

2016. OKTÓBER WWW.AFOLDGOMB.HU

A FÖLDGÖMB

ALAPÍTVÁ: 1929

A MEGISMERÉS KALANDJA



TÜZFÖLDI JÉGVARÁZS

KAJAKKAL, VIHAROS VIZEKEN

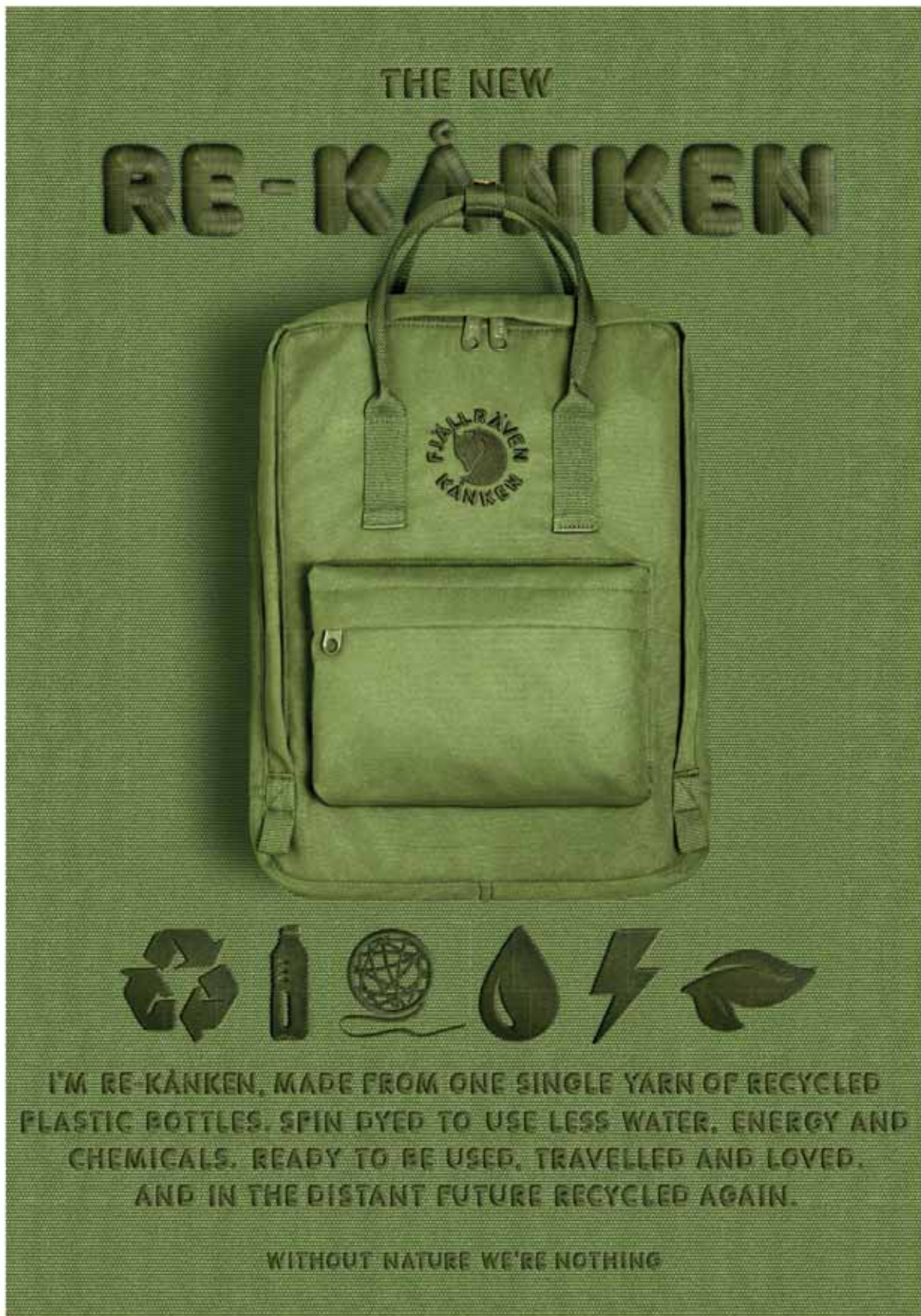
TÜCSÖKVILÁG

ROBURRAL A SZAHARÁBAN

QESHM – A PERZSA-ÖBÖL ÉKKÖVE

VASKAPU – ELÁRASZTOTT MÚLT, SZUNNYADÓ JELEN

KÖZÉP-ÁZSIA – AZ ISZLÁM HÁTORSZÁGA

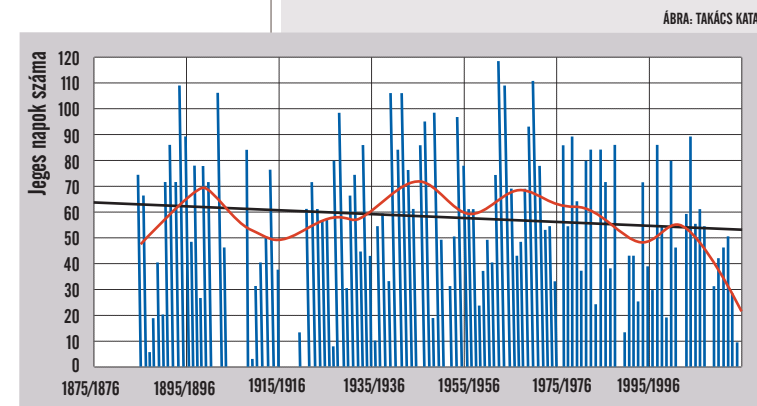


Mountex Budaörs, 2040, Budaörs, Malomkő utca 7 • Mountex Váci, 1134, Budapest, Váci út 19 • Mountex Stop Shop, 1037, Budapest, Bécsi út 136 • Tengerszem Túrafelszerelés, 1074, Budapest, Dohány utca 29 • Pig Shoes, VI.ker., 1061, Budapest, Andrásy út 37 • Pig Shoes, V.ker., 1051, Budapest, Hercegprímás utca 2 • PSTR-STORE, 1075, Budapest, Rumbach Sebestyén utca 6 • Szputnyik shop, VII.ker. 1074, Budapest, Dohány utca 20 • Szputnyik shop, VI.ker. 1061, Budapest, Király utca 22

Szélsőségek

VAN OLYAN ÉV, HOGY MÉG OKTÓBER ELEJÉN IS KELLEMESEN FÜRDŐT vehetünk a Balatonban, de előfordult (utoljára a 80-as évek végén), hogy már novemberben beállt a tó jége. A jégelőfordulás 140 mért évét szemlélve szélsőséges értékeket látunk. A felmelegedés miatt persze csökkent az állójege időszak hossza és a jég megjelenési gyakorisága is – de mindez korántsem egyenletesen! Rövid felívelések is előfordulnak, és a következő téli helyzetet sem ismerjük előre. Van még tehát remény a korcsolyázók és fakutyázók számára!

A tűzföldi fjordokban vászonkajakkal evezők számára viszont egyértelmű a helyzet: lesz jég, pengeszerű élekkel, léekkel, sülydedéssel. De legalább a tenger is jéghideg. És ha már víz: a Perzsa-öböl szigeteinél biztosak lehetünk a meleg tengerben, a Vaskapunál pedig a megszelídült sodrásban. A tengertől teljesen elzárt, száraz Közép-Ázsiában az orosz és szovjet idők mélyére tekintünk, a Szaharát nyögő Roburnál pedig a csapágyak és fogaskerekek közé, ahol leginkább a forró homok okoz csodákat.



Dr. Nagy Balázs
főszerkesztő

A BALATONI JÉG JELENLÉTE SIÓFOKNÁL
1875 és 2014 között

SZEZON UTÁN,
Siófokról behajózva

FOTÓ: KÁLÓ PÉTER



Alapítva: 1929

XXXIV. évfolyam, 307. lapszám
2016. október

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, Méhécz 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: elofizetes@afoldgomb.hu

vagy webáruházunkban: EBOLT.AFOLDGOMB.HU

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



Pulitzer-éremdíj (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!”

