi őslakosok kisebb-nagyobb csoportjai is bekapcsolódtak a bányászatba. Bár a nyelvi és kulturális különbségekből fakadóan adódtak konfliktusok, a kölcsönös egymásrautaltság azonban együttműködésre sarkallta az embereket, a nyelvi különbségeket pedig a helyi, angol alapú pidzsin közvetítőnyelv oldotta föl.

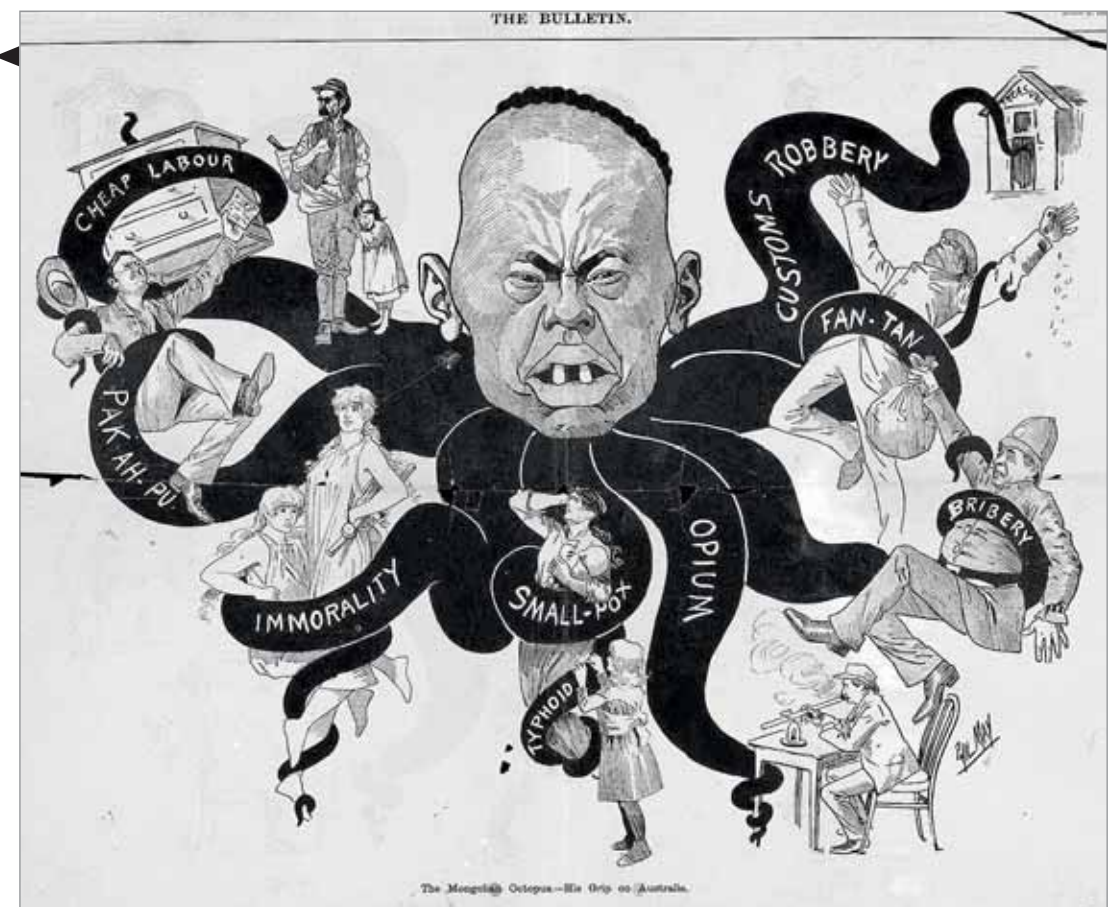
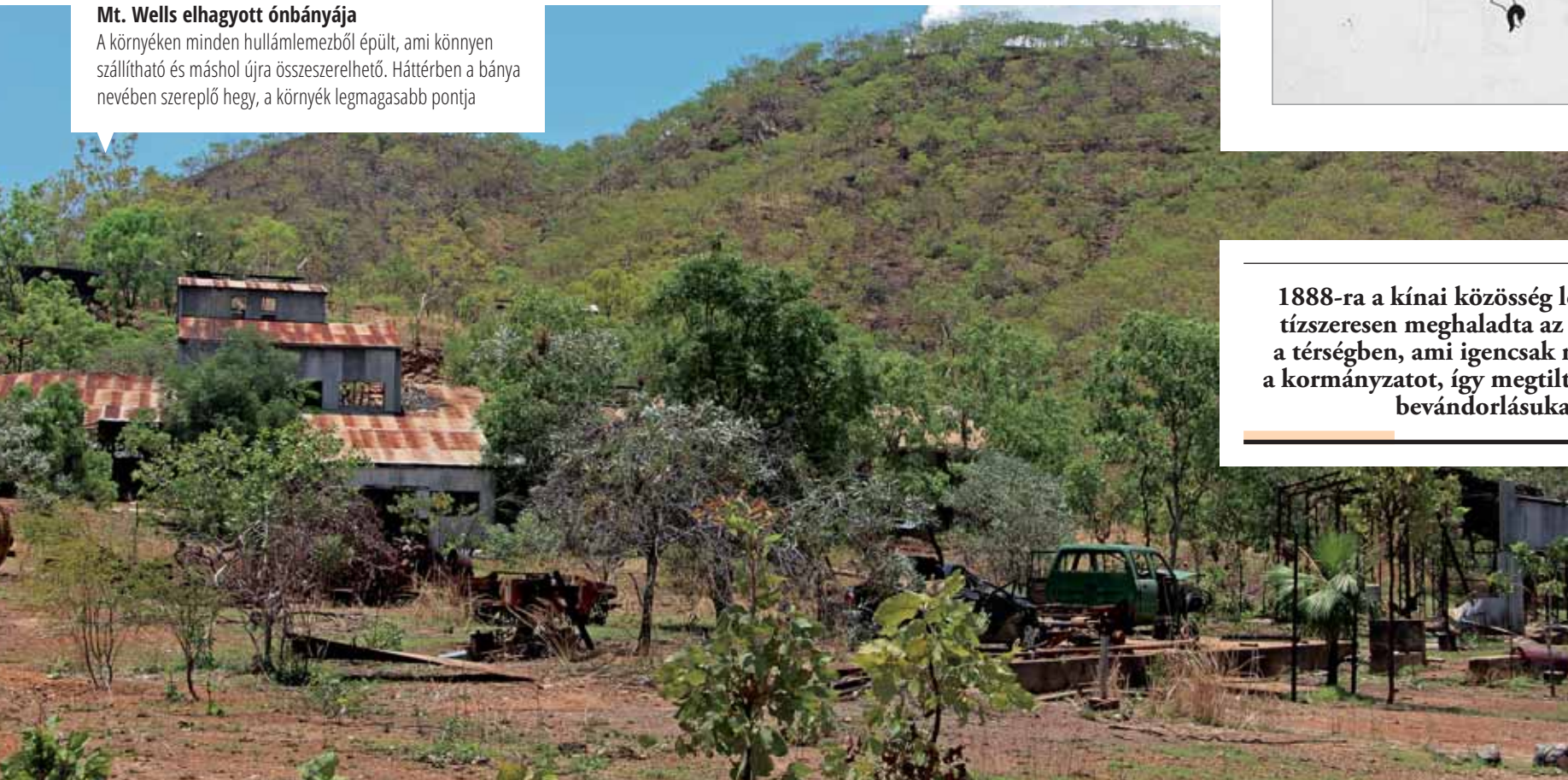
### Idegengyűlölet a Fehér-Ausztrália politika idejéből