Vámbéry Ármin

Címlapkép: ISTOCKPHOTO
MAGELLÁN PINGVINEK: DÉL-PATAGÓNIA
ÉS A TŰZFÖLD LAKÓI

⊕ PILLANTÁS AZ ÉGRE

Franciscs László–Sánta Gábor: A TRIANGULUM-
GALAXIS – AMEDDIG A SZEM ELLÁT... 4

⊕ FLÓRA ÉS FAUNA

Jakab Gusztáv: KANDILLA 8

⊕ FÖLD ÉS ÉG

Ladányi Tamás: VÖRÖSLŐ HORIZONT 10

⊕ FEL A FEJJEL!

Franciscs László–Landy-Gyebnár Mónika:
HOLD-ANALEMMA – A „HÓNAP” KÉPE 12

⊕ TÉR-FIGYELŐ

Makainé Vellai Viktória:
TÁRSADALMI 3D TÉRKÉPEZÉS A TETA-VAL 16

⊕ ÚTI TIPP

Nagy Balázs: AZ ÉLŐ TÁDZS MAHAL 18

⊕ Végvári Tamás–Örsy Péter:

TŰZFÖLDI JÉGVARÁZS
– KAJAKKAL, VIHAROS VIZEKEN 20

⊕ Farkas Alexandra–Potyó Imre:

2016 A MEZEI CIRIPELŐK ÉVE 36

⊕ Szirmai Gábor:

A ROBUR ÚJRA HÓDÍT – „HONECKER
BOSSÚJA” A SZAHARÁBA MEGY 44

⊕ Cseh Zsombor:

QESHM – A PERZSA-ÖBÖL ÉKKÖVE 58

⊕ Nánay Mihály:

VASKAPU – ELÁRASZTOTT MÚLT,
SZUNNYADÓ JELEN 72

⊕ Kőszegi Margit:

KERESZTUTAKON – AZ ÚJRAFELFEDEZETT
ISZLÁM HÁTORSZÁGOK 84



Tűzföldi jégvarázs

Tűzföld. Ha Dél-Amerikában járunk, az elnevezés kapcsán ne vulkánokra, forrásra gondoljunk, de még csak melegre sem! A kontinens e legdélebbi területe a hatalmas, sokszor hetekig elhúzódó viharok hazája. Az Antarktisz és a Déli-óceán felől akadálytalanul áramló, hideg sarki légtömegek és a viharos erejű, sok csapadékot szállító délnyugati szél a Föld egyik legkeményebb, legemberpróbálabb időjárású vidékét hozza itt létre

20



2016 a mezei ciripelők éve

A Nap már nem kúszik olyan magasa az égen, mint nyár derekán, közeleg a nem vágyott szürkéség időszaka. A vakáció hang- és színkavalkádja lassan feledésbe merül. A föld alá vezető lakócsövek hamarosan elrejtik előlünk az év rovarát, pedig a meleg, kora nyári esték még nem is olyan rég a mezei tücskök udvarlókonzertjeitől voltak hangosak. A kedvelt ciripelést fülünkben hallva most utánajárunk, hogyan is zajlik az élet a tücskök félig rejtett világában

36



A robur újra hódít

A didergő megélhetési riporterek főnökének kékülő ujjbegye lassan felénk lendült az indulás előtti sajtófogadás alkalmával. Nem kellett nagy éleslátás ahhoz, hogy a 173 Bamako-induló közül miért épp a mi ordítóan ótvaros gépünket válassza, hiszen Otto von Robur – a gép tulajdonosa – erről minden tekintetben gondoskodott. A jármű tetején ízléses tetőteraszt rendezett be, melynek kacathegyei önmagukban is irritálhatták az ily látképekre kellően nem felkészített polgári lakosságot

44



Qeshm – a Perzsa-öböl ékköve

A Qeshm-szigetre érkezve határozottan úgy érzem, mintha átléptem volna az országhatárt. Egyedül a nemzeti lobogó és a repülőtér épületének falára felfestett, Khomeini és Khamenei ajatollahokat ábrázoló képek emlékeztetnek arra, hogy még Irán területén vagyok. Beléptem azonban egy varázslatos és igen különleges részére: egy kis Arábiába a perzsa óriásban...

58



Vaskapu

... egyetlen, turistákkal zsúfolt luxushajó sem halad el mellettünk..., mintha megállt volna az idő. Pedig valaha a közelben fekvő, pezsgő fürdőváros, Herkulesfürdő előkelő látogatói számára szinte kötelező program volt a korozás Orsova rakpartján, vagy egy török kávé elszürésölgetése Ada Kaleh szigetén, esetleg egy rövid látogatás a Szent Korona-kápolnában. Minderre azonban ma már szinte semmi sem emlékeztet. A múlt itt szinte teljesen – képletesen és szó szerint is – vízbe fúlt

72

A TRIANGULUM-GALAXIS AMEDDIG A SZEM ELLÁT...

Csillagászati bemutató alkalmával, amikor a sok érdeklődő tekintet az általában igen tiszteletreméltó megjelenésű csillagászati távcsőre mered, gyakran hangzik el a laikus, ám jogos kérdés: milyen messzire lehet vele látni?

Ilyenkor a csillagászok például a következő szemléltető válaszokat adják: ezzel a teleszkóppal 100 km-ről is észre lehetne venni egy gyertyalángot, vagy akár Párizs távolságából egy 100 wattos izzót (már amennyiben az a fejünk feletti éjszakai égen helyezkedik el) is észlelhetnénk. Ám a válasz sokszor nem elégíti ki az érdeklődőket, hiszen mindannyian tudjuk, hogy még a legközelebbi égitest, a Hold is sokkal távolabb esik tőlünk, mint bármelyik európai főváros és annak

FELTÓTI PÉTER felvételén a Triangulum-galaxis belső vidékeit, kozmikus porban és vörösülő csillagkeletkezési régiókban gazdag spirálkarjait látjuk. A fotót 20 centiméter tükörátmérőjű Newton asztrográfiával Ludányhalásziból és Pilisszentlélekről, több éjszakán át tartó munkával, 6 és fél órányi összexpoziációs idővel készítette



közvilágítása. Emellett igen sokan szeretnek elmerülni a hatalmas kozmikus számok világában...

Ilyenkor a csillagásztól valamivel pontosabb válasz is érkezik: „Attól függ...”. Mégpedig igazából két dologtól: mivel nézünk, és az, amit nézünk, mennyire fényes. Kevesen tudják, hogy nem szükséges ahhoz távcsövet ragadni, hogy akár fényév-milliókról beszéljünk, elég hozzá a tiszta és sötét éjszakai égbolt és a saját pusztaszemünk.

Kezdjük hát távolítani a Földtől képzeletbeli gyertyalángunkat, és közben vessünk be egy apró trükköt: fokozatosan erősítsük fel a fényét!

A fénylő messzeségben

Amikor a gyertyánk már Napunk fényével ragyog, messze-messze, a Naprendszeren túl is észrevennénk pusztaszemmel. Csupán közepesen fényes csillagként, de jól kivehetően pislákolna 10 fényév távolságban. De ne elégedjünk meg ennyivel! Fűtsük fel a gyertyánkat, hogy ragyogjon 100 000-szer fényesebben, mint Napunk! Bár tűzárnak tűnik, de mégis léteznek olyan csillagok, melyek ennyivel több fényt bocsátanak ki, mint a Nap. Ilyen kivételes égitest például az őszi esti égboltján lenyugodni készülő Deneb a Hattyú csillagképben. Több mint másfél ezer fényévről csillagképének legfényesebb csillagaként látjuk, s ne feledjük: azon az estén, amikor megtekintettük, annyi energiát sugárzott ki, mint Napunk 100 év alatt!

Képzeletbeli gyertyánk ennél fényesebb már nem lehet, azonban több ezernyi „szuper”gyertya együttes ragyogása akár fényév-tízezrekről is észrevehető. Ekkora távolságban pillanthatjuk meg saját galaxisunk, a Tejút sok százezer csillagot magába tömörítő spirálkarrészleteit is. De ne álljunk meg a Tejút pereménél sem! A Magellán-felhők (melyek a Tejút kísérői) messze galaxisunk határán túl, több mint százezer fényévnire derengenek a déli félteke egén. A felépítő több százmillió csillag fénye szabad szemmel is könnyen láthatóvá teszi őket. Ha pedig „szuper”gyertyáink számát sok milliárdra növeljük, együttes fényük egy egész galaxiséval vetekedhet. Ekkor több mint kétmillió fényévről, az Androméda-köd távolságából is észrevehetjük halvány fényfoltként felséjlo csoportjukat.

Még épp látható

Ám nem az Androméda-galaxis a legtávolabbi égitest, amit szabad szemmel is megpillanthatunk a Földről! Bár jóval kevésbé ismert, mint nagyobbik testvére, de a Triangulum-galaxis alkotja a lokális-halmaz, vagyis a Naprendszernek és a Tejútnak is otthont adó galaxiscsoport harmadik legnagyobb tagját. A Triangulum-galaxis – ami arról a csillagképről kapta nevét, amiben elhelyezkedik – megközelítőleg 3 millió fényévnire esik tőlünk, vala-

mivel távolabb, mint az Androméda-köd. Érdekessége, hogy éppen az őszi időszakban emelkedik magasan hazánk látóhatára fölé, egészen az égbolt csúcsa közelébe.

Annak ellenére, hogy milliárd évekkel ezelőtti közelségükkor az Androméda-köd gravitációs ereje lehántotta a Triangulum-galaxis külső csillagmezejét, így nem igazán nevezhető hatalmas összfényű óriáscsillagvárosnak, mégis kivételesen tiszta éjszakákon hazánk legsötétebb zugaiból távcső nélkül is megfigyelhetjük. Ekkor a Földtől legtávolabb eső, szabad szemmel észlelhető égitestet látjuk.

Az a fény, amit ekkor pusztaszemünkkel megpillantunk, akkor indult újjára, amikor a Kárpát-medencében tóvá édesedett a Pannon-beltenger, s hűlni kezdtek a Balaton-felvidék egykor aktív vulkánjai...

Villanások a távolból

Ám nem a galaxisok a legfényesebb ismert jelenségek a kozmoszban. Az űrkorszak fejlődésével addig láthatatlan hullámhosszúságú sugárzások érzékelésére váltak képessé a csillagászok. Sok távoli égitest megfigyelése mellett rövid idejű felvillanásokat is rögzítettek az űreszközök. E villanások érdekessége, hogy rendkívül nagy energiájú hullámhosszakon, gamma-sugárzás formájában érik el a Földet. A villanások hossza pedig a néhány századmásodperctől néhány percig tart, a források pedig minden esetben a Tejúton kívül helyezkednek el, többnyire nagyon távoli galaxisokban. A jelenséget, a gamma-kitörést mai tudásunk szerint összeomló óriáscsillagok, hipernóvák, vagy fekete lyukba hulló anyagcsomó felvillanása okozza. Később precízebb műszerekkel észlelték a villanások úgynevezett optikai – vagyis szemünk számára is érzékelhető – tartományba eső utófénylését is.

A műszerek naponta átlagosan egy gamma-kitörést „látanak”, melyek a rendkívül nagy távolságuk miatt többnyire nagyon halványak. Kivéve néhány esetet! 2008-ban például egy gamma-kitörést egyperces utófénylés kísért, ami megdöbbentő módon elérte a Triangulum-galaxis fényességét is, vagyis szabad szemmel halvány csillagként tűnt fel az égbolton. A forrást azonosítva kiderült, hogy a fénylés minden emberi képzeletet felülmúló messzeségből, 7,5 milliárd fényévről érkezett! Több mint kétezerszer távolabbról, mint a Triangulum-galaxis! Ilyen erős fényű felvillanások átlagosan tízévente észlelhetők, úgy-hogy eddigi ismereteink szerint a GRB080319B jelű gamma-kitörés volt a legtávolabbi, tudományosan vizsgált kozmikus jelenség, amit emberi szem észlelhetett a Földről. (Már ha egyáltalán volt bárki, aki abban a percben épp a megfelelő helyre tekintett...)

FRANCISCS LÁSZLÓ WWW.PTES.HU
SÁNTA GÁBOR WWW.MCSE.HU



F E L F E D E Z Ő ATLASZ

Hétvégenként az OzoneNetwork műsorán

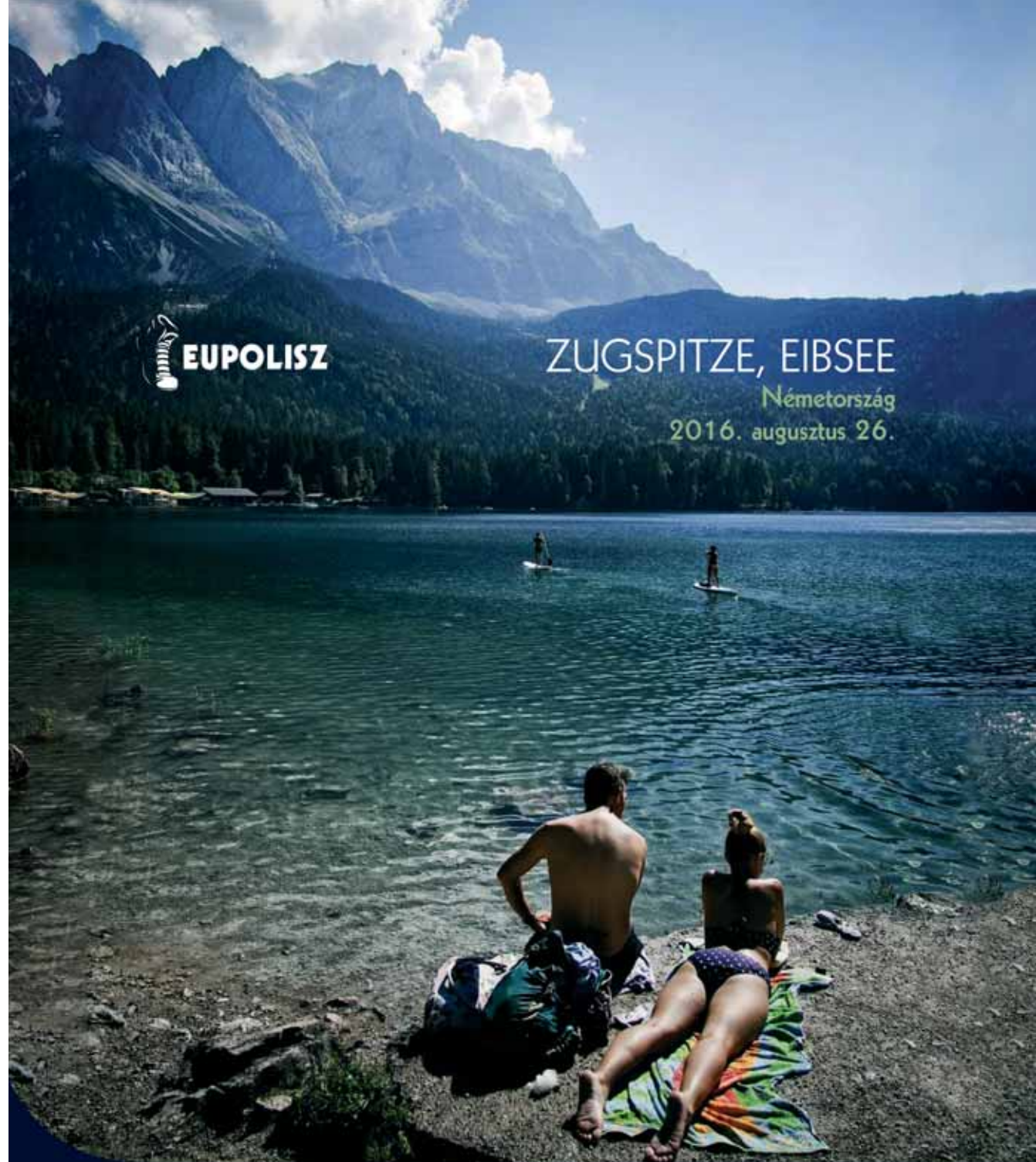


KANDILLA

A kandilla vagy vetési katicavirág (*Nigella arvensis*) veszélyeztetetté vált gyomnövényeink közé tartozik. Szerény megjelenésű növényke, csak közelről megvizsgálva vehetjük észre különleges virágát. Sziromlevelei csökevényesek, és kétajkú, csikos mézfejtökké alakultak. A sziromleveleket színes csészelevelek helyettesítik, melyek kezdetben zöld, később fehér vagy kék színűek lesznek. Öt termőjét számos zöldessárga porzó veszi körül.

Pontusi-mediterrán elterjedésű faj, azaz a Fekete-tenger vidékétől a Földközi-tenger keleti partvidékéig jellemző, de Közép-Európában és Észak-Afrikában is megjelenik. Hazánkban még viszonylag elterjedt, annak ellenére, hogy a modern vetőmagtisztítási eljárások és a korai tarlóhántás következtében az utóbbi évtizedekben visszaszorulóban van.