A kínai kulik valóban alávágtak az erős szakszervezetek által kiküzdött ausztrál béreknek, így a kínaiellenesség általános volt. A pak ah-pu kínai szerencsesorsjegy, a fan-tan pedig a ruletthez hasonló kínai játék. Az ópiumot és a fekete himlőt azonban épp a britek terjesztették el, előbbit Kínában, utóbbit Ausztráliában. A vesztegetés, az adócsalás és az erkölcsstelenség pedig bárkire ráhúzható, ahogy a polip feje is tetszőlegesen cserélhető az aktuális ellenségnek megfelelően...

**Az 1872-re elkészült táviróvezeték Darwintól tenger alatti kábelként folytatva útját Jakartán és Szingapúron át végső soron Londonnal kapcsolta össze Ausztráliát.**

### Mt. Wells elhagyott ónbányája

A környéken minden hullámlemezről épült, ami könnyen szállítható és máshol újra összeszerelhető. Háttérben a bánya nevében szereplő hegy, a környék legmagasabb pontja



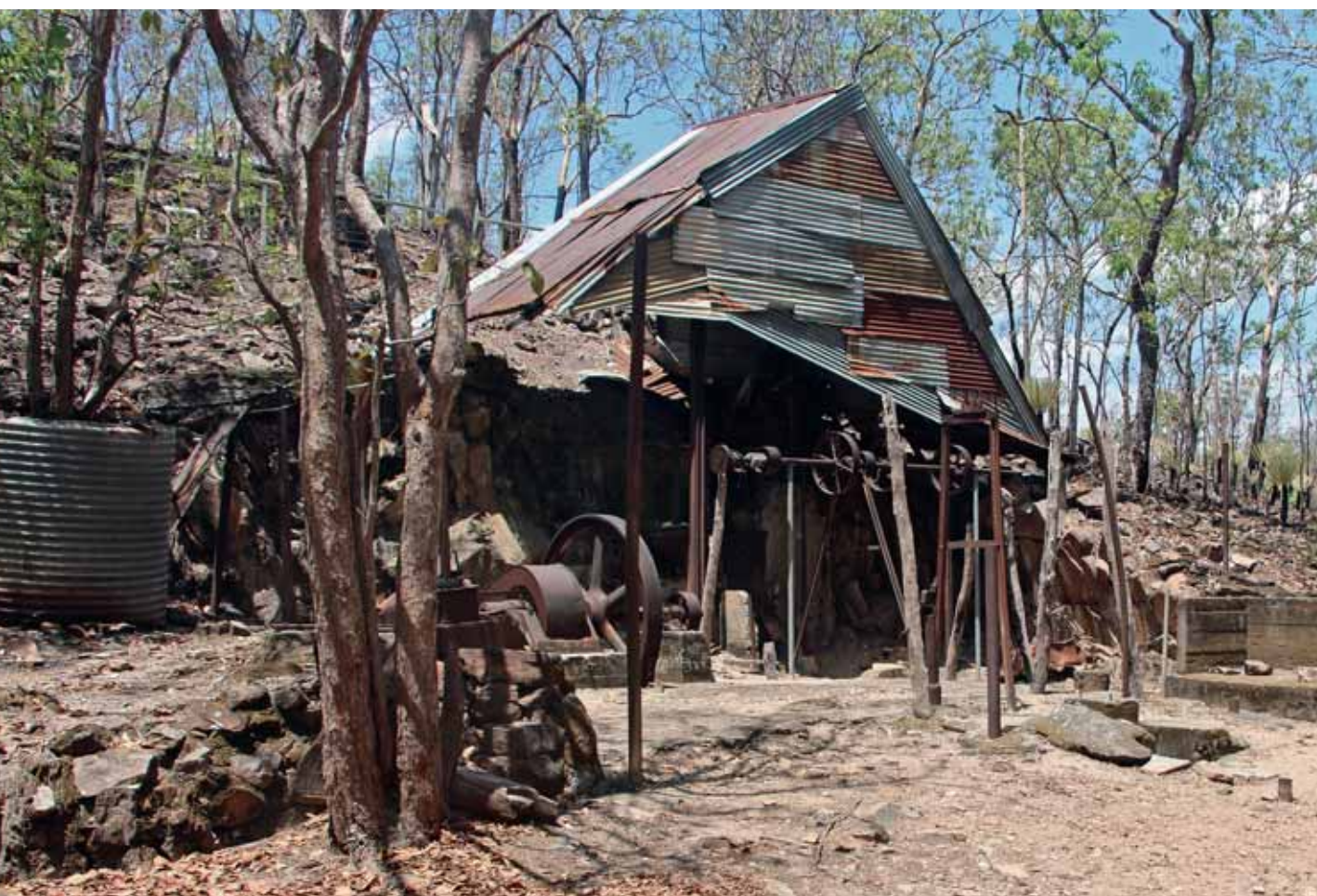
## „Sárga Veszedelem”

**1888-ra a kínai közösség létszáma már tízszeresen meghaladta az európaiakét a térségben, ami igencsak megrémítette a kormányzatot, így megtiltották további bevándorlásukat.**

A kínaiak beáramlása az 1870-es évek végén aztán tömegessé vált, így számuk hamarosan meghaladta az európaiakét, végül pedig az összes többi csoport együttes létszámát is. A kínai népesség nemcsak az olcsó munkaerőt jelentette, de itt a mezőgazdaságot is ők honosították meg: cukornádat, rizst, zöldséget termesztettek, emellett szabászatokat, boltokat, mosodákat üzemeltettek.