SZÖVEG ÉS KÉP: JAKAB GUSZTÁV



HA UNOD AZ IPARI TURIZMUST!

www.eupolisz.hu

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

Eupolisz Utazási Iroda

8200 Veszprém, Szeglethy u. 1. | +36/88/871728 | Hatósági engedélyszám: U-000463



VÖRÖSLŐ HORIZONT

A Szent István-nap éjszakáját vöröslő földi és égi látványosságok kísérték a királynék városában. A hazánkban 1927 óta rendszeresen megrendezett tűzijátékok hagyományát a főváros után számos vidéki település, többek között Veszprém is átvette. A Vár épületeinek klasszikus látképéből a kivilágított Tűztorony emelkedett ki, amely eredeti, tűzvédelmi célját ez alkalommal szimbolikusan is teljesítette. A pirotechnika alkal-

mazásából fakadó füst az est folyamán narancsos színű városi fényekkel vegyült – így a táj összhatása egészen szürreálisnak mutatkozott. Az égen, a kép bal felső sarkában, az Antares és a Mars együttállását csodálhattuk, amelyek közel 3°-ra helyezkedtek el egymástól a felvétel készítésének idején. Az előbbi – mint a Skorpió csillagkép legfényesebb csillaga – vöröses színű szuperóriásként fénylett az égen, a Mars „riválisaként”. Az utóbbi bolygó, a magyar népnyelv „Vérszemű csillaga”, az égi objektumok közötti feltűnő színével vonta magára a figyelmet.

SZÖVEG ÉS KÉP: LADÁNYI TAMÁS

A HOLD ANALEMMA A „HÓNAP” KÉPE

A Hold-analemma, vagyis kísérőnk égi mozgásának egy teljes periódusát bemutató felvétel a szó szoros értelmében egy hónapot ábrázol. A látottakhoz azonban pontosabban meg kell értenünk a hónap fogalmát!

A Hold-analemmát **SOPONYAI GYÖRGY** örökítette meg munkahelye közeléből, Lágymányosról, a Duna jobb partjáról. Az égitest mozgását ábrázoló fotó 2014. március 15. és 2014. április 15. között, 24 óra 50 perc 48 másodpercenként készült képek feldolgozásából született



A magyar nyelvben a hónap és a hold kifejezés is a hó szóból ered, amely uráli nyelvi örökségünk, eredeti jelentése nem tisztázott, azonban bizonyosan nem azonos a téli fehér csapadék mai megnevezésével. A „hó”, amely bolygók kísérőit, és a Föld Holdját jelenti, előbb „d” végződést kapott (houd), majd későbbi korokban (mint a vót-volt, bót-bolt szavak) „l” hanggal bővült, így nyerte el mai alakját. Az a „hó” viszont, amely naptári jelentéssel bír, a „nap”-ot mint időt jelölő utótagot kapott, így vált a „hold”-napot jelentő kifejezéssé, ami azt az időtartamot írja le, ami egy újholdtól a következő újholdig eltelik. Nyelvi szépség, hogy az égitest és a hozzá köthető időegység azonos tőről származnak.



Hónapról hónapra

A „hónapot” a csillagászat lunációnak, másképpen szinodikus hónapnak nevezte el. Ami bizony nem azért szinodikus, mert az asztronómusok szeretik hosszabban kifejezni a mondanivalójukat, hanem – lévén a Hold pályája rendkívül összetett –, kísérőnk Föld körüli keringésének egyetlen periódusát igen sokféleképpen le kell tudni írni például ahhoz, hogy abból későbbi korok naptárát építhessenek.

Nézzük meg az egyik esetet! A Hold megtesz egy kört Föld körüli pályáján, majd visszatér kezdeti pályamenti pozíciójába. Ez a Hold keringési ideje: 27 és 1/3 nap, vagyis a sziderikus hónap. Azt találjuk, hogy ekkor kevesebb idő telik el, mint két azonos holdfázis között. Ennek az az oka, hogy a Hold keringését itt az állócsillagokhoz mértük, és azt figyeltük, mikor tér vissza kísérőnk ugyanazon csillag elé. A sziderikus kifejezés pedig a latin „sidus”, vagyis állócsillag elnevezésből ered. Ahhoz, hogy a Hold ugyanabba a fázisba kerüljön, mint az előző periódus végén, még két napnak el kell telnie, hiszen egy hónap alatt Földünk tovakeringett a Nap körül, így a holdfázisok égi pozíciója valamivel előrébb vándorolt. A Holdnak tehát minden hónapban picivel több utat kell megtennie az azonos holdfázisig. Ezt a többlet utat a görög „syn hodos”, „az úttal” kifejezés írja le, amiből a szinodikus hónap-fogalom is származik. Ez a Hold pályájának finom mozgásai miatt 29 és egynegyed, illetve 29 és négyötöd nap között változik, vagyis nagyjából egy hónap. Ez az az időtartam, amire már az őskorban is naptárakat kreáltak elődeink.

Trükkös kihívás

Ha mindezt egy felvételen akarjuk rögzíteni, akkor Hold-analemmát kell készítenünk, ami talán még nagyobb kihívás, mint a Napunk hasonló megörökítése. Először is minden egyes napon adott időpontban fel kell vennünk a Hold állását, amihez időjárási okok miatt hazánkban óriási szerencse is kell. Van azonban még egy probléma: a Hold mozgása csak saját idő-koordináta rendszerében megörökítve válik értelmezhetővé. Ez a rendszer azonban különbözik a megszokott éjszakák és nappalok ritmusától. Égi kísérőnk a holdhónap első égi megjelenése után mindennap körülbelül 51 perccel később delel, vagyis napról napra kelet felé halad az égen, ahogy kering a Föld körül. Tehát egy hónapon át mindennap nagyjából 51 perccel később kell a felvételt készíteni az előző naphoz képest, különben a Hold kitáncol a látómezőből! És azt sem szabad elfelejteni, hogy ehhez bizony néhány képkockát nappali fényben kell elkészíteni, ami tovább nehezíti az analemma megörökítését. Ám ha kitartóak voltunk, pontosan terveztünk, és az időjárás is kegyes volt hozzánk, akkor az analemma-felvételen egymás mellett térben látjuk a Hold fázisainak változását, a hold-sarló dagadását, majd végül elvékonyodását, a Hold égi pályáján való emelkedését és süllyedését. Megfigyelhetjük a Hold pálya menti sebességének ingadozását, ami az analemma-görbe hordószerűségét okozza. De azt is, hogy a sziderikus és szinodikus hónapok közötti eltérésnek köszönhetően a görbe nem tér vissza önmagába, sőt, a görbe két végződésénél sem egyeznek meg a holdfázisok, hiszen ott több mint kétnapos eltérés jön létre minden hónapban.

SZÖVEG: FRANCICS LÁSZLÓ WWW.PTES.HU
LANDY-GYEBNÁR MÓNIKA

Próbálja ki a Heti Választ

3 hónapig 4940 Ft-ért!

Előfizetői akció kivételes kedvezménnyel a Földgömb olvasóinak

Egy lapszám ára **590 Ft** helyett csak **380 Ft!** *



**Kedvező ár:
lapszámonként
36% kedvezmény**



**Kényelmes,
mert hetente
házhoz visszük**



**Folyamatos előfizetőink
hűségkártyát
kapnak ajándékba**

Most az éves előfizetőknek járó kedvezménnyel kapja kézhez hetente újságját.

heti válasz

Az előfizetési díjat **2016. október 20-ig** átutalással egyenlítheti ki a Heti Válasz Kiadó Kft. bankszámlaszámára: OTP Bank **11706016-20815789**. Utalásnál kérjük, tüntesse fel a közlemény rovatban a kézbesítési nevet, címet és telefonszámát. A kedvezmény kizárólag új előfizetőkre vonatkozik, akiknek az **előző 6 hónapban nem volt Heti Válasz-előfizetésük**.

Ügyfélszolgálat

Tel.: (06 1) 461-1447, e-mail: informacio@hetivalasz.hu

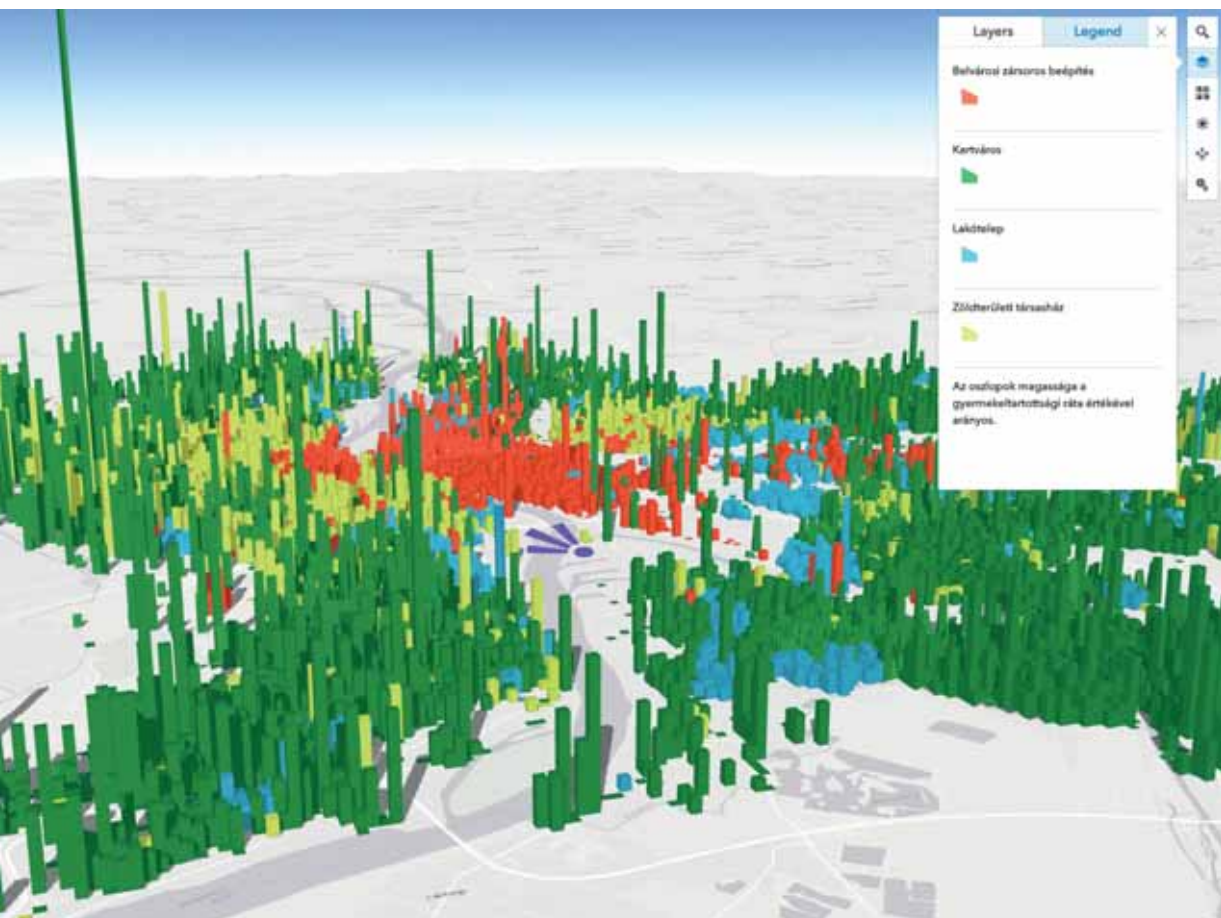
TÁRSADALMI 3D TÉRKÉPEZÉS A TETA-VAL

Budapest népességének egyik harmada lakótelepen, másik egy- vagy kétszintes, kertvárosi családi házban él, minden negyedik lakó belvárosi és kb. 14%-uk jár haza esztendőként zöldövezeti társasházba. Vajon az eltérő beépítési mód a korösszetételben is tükröződik? Hol él több gyerek és kevesebb felnőtt a fővároson belül? Mindezek szemléltetésére különleges 3D térképen ábrázoltuk a beépítési mód és a gyermekeltartottsági ráta térbeli összefüggését

A gyermeknépesség eltartottsági rátája a lakosság életkor szerinti megoszlását fejezi ki számszerűen, a gyermekkorúak (0–14 év között) létszámát az aktív korúakéhoz (15–64 év között) viszonyítva. Értéke tulajdonképpen azt jelzi, hogy mekkora „terhet jelent” a munkavállalási korú népességnek a gyermekek eltartása. Ha pl. egy területen 18 gyermek, 72 aktív korú és 10 idős él, a gyermekeltartottsági ráta $18/72=0,25$ (tehát 25%). Másként fogalmazva, átlagosan 4 aktív korúra jut 1 gyermek, ami fontos információ például a társadalmi ellátórendszerek „méretezése” szempontjából.



A térkép felülnézeti látványa dél felől (a kinagyított részlet nézőpontját lila ikon jelöli)



A főváros lakóterületei több mint 1 750 000 embernek adnak otthont. Beépítésük jellege szerint négy alaptípusba sorolhatók, amelyek korösszetétellel szempontjából is eltérnek egymástól:

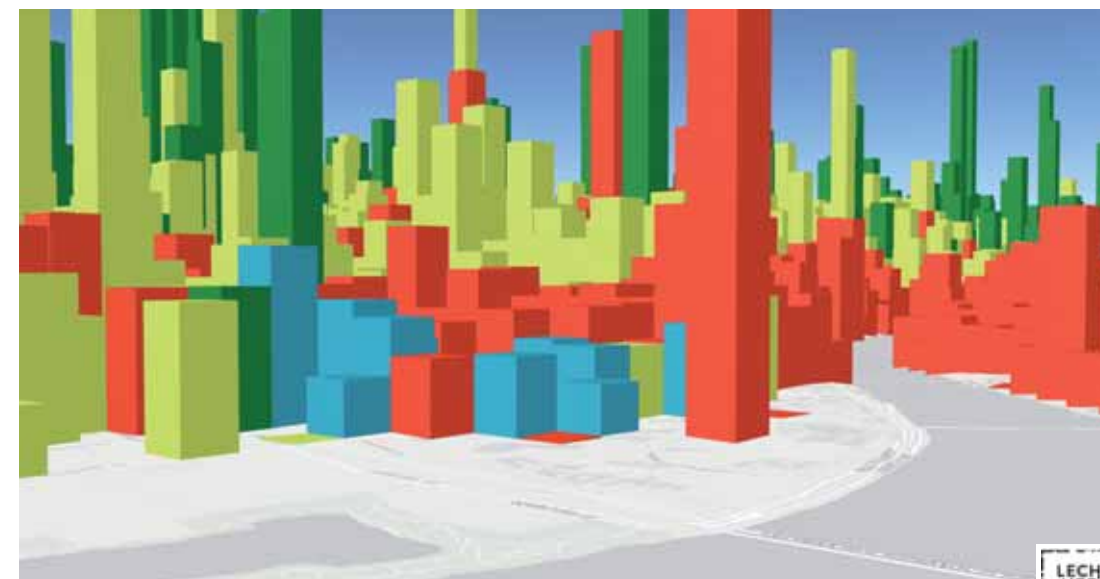
- közel kétharmadukat kertvárosi, egy- és kétszintes családi házas övezet foglalja el, ahol a teljes népességnek alig 28%-a lakik, viszont a gyermekkorú lakosoknak kb. 1/3-a;
- hetediket a szintén gyermekbarát zöldövezeti társasház beépítési mód fedi le, az összlakosságból 14%-ot, a gyermeknépességből 16%-ot képviselve;
- nagyjából egytizedükön lakótelepek találhatók, a teljes lakosság 34%-ával és ezzel összhangban a gyermekkorosztály 1/3-ával;
- a lakóterületek másik egytizednyi részén pedig a belvárosi, zárt beépítési típus jellemző, s annak ellenére, hogy a budapestiek 24%-a itt él, a gyermekeknek csak 18%-a ébred reggelente ilyen környezetben.

Társadalmi 3D térképünk Budapest két, fenti mutatóját ábrázolja kombinált módon (2015. évi adatok alapján), 100x100 méteres terület egységek függőleges kiterjesztésével: az oszlopok színe a be-

építési módot jelöli, magasságuk pedig a gyermekeltartottsági rátával arányos.