1888-ra a kínai közösség létszáma már tízszeresen meghaladta az európaiakét a térségben, ami igencsak megrémítette a kormányzatot, így megtiltották további bevándorlásukat. 1895-ben jogilag is kizárták őket az aranybányászatból, attól kezdve földet sem tulajdonolhattak. Sorsukat végül az 1901-ben bevezetett Fehér-Ausztrália politika (White Australia Policy) pecsételte meg, amikor sokukat ki is toloncolták.

Távozásukkal azonban a Northern Territory komoly népesség- és gazdasági potenciált veszített, amit az európaiak akkori beáramlása sem tudott pótolni. A munkaerőhiányt az etnikai alapú bevándorláspolitikára 1970-es években történt feloldása és az azóta érkezők sem tudták maradéktalanul orvosolni.



### Bamboo Creek

A bányászkodás kézi manufaktúra-jelleggel zajlott. Bár a dizájn alapján inkább az ipari forradalom korai éveire gondolnánk, ez a bánya a 20. század első felében működött

## Elbaltázott vasútfejlesztés

Mivel a 19. századi körülmények között Darwin kikötőjét a szárazföld felől nehezen lehetett megközelíteni, ezért a Blackmore-folyón kikötőt hoztak létre. Az új telep neve Southport lett, amit rendszeres gőzhajójárat kötött össze Darwinnal. Southporttól tovább lóháton lehetett elérni a délebbre fekvő aranymezőket, így a városka az aranyláz idején egyfajta „intermodális csomóponttá” vált, térségi logisztikai és aranykereskedelmi központ lett. A városban még távíró- és postaállomás, rendőrség és több szálloda is létesült.

Az 1883-ban indult vasútépítés időlegesen még több embert, főként kínai kulikat vonzott a vidékre, akik ekkorra már Southport lakosságának háromnegyedét adták és külön kínai negyedben éltek. A Darwint az aranymezőkkel összekötő, 1888-ra elkészült északaustrál vasút azonban elkerülte Southportot, amely így elveszítette korábbi szerepkörét.

Egy évvel a vasút átadása után bezárták a postát és a távíróállomást, majd Southport lényegében egy szempillantás alatt elnéptelenedett. Szerepét a vasút déli végállomása, a vidék új központjának szánt Burrundie vette át.

**A Darwint az aranymezőkkel összekötő, 1888-ra elkészült északaustrál vasút azonban elkerülte Southportot, ami így elveszítette korábbi szerepkörét.**

**A nagy álmok azonban hamar szertefoszlottak, annak ellenére is, hogy a környéken bőségesen volt jó termőföld és vízforrás, az ón- és az aranybányászat pedig hosszabb távon is jövedelmet biztosíthatott a lakóknak.**

## A tiszavirág-életű főváros

A vasút déli végállomásaként Burrundie gyors fejlődésnek indult, és az 1880-as évek második felében 3 ezer lakosával Darwin után a második legnagyobb város volt a Northern Territoryn. A nagy álmok azonban hamar szertefoszlottak, annak ellenére, hogy a környéken bőségesen volt jó termőföld és vízforrás is, az ón- és az aranybányászat pedig hosszabb távon is jövedelmet biztosíthatott a lakóknak. A város ekkor bírósággal, bankkal, hotellel, kórházzal büszkélkedhetett, de volt rendőrség és távíró is az 1888-ban megnyitott vasútállomás mellett.



### Burrundie temetőjében

A kietlen bozótos nem nyugdíjparadicsom. Akit ide temettek, általában fiatalon hunyt el



### Bozót-art

A sok elhagyott autóröncs esetenként művészi installációként éled újra

A vasút újabb déli meghosszabbításával azonban a lehetőségek is tovaszálltak. 1901-re az aranybányász-település lényegében már csak vegetált, mivel az új, délebbi végállomás, Pine Creek lassan elszívta a központi funkciókat. Először a kórház települt át, majd 1917-re a posta és a távíróállomás is bezárt, a bíróság pedig Darwinba költözött. A közeli Mount Wells ónbányájára végül 1929-ben került lakat, a környék 1935-re teljesen elnéptelenedett, csupán a városka temetője maradt meg. Egyetlen épület áll és működik mindmáig: a környék elhagyott bányáinak és épületeinek bontott anyagából a nagy gazdasági világválság idején összetakolt Grove Hill „Hotel”, amelyet azonban a 1970-es évek óta még a fűt is messze elkerül.