A térképen jól látható, hogy a gyermekkorúak aránya a főváros zöldövezeti társasház, illetve kertvárosi családi házas beépítésű részein a legmagasabb, nagyjából 25%. A belvárosi zárt és a lakótelepi beépítésű területeken pedig 17% körüli az átlagérték, vagyis 1 gyermek eltartása 6 aktív korúra hárul. Természetesen szélsőséges értékek is előfordulnak, látványosan kiemelkedő oszlopként megjelenve a térkép interaktív változatán, ami a <http://gis.lechnerkozpont.hu/foldgomb> weboldalon keresztül érhető el.

Mindezek az adatok az Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszerből (TeIR) – link: <https://www.teir.hu> származnak, ami főként települési szintű információkat tartalmaz, ám egyik nyilvános alkalmazásában, az Országos Fejlesztési Tervezési Támogató Rendszerben (TETA) – link: <https://teta.teir.hu> városon belüli adatok is rendelkezésre állnak. Használatával lehetőség van a demográfiai és vagyoni helyzet, valamint a beépítési és intézményellátottsági viszonyok lekérdezésére, térképi megjelenítésére és kombinált elemzésére is.



A térkép felszíni látványa a Csepel-sziget északi része felől

A TETA alapját a 20 000 főnél népesebb városainkra előállított 100x100 méteres négyzetháló jelenti, amelynek minden cellájára elérhetők a következő mutatók: beépítettség, gyermek- és időskorúak aránya, ingatlanár, jövedelmi viszonyok, népsűrűség és vásárlóerő. Az országosan egységes módszertan szerint képzett mutatókkal összehasonlíthatók – link:

<http://lechnerkozpont.hu/cikk/interaktiv-terkepen-nagyobb-varosaink-fejlesztési-tervezési-adatai> akár különböző településrészek, vagy egymástól távolabb fekvő városaink is.

SZÖVEG: MAKAINÉ VELLAI VIKTÓRIA

AZ ÉLŐ TÁDZS MAHAL

...pedig egy síremlékről van szó. Pontosabban, egy hatalmas területű épület- és parkegyüttesről Agrában, a Yamuna folyó teraszán.

A Shah Jahan császár által az 1600-as évek első felében kedvenc feleségének, Mumtaz Mahalnak építtet síremléket nem kell bemutatni, a világ-örökség része, Földünk egyik legismertebb épülete. Sőt, amikor a mai világ 7 csodáját keresték, könnyedén bekerült a győztesek közé. Ennek sok oka van, de egy különösen érdekeset emeljünk ki! India e sűrűn lakott, gazdag kultúrájú és igen változatos történelmű vidékén a meghatározó épületek mind vörösek.

Megannyi Red Fort (Vörös erőd) vigyázza a településeket: mecsetek, emlékművek, óriás kapuk, sőt egész városok épültek vörös homokkőből mint meghatározó alapkőzetből. És ha a szemünk már hozzászokott e mindenhol jelen lévő és mindent betöltő színhez, akkor egyszer csak ott világít mindennek a közepén egyedüli fehérként egy hatalmas, ékköberakásos márványépület, nem is akármilyen arányokkal és apró finomságok sokaságával!

Ráadásul a közvetlen környezet még inkább kiemeli ragyogását: szomszédai is vörösek, a park pedig üdítően zöld – és tükröző vízfelszínű.



KÓCSAGTÓL AZ IGAVONÓIG

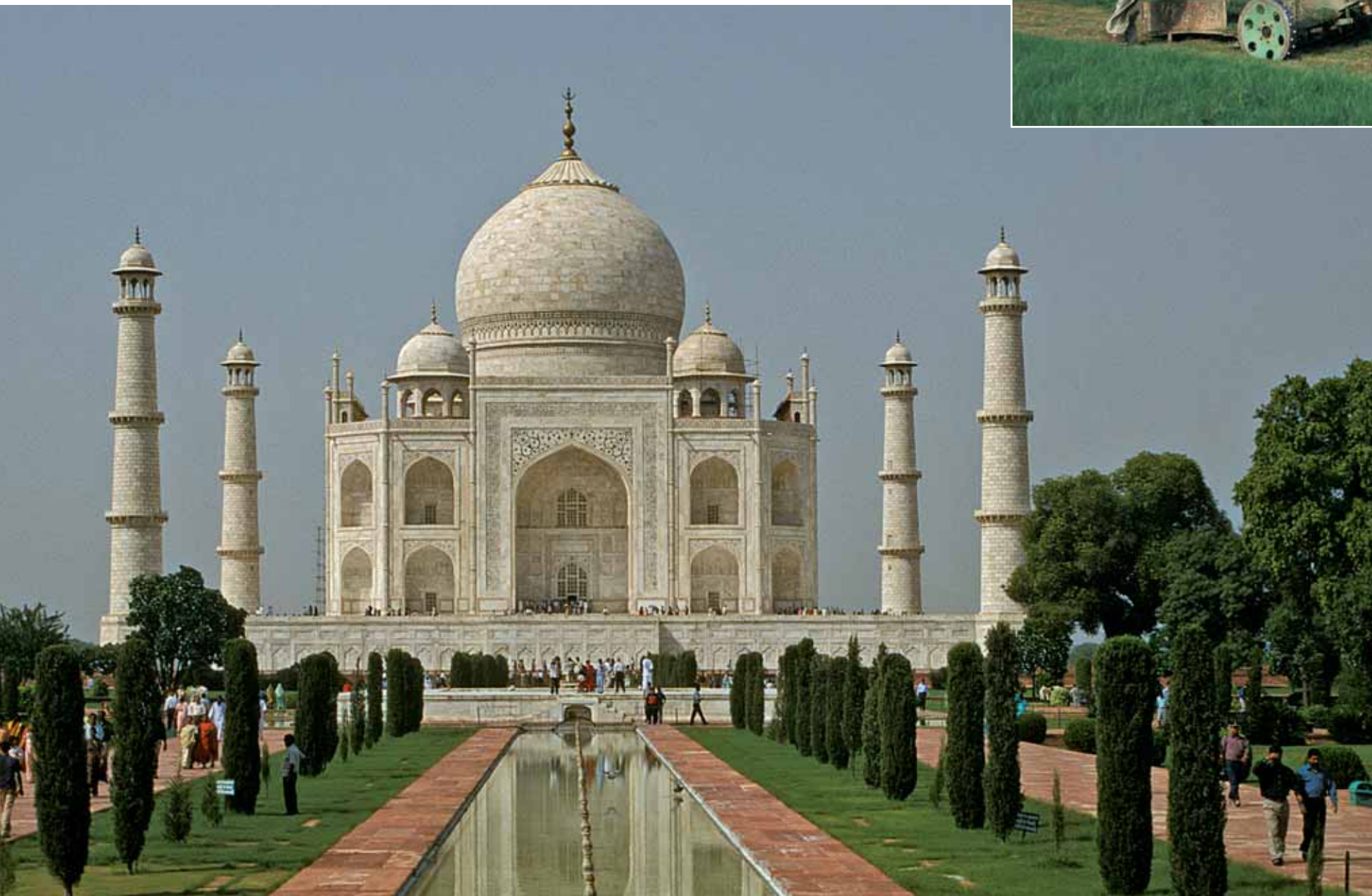
Csöndes, tradicionális, többemeres. A monszunáztatta, zöldellő parkban naponta tízezrek fordulnak meg

NINCS PÁRJA

A Mesés Kelet megelevenedése, a látogatónyüzsgés miatt korántsem múzeumjellegű

A látogatók java indiai. Az óriás parkok amúgy is közkedveltek, de itt igazán összetett a látvány: a biztonsági előírások szigorúak, mátha alatt senki sem rogyadozik, a kertek rendezettek, a fűnyírás komótos-szarvasmarhás, ráadásul Indiában itt koncentrálódnak legnagyobb számban a külföldiek is. Hiszen a Tádzs Mahal hihetetlenül erős látogatómágnes. Az ország jelképe, messze fölülírja még Delhi látnivalóit is. Egy turistával társalogni vagy közös képet készíteni a csodás falak alatt pedig sokak régi vágya... Míg mésfél évtizede évente 2 millióan taposták a kerti utakat és márványlépcsőket, ma már 8 millió látogatója van.

SZÖVEG ÉS KÉP: NAGY BALÁZS





⊕ SZÖVEG: VÉGVÁRI TAMÁS-ÖRSY PÉTER

TŰZFÖLDI JÉGVARÁZS

KAJAKKAL, VIHAROS VIZEKEN

Tűzföld. Ha Dél-Amerikában járunk, az elnevezés kapcsán ne vulkánokra, forróságra gondoljunk, de még csak melegre sem! A kontinens e legdélebbi területe a hatalmas, sokszor hetekig elhúzódó viharok hazája. Az Antarktisz és a Déli-óceán felől akadálytalanul áramló, hideg sarki légtömegek és a viharos erejű, sok csapadékot szállító délnyugati szél a Föld egyik legkeményebb, legemberpróbálóbbr időjárású vidékét hozza itt létre. Az itthoni átlagos 600 milliméteres évi csapadék tízszerese is hullhat, és a nyári középhőmérséklet sem haladja meg a 10 Celsius-fokot. A szigetek, csatornák, fjordok útvesztőjében azonban olyan kincsek rejtőznek, melyekért érdemes nekivágni az igencsak barátságtalan tengernek

Az időjárás viszontagságai és a zezugos, zátonyos, nehezen hajózható útvonalak a régi korok és a ma tengerészei számára is komoly megpróbáltatásokat jelentettek/jelentenek itt. 1520 óta, amikor Magellán az indiai területek felé vezető útját keresve először vitorlázott be a később róla elnevezett tengerszorosba (egykor gleccsernyelvek formálta völgybe, kontinentális átjáróba), számtalan hajó lelte végét a sziklás csatornák, öblök, szigetek viharos, kiszámíthatatlan útvesztőjében. Maga a terület elnevezése is Magellántól származik. A tűzföldi nagysziget partjai mentén végighajózva a bennszülöttek éjjel-nappal lobogó tábortüzeinek sokaságát figyelte meg. Innen ered a ma már furcsa elnevezés: Tierra del Fuego – a Tűz Földje.

Napjainkban azonban már nem lobognak az indiánok tábortüzei. A 19. század végén megjelenő fehér telepések számára itt is – mint a világ oly sok tájkán – kevésnek bizonyult a föld, kicsinek a terület, és kíméletlen módszerekkel, hajtóvadászatokkal, mérgekkel – és a behurcolt betegségekkel – néhány évtized alatt az utolsó emberig kiirtották a természettel évezredek óta összhangban élő, sajátos kultúrájú bennszülött törzseket. Az ona, yahgan és alacaluf indiánok emlékét ma már csak a század elején működött szaléziánus missziók múzeumai és néhány, abban az időben megjelent etnográfiai mű őrzi. Az utolsó – szerzetesek által gondozott – leszármazottak a 2000-es évek elején hunytak el.

Magellán az indiai területek felé vezető útját keresve először vitorlázott be a később róla elnevezett tengerszorosba...

KINCSET ÉRŐ TÉRKÉP

A chilei haditengerészet kicsiny naszádjának fedélzetén végre katonai pontosságú térképekhez jutunk. Péter sziszifuszi munkával másolatot készít a teljes útvonalról. A szelvényen jól látható a partvidék rendkívüli tagoltsága

(előző oldalpár)

GUANAKÓBŐRÖKBE BURKOLÓZÓ YAHGAN CSALÁD

A nedves és hideg időjárásban a tűz nagy kincs volt, mely nemcsak az indiánok földdel, mohával borított kunyhóiban, de az agyaggal betapasztott aljú kenukban is folyamatosan égett



A TENGER ZORD VADONJA

A szigetvilág, „hívogató” bejárata a kontinens legdélebbi pontjáról nézve

TREND FM
RÁDIÓMAGAZIN
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
VÉGVÁRI TAMÁS
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.trendfm.hu



FOTÓ: EXTERRA

FOTÓ: VÉGVÁRI TAMÁS



FOTÓ: EXTERRA



Irány a déli kontinensperem!

A Chile délies partvidékét és a részben Argentínához tartozó nagyszigetet övező szigetvilág a mai napig igen ritkán lakott, ember nem járta hegyei, gleccserei, jégmezői, a fjordokban burjánzó, áthatolhatatlan ősvadon, a hihetetlenül sűrű óceáni esőerdők hol komor, vészjósló fenséggel, hol szívfájdító, ragyogó szépséggel teli pillanatokkal ajándékozzák meg az ide érkező, elszánt kalandozót.

Pontosan ez a csodás, vad, embertelen táj adta meg a kezdőlökést ide tervezett vállalkozásunkhoz. Minél jobban beleástuk magunkat a vidékről szóló kevéske irodalomba – mint például Alberto Agostininek, a Magyar Földrajzi Társaság kiadásában 1910-ben megjelent „Tíz esztendő a Tűzföldön” című könyvébe –, annál inkább hatalmába kerített az izgalom. Szerettük volna megtapasztalni, hogyan éltek az indiánok e zord vidéken, látni a Darwin-Kordillerák jég- és hóborította, hatalmas csúcsait.

Az alapképlet egyszerű volt, a megvalósítás korántsem az. Mivel a legérdekesebb terület a Tűzföld déli hegyvidéke és a fjordokkal, öblök-

LABIRINTUS

A tengerbe borjadzó gleccserek „jégszklái” komoly kihívást jelentenek vászonborítású kajakunk számára

Szerettük volna megtapasztalni, hogyan éltek az indiánok e zord vidéken, látni a Darwin-Kordillerák jég- és hóborította, hatalmas csúcsait.

A VILÁG MÁSIK FELE

Az Andok hegyei és fjordjai miatt a déli területek chilei „fővárosa”, Punta Arenas szárazföldön csak Argentínán keresztül közelíthető meg

Egyértelmű volt, hogy vízi úton kell megközelítenünk és bejárnunk a vidéket, hasonlóan az örök tengeri vándoréletet élő yahgan és alacaluf indiánokhoz.

kel, apró csatornákkal szabdaltszigetvilág, egyértelmű volt, hogy vízi úton kell megközelítenünk és bejárnunk a vidéket, hasonlóan az örök tengeri vándoréletet élő yahgan és alacaluf indiánokhoz, akik törekeny, favázú guanakóvagy fókabőrrel borított csónakjaikon egészen a Horn-fok szikláig is kimerészkedtek.

Egyéves szervezés, felkészülés után Órsy Péterrel ketten, egy kétszemélyes, összerakható Klepper-kajakkal vágunk neki a kalandnak január elején, a déli félteke nyarán. Az utolsó napok rémült kapkodása után szinte megváltás magunk mögött hagyni a gondokat. Az első benyomások biztatóak. Végtelenül kedves, déli temperamentumú chileiek, az itthon hagyott tél után Santiagóban a nyár melege és illatai. A cél azonban az ország legdélebbi nagyvárosa, Punta Arenas (a tűzföldi, argentin Ushuaia város még ennél is délebben van, a Navarino-sziget – megint csak Chiléhez tartozó – Puerto Williams faluja viszont a d. sz. 54°56'-án a Föld legdélebbi települése).

Miközben a gép leszálláshoz készülődve a Magellán-szoros fölé ér, már elbizonytalanodva figyeljük, mekkora tarajos hullámokat hajt a szél. A megpróbáltatások, melyekre készültünk, szó szerint itt tornyosulnak előttünk. A vihar olyan erejű, hogy a repülő nem leszáll, hanem egyszerűen leereszkedik és megáll a kifutópályán!

A 130 ezres, sajátosan délszaki, szeles-hűvös városban hamar otthon érzi magát a látogató, aki nem is olyan ritka madár errefelé, hiszen innen közelíthető meg Chile talán leghíresebb nemzeti parkja, a Torres del Paine. A sziklatornyairól elnevezett terület a 300 kilométer hosszan terpeszkedő Dél-Patagóniai-jégmező délnyugati szegélyénél második, s nyilván – kajánkunk, felszerelésünk megérkezésére várva – mi sem hagyjuk ki a látványt. Már itt is érzékelhető az a kettősség, ami a kontinens délnyugati partvidékére, de különösen a szigetvilágra jellemző: a völgyeket, hegyoldalakat áthatolhatatlan, főként déli bükkök alkotta ősvadon borítja, melyből papagájcsapatok röppennek fel, éktelen rikácsolással, pár lépéssel arrébb pedig egy gigászi gleccser nyomul a tenger felé: 50 méternél magasabb jégtömbjeinek színe földöntúli kékben játszik. Európai szemnek kiáltó ellentét...