Mikor megérkezem a hotelhez, a tornácán egy ősz szakállú, öreg matuzsálem, a környék utolsó lakója pipázgat. A nem túl bőbeszédű öreget igyekszem szóra bírni: ivóvizet kérnék tőle, ám óvatos vagyok, mert errefelé a madár se jár, a fegyvertartás szabályai pedig kifejezetten szabadon értelmezhetőek. „Az élet itt csodálatosan nyugalmas” – jegyzi meg végül, majd elirányít a mosdó felé vízért. A szálló látszólag zárva, nemhogy vendéget nem látni, de még a mosdót is pókhálók borítják.

**A vasút újabb déli meghosszabbításával a lehetőségek is tovaszálltak. 1901-re az aranybányász-település lényegében már csak vegetált, mivel az új, délebbi végállomás, Pine Creek lassan elszívta a központi funkciókat.**



#### Sínpár a semmibe

Az egykori keskeny nyomtávú Észak ausztrál Vasutat 1976-ban végleg megszüntették, az új nyomvonalon épült normál nyomtávú vasút pedig csak 2004-ben érte el Darwint. Az egykor kínai kulik által lefektetett síneken az 500 km-es távot két és fél nap alatt tette meg a vonat



#### Az egykori Grove Hill „Hotel” de luxe szobája

A szobákban nem volt mennyezet, hogy a hó az egybenyitott „padlás” felé tudjon távozni. Az épület hullámlemezről épült, ám a nagy légtér miatt belül mégsem forrósodott át vészesen. Ha mégis, akkor az ágy helyett egy vízzel teli fürdőkádban is feketett a szállóvendég

## A történetnek itt vége is lenne...

... ha a vasút végállomása 1917-ben nem költözött volna még délebbre, elérve Katherine városát, amely így az egykor szebb időköt megélt, ma már csak 300 lelkes Pine Creek sorsát pecsételte meg! Bár az Észak ausztrál Vasutat 1976-ban végleg bezárták, az egykori déli végállomás, Katherine ma is – mindössze 6 ezer lakosával – a környék központja, a Northern Territory negyedik legnépesebb települése!

És mi ebből is tanulság? A vasút (és minden hasonló közlekedési infrastruktúra) fejlődést hozhat, ám el is szívhatja az erőforrásokat, ami egy ritkán lakott térségben

megpecsételi egy-egy kisváros sorsát.

Burrundie szomorú példájából azonban azóta sem sikerült tanulnia a térségi politika alakítóinak: a gigaberuházásként 2004-ben átadott új, kontinentst átszelő Adelaide–Darwin-vasút csak tranzitszereppel rendelkezik, állomása csak Darwinban van, ezzel még inkább megvonva a növekedés lehetőségét a Darwinon kívüli kietlen vidék kisebb központjaitól.

**Bár az Észak ausztrál Vasutat 1976-ban végleg bezárták, az egykori déli végállomás, Katherine ma is – mindössze 6 ezer lakosával – a környék központja, a Northern Territory negyedik legnépesebb települése!**

#### A Grove Hill „Hotel” pókhálós bárjában

Az épületet mai helyén az 1930-as években húzták fel a környékről összegyűjtött ócskavasból és hullámlemezekből





## DARWIN – MIÉRT NEM LETT SZINGAPÚR?

A Northern Territory kapcsán visszatérő elképzelés, hogy a jelenleg nagyjából Nyíregyháza-méretű Darwinnak valójában Szingapúrral kellene versenyeznie. Már a 19. század elején is az Ázsiával és különösképp a malájokkal zajló kereskedelmi kapcsolat volt a fő motívum, amikor több hamvába holt kísérletet tettek állandó település létrehozására Észak-Ausztráliában. A Tiwi-szigeteken 1824-ben alapított Fort Dundas négyéves létezése alatt azonban egyetlen maláj hajó sem tűnt fel a környéken – annak ellenére sem, hogy a maláj halászhajók régóta látogatói voltak e vizeknek. Az 1838-ban alapított Fort Victoriát egy ciklon pusztította el, de az 1864-ben alapított Escape Cliffs-telep sem élt meg három évnél többet.

Nemcsak Darwin lakói, de a tudomány helyi képviselői is szeretnek mindmáig olyan magyarázatokkal előállni a városalapítási projekt sorozatos kudarcai kapcsán, amelyek a földrajzi determinizmusban gyökeredznek. „Észak-Ausztrália kellemetlen, párás, trópusi klímája nehezen elviselhető – ismételtetik skót és ír gyökerű helyi ismerőseim –, nem akarna itt senki sem élni, ha valamiféle gazdasági érdek nem tartaná itt, ezért nem fejlődik a térség. – Szingapúrban mindig esik az eső, de itt, Darwinban a száraz évszak miatt a mezőgazdasági művelés is csak fél évig lehetséges” – folytatja helyi ismerősöm, mintha a fél évre leszűkülő vegetációs időszak a világon csak Észak-Ausztráliában fordulna elő... Arról nem is beszélve, hogy Szingapúr gazdasági teljesítményében régóta nem osztr – nem szoroz a mindennapos eső.

### Jachtok a Cullen Bay-ben

Darwin és az Északi Terület a nagy társadalmi különbségek hazája, ahol a bányászati szektorban mindmáig gyorsan, nagy vagyonra lehet szert tenni

**„Észak-Ausztrália kellemetlen, párás, trópusi klímája nehezen elviselhető, nem akarna itt senki sem élni, ha valamiféle gazdasági érdek nem tartaná itt, ezért nem fejlődik a térség.”**

### Készül a papajasaláta Rapid Creek ázsiai piacán

Az 1970-es évektől ázsiaiak előtt is újranylt a bevándorlás lehetősége. Darwinba először délvietnami menekültek érkeztek, őket kambodzsaiak, majd a legnagyobb számban filippinók követték

**Az ausztrál kormányzat lényegében lemondott a nagy északi kikötőváros tervéről, ami a kontinens kapuja lett volna Ázsia felé: a 20. század elején számukra még sokkal fontosabb volt Darwin „ausztrál” jellege...**



Ám a valós oka annak, hogy Darwin miért nem lett Szingapúr, sokkal kellemetlenebb, mint a helyi párás, trópusi idő! Darwin 1869-es alapítását követően igen sok kínai érkezett ide – először olcsó építőmunkásnak. Észak-Ausztrália éghajlata számukra meg sem kottyant. Kína ráadásul nemcsak Európánál, de Sydney-nél is közelebb van Észak-Ausztráliához, ha a tengeri megközelítéssel számolunk (a szárazföldi út, főleg az esős évszakban, a 20. század elejéig járhatatlan volt)! A kínai bevándorlás így végül annyira jól sikerült, hogy teljesen megrémítette az ausztrál kormányzatot, így első lépésként megtiltották, majd 1901-től a White Australia Policy keretében tömegesen toloncolták ki a kínaiakat.

Darwin elsősorban ezért nem lett Szingapúr: Szingapúrt épp a kínaiak tették naggyá – szorgalmuk, üzleti érzékük és a Brit Birodalom által nyújtott kereskedelmi hálózatok révén.

Az ausztrál kormányzat pedig lényegében lemondott a nagy északi kikötőváros tervéről, ami a kontinens kapuja lett volna Ázsia felé: a 20.

század elején számukra még sokkal fontosabb volt Darwin „ausztrál” jellege, mintsem Észak-Ausztrália fejlesztése.

A Northern Territory 1911-ig Dél-Ausztrália része volt, ám akkor – a bőségesebb szövetségi források reményében – közvetlenül az ausztrál szövetségi kormány fennhatósága alá került, de ebből sem profitált túl sokat Észak-Ausztrália. A remélt forrásokból az I. világháború miatt vajmi kevés vált valóra. Csupán egy állami kísérleti gazdaságot hoztak létre 1912-ben, de azt is bezárták a háború idején. A Northern Territory az ausztrál szövetségi gyámság alatt elveszítette önkormányzatiságát is, amit csak 1978-ban, az önálló szövetségi állami státusz elnyerésével kapott vissza.

Mindez nemcsak a régió fejlődését hátráltatta, de 1918-ban Ausztrália 20. századi történetének legnagyobb forradalmához, a darwini zendüléshez is vezetett. A feléledő szakszervezeti mozgalom vezette lázadás az 1 évvel korábban, a térség akkori legnagyobb magántőkés beruházásaként alapított Vestey-vágóhídról indult, az ottani nehéz munkakörülmények és az alacsony bérezés miatt. A vágóhíd végül sosem termelt profitot, 1920-ra pedig végleg bezárta kapuit, egy újabb kudarcra gazdagítva a Territory rövid történelmét. Bár a marhatartás végül meghonosodott, csak fél évszázaddal később nyílt újabb vágóhíd a környéken. Az állatokat azonban azóta is zömmel feldolgozatlanul – élő állatként – exportálják Darwin kikötőjéből.

**A feléledő szakszervezeti mozgalom vezette lázadás az 1 évvel korábban, a térség akkori legnagyobb magántőkés beruházásaként alapított Vestey-vágóhídról indult...**

#### Darwin madártávlatból

A kertváros meghatározó elemei a lábakon álló, trópusi környezetre adaptált, ún. troppoházak



A város számára a technológiai vívmányok ugyan mindig hoztak időleges felvirágzást, ám ezekkel nem sikerült tartós fejlődést elérni: amikor az egyes innovációk meghaladottá váltak, Darwin mindig megszenvedte azt. 1919-ben Darwin bekerült az ausztrál Repüléstörténet Nagykönyvébe: az első, Londonból erre a földrészre induló repülő itt ért földet! Sőt, a város az 1921-ben alapított Quantas (Queensland and Northern Territory Aerial Services) egyik fontos csomópontja lett, ám az 1970-es évektől a hosszabb távolságú légi járatokkal elveszítette súlyát.

Darwin azóta sem lett Szingapúr, sőt, a szakadék egyre csak nő: a rövid távú, gyors profitot remélő beruházások helyett hosszabb távú gondolkodásra lenne szükség. Ám a politika itt is csak a négyéves ciklusokban gondolkodik...

E házokról bővebben a Földgömb honlapján:



<https://afoldgomb.hu/blogok/geogulliver/mi-az-a-tropo>



**KARÁCSONYI DÁVID**  
GEOGRÁFUS, JELENLEG  
A CHARLES DARWIN EGYETEMEN  
ISMERKEDIK A VILÁG LEGRITKÁBBAN  
LAKOTT PERIFÉRIÁINAK  
TÁRSADALOMFÖLDRAJZÁVAL



# 800 000 HEKTÁR MEGVÉDETT TERÜLET

**TÁMOGASD MUNKÁNKA ADÓD 1%-ÁVAL.**  
Ennyi kell ahhoz, hogy közösen tegyünk a jövőnkért.  
Adószámunk: 18226814-2-42

# VOJNITS ANDRÁS

1941–2021



FOTÓ: MAGYAR TUDOMÁNYOS AFRIKA-EXPEDÍCIÓ

„Örülök annak, hogy nekem is volt valami szerepem A Földgömb fennmaradásában, a folyamatos megjelenésben” – írta egyszer nekünk szerényen egy levelében.

Másfél évtizeddel ezelőtt egy bő évig főszerkesztőként irányította A Földgömböt, de később is szerzőnk maradt. Írt Houstonról és New Orleansról, mint szomszédvárokról, a barlangok lepkevendégeiről, Martin Luther Kingről, a szitakötők tökélyre fejlesztett repüléséről, a borsönyi szalamandráról, ónos esőről és erdei jégtörésről, fagyálló lepkéről és énekes hatyúkról, a bernecebaráti szüretéről, havasi cincékről, a hurrikánszezon özönvizéről, legutóbbi számunkban pedig Kacsafarkú szender, Az Év Rovara, 2021 című cikkében ismét szűkebb szakterületén kalandozott.

A Magyar Földrajzi Társaság Expedíciós Szakosztályának alapító elnöke, az MTA Zoológiai Bizottságának titkára volt. Kutatásainak középpontjában a Börzsöny, a Felvidék hegységei és Afrika álltak.

33 évvel ezelőtt épp Ruandában, a Virunga-hegységben dolgozott a Magyar Tudományos Afrika-expedíció zoológusaként.

Emlékét megőrizzük!

A FÖLDGÖMB EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI ▾



E LAPSZÁMUNK MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTÁK ▾



ALAPÍTVÁ: 1872

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

**ELNÖK:** DR. CSORBA PÉTER  
**AELNÖKÖK:** DR. SZILASSI PÉTER  
DR. MICHALKÓ GÁBOR  
**FŐTITKÁR:** DR. DÁVID LÓRÁNT

**SAKOSZTÁLYOK:**  
BIZTONSÁGFÖLDRAJZI ÉS GEOPOLITIKAI  
SAKOSZTÁLY, EXPEDÍCIÓS SAKOSZTÁLY,  
TÁRSADALOM- ÉS GAZDASÁGFÖLDRAJZI  
SAKOSZTÁLY, HEGYMÁSZÓ-SAKOSZTÁLY,  
OKTATÁS-MÓDSZERTANI SAKOSZTÁLY,  
EGÉSZSÉGFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,  
TERMÉSZETFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,  
TÉRKÉPESZETI SAKOSZTÁLY,  
TURIZMUSFÖLDRAJZI SAKOSZTÁLY,  
FÖLDRAJZTANARI SAKOSZTÁLY

**TERÜLETI OSZTÁLYOK:**  
BAKONY–BALATON-VIDÉKI OSZTÁLY (VESZPRÉM)  
BORSODI OSZTÁLY (MISKOLC)  
DEBRECENI OSZTÁLY  
DÉL-DUNÁNTÚLI OSZTÁLY (PÉCS)  
DUNA-VÖLGYI OSZTÁLY (SZEKESZÁRD)  
EGER–BÜKK-VIDÉKI OSZTÁLY  
GYÖNGYÖS–MÁTRA-VIDÉKI OSZTÁLY  
KISALFÖLDI OSZTÁLY (GYÖR)  
KISKUNSAGI OSZTÁLY (KECSKEMÉT)  
KÖZÉP-DUNÁNTÚLI OSZTÁLY (SZÉKESFEHÉRVÁR)  
KÖRÖS-VIDÉKI OSZTÁLY (BÉKÉSCSABA)  
NYÍRSÉGI OSZTÁLY (NYÍREGYHÁZA)  
NYUGAT-MAGYARORSZÁGI OSZTÁLY (SZOMBATHELY)  
SZEVEDI OSZTÁLY  
SZÉKELYFÖLDI OSZTÁLY (CSIKSZEREDA)  
TOLNA MEGYEI OSZTÁLY (DOMBOVÁR)  
ZALAI OSZTÁLY (NAGYKANIZSA)

**KÖNYVTÁR ÉS GYŰJTEMÉNYEI:**  
1112 BUDAPEST, BUDAÓRSI ÚT 45.  
KÖNYVTAR@FOLDRAJZITARSASAG.HU  
A KÖNYVTÁR ELŐZETES EGYEZTETÉS ALAPJÁN  
ISMÉT LÁTOGATHATÓ!

AZ ÉGGÖMBÖT TARTÓ ATLASZ A MAGYAR FÖLDRAJZI  
TÁRSASÁG VÉDJEGYKÉNT 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

# A FÖLDRAJZOKTATÁSÉRT, A FÖLDRAJZI ISMERETTERJESZTÉSÉRT...

## Támogassa szja 1%-ával a Magyar Földrajzi Társaságot! Adószámunk: 19007964-1-42



MAGYAR  
FÖLDRAJZI  
TÁRSASÁG

WWW.FOLDRAJZITARSASAG.HU

# VÁGYOTT SZÉPSÉG

PRERAFFAELITA  
REMEKMŰVEK A TATE  
GYŰJTEMÉNYÉBŐL



John William Waterhouse: Shalott kiasszonya, 1889. © Tate

A tárlat augusztus 22-ig látogatható!

MAGYAR NEMZETI GALÉRIA

Kísérő kiállítás: [mng.hu/utopia](http://mng.hu/utopia)



A kiállítás a Tate és  
a Szépművészeti Múzeum -  
Magyar Nemzeti Galéria  
együttműködésében  
valósult meg.

Főtámogató:



Kiemelt támogató:



Együttműködő partner:



Médiatámogatók:



[mng.hu](http://mng.hu)