FOTÓ: EXTERRA

A SZIGETVILÁG JELENTŐS RÉSZÉT PINGVINEK ÉS FÓKÁK URALJÁK,

szárazföldi fajok: rókák, guanakócsordák csak a nagyszigeten, illetve a kontinensen honosak

VÍZ MINDENÜTT

A sűrű erdővel borított hegyoldalakon számtalan vízfolyás bukácsol a tenger felé, itt épp a betelepített hódok által tóvá duzzasztva. Nincs gondunk az ivóvízzel



FOTÓ: EXTERRA



Végeláthatatlan nehézségek

Punta Arenas – útra készen. Ötletünk az itthoni előkészítés ellenére annyira szokatlan – és a helyi tengerészeti hatóságok által veszélyesnek nyilvánított –, hogy ügyünk többszöri útvonal-módosítás ellenére is nehezen halad előre. Végül többhetes intézkedés, ellenőrzés, helyszíni szemle után megkapjuk az engedélyeket: indulhatunk! Kétszemélyes kajakunk, benne több mint 100 kiló felszerelés, élelmiszer, végre a Magellán-csatorna vizén. Irány a kontinens legdélibb pontja, a Froward-fok!

A fickándozó fókák közt megtett első kilométerek után azonban máris érezzük, a hajó lassan elnehezül, megtelik vízzel. Szép kis indulás! Kajakunk külső borítását felszakították a sziklák, s rögtön elsüllyedéssel kezdjük vízi vándorutunk... Irány a part – amíg még tehetjük –, és előkerül a javítókészlet. A szerencse ráadásul még ezután sem kísér minket. Éjszaka géppisztolyos tengerész-kommandó tör ránk a parton: engem visszavisznek Punta Arenasba, ahol még az éjszaka – egy tiltott területnek minősített börtönsziget miatt – újabb útvonal-módosításra kényszerítenek, a veszélyesebb, nyílt vízi területek felé. Másnap aztán újra elsüllyedünk, újabb hajójavítás következik, majd átesünk az első szélvihar, a „tűzföldi tűzkeresztségen”. Az ötödik nap pedig jön a fő csapás: egy éjszakai vihar és a vele érkező dagály elviszi a partról mindkét lapátunk!

Kínunkban már csak röhögni tudunk. Itt állunk a világvégén, a szigetvilágnak még csak a kapujában, ketten, egyetlen tartalék evezővel! A csüggedés helyett azonban a dac kerekedik felül: ha törik, ha szakad, akkor is végigcsináljuk! Legfeljebb innentől két fél lapáttal, kenuként hajtuk kajakunk.

SZÁRAZRUHA

A jéghideg környezetben szó szerint életmentő felszerelés, mely akár a tengerben úszva is vízhatlanul szigetel

ELSÜLLYEDÜNK, JAVÍTUNK, elsüllyedünk, javítunk, elsüllyedünk, javítunk...

(balra fent)

Másnap aztán újra elsüllyedünk, újabb hajójavítás következik, majd átesünk az első szélvihar, a „tűzföldi tűzkeresztségen”.



PENGEÉLEK KÖZÖTT

A fjordokban áramló apály és dagály lassan felaprózza a nagyobb jégtömböket, a lassú olvadás pedig – legnagyobb örömünkre – minden egyes kis jégdarabba borotvaéles peremet készít a víz felszínén (fent)

ALAPOS MUESTRA

Az engedélyek megadása előtt Alejandro Olivares kapitány vezetésével komoly haditengerészeti bizottság ellenőrzi felszerelésünket (lent)





FOTÓ: EXTERRA

Zord szépség

Másnap a San Isidro-fok világítótornyánál találkozunk a haditengerészet őrnaszádjával, melyet az újabb útvonal-módosítás miatt küldtek segítségünkre: útban a még zordabb déli vizek felé, a nyílt óceáni területeken segít átjutni a Magellán-szorosból a Beagle-csatornába.

Elhagyva a kontinenst, a szigetek között érezzük először igazán a táj komor fenségét. A felhők alig 100 méter magasan úsznak, eltakarva a szinte függőlegesen magasba törő sziklák csúcsait. A megállás nélkül szakadó eső egyhangú szürkeségbe vonja a tengert és a hegyekből előtörő gleccserek jegét. Az óceán felől betörő hullámokon a kicsi hadihajó örületes táncot jár. Hiába kapaszkodunk, tehetetlen bábuként csapódunk ide-oda a hajóhídon. Darwin az óceán zord vadonjának nevezte ezt a vidéket, amikor az 1830-as években Fritz Roy kapitány vitorlásán, a Beagle fedélzetén világ körüli útja során itt járt. Mi itt és most tökéletesen egyetértünk vele.

Darwin az óceán zord vadonjának nevezte ezt a vidéket, amikor az 1830-as években Fritz Roy kapitány vitorlásán, a Beagle fedélzetén, világ körüli útja során itt járt.

A SPAGAZZINI-GLECCSER 120 MÉTER MAGAS JÉGFALA

Nagyjából ugyanazon távolságra vagyunk a Déli-sarktól, mint Magyarországtól az Északitól. A Badacsony mégsem így néz ki...

... a legközelebbi lakott település több száz kilométernyire, a sziklás partvidék, a jégtagolta hegyi terep járhatatlan, a tenger az egyetlen út, lapátunk meg nincs.

Amikor egy kis fjordban, az egyetlen kínálkozó tenyérnyi területen, szakadó esőben partra szállunk, és az őrnaszád búcsúzóul felbőgögtetve kürtjét eltűnik a szürkeségben, kicsit összeszorul a szívem: a legközelebbi lakott település több száz kilométernyire, a sziklás partvidék, a jégtagolta hegyi terep járhatatlan, a tenger az egyetlen út, lapátunk meg nincs. Itt tényleg csak magában meg a felszerelésében bízhat az ember (nem véletlen, hogy az eldugott fjordokat és csatornákat a 20. század első felében leghatékonyabban hidroplánok segítségével térképezték föl – például német háborús pilóták).

A díszlet viszont lenyűgöző: a Déli-Andok ormairól, jégsapkáiból minden egyes völgybe egy-egy gleccser nyomul be, a jégfalak alól számtalan kisebb-nagyobb vízfolyás bukdácsol lefelé, s ahogy a rohanó felhőtakaróban megjelenik egy kék folt, szemközt, a fjord másik oldalán szivárvány feszül a tenger fölé.



KAJAKKAL EURÓPA KÖRÜL

Bemelegítés: Budapest–Athén

Végvári Tamás az elmúlt évtizedekben sokfelé evezett, Dél-Amerika viharos csücskétől Norvégján át Nepálig. Most merészet gondolva nekivágott, hogy alig 50 centiméter széles kajakjával megkerülje az európai kontinenst. Lappa-szigettől végig a Dunán, a Fekete- és a Földközi tengeren, át az atlanti partvidéken, fel a sarkkörön túl, egészen Norvégia „tetejéig”. 25 000 kilométer a tengeren. Egyedül.

A könyv e hihetetlen utazás első, Athénig tartó 4200 kilométeres szakaszának küzdelmeit, kalandjait meséli el humorral, színesen. A naplószerű történetben nemcsak a bejárt tájak ele-
venednek meg, hanem rengeteg magyar vonatkozású történelmi emlék, földrajzi érdekesség is.

Ára: 2990 Ft – Megjelenés: 2016. október 31.

ELŐRENDELÉS: 500 Ft kedvezménnyel, ingyenes házhoz szállítással, 2490 Ft-ért a kajakkaleuropakorul.hu/konyv oldalon



A Beagle-csatornában

A szigetvilág legtagoltabb részét alkotó Darwin-Kordillerák az Andok messzi, déli nyúl-
ványa, melyet a Magellán-szoros választ el a kontinenstől. A tűzföldi nagysziget peremi
részét a múlt század első felében már sikerült feltérképezni, azonban a terület mind a
mai napig lakatlan. A végigevezett Beagle-csatorna délről határolja a hegységet, fan-
tasztikus hangulattal és szépségekkel. A sziklás vonulatok meredeken szakadnak a ten-
gerbe, és az óriási jégfolyamok egészen a víz színéig
érnek. Kajakban ülve meglehetősen félelmetes
látvány, ahogy a gleccser homlokfaláról nagy
recsegés-ropogás kíséretében leválik egy sok ezer
tonnás jégtömb, és hatalmas hullámokat vetve,
darabokra törve zuhan a tengerbe.

*A tűzföldi nagysziget peremi részét
a múlt század első felében már sikerült
feltérképezni, azonban a terület mind
a mai napig lakatlan.*

Kelet felé haladva egymás után hagyjuk ma-
gunk mögött a gleccsereket és a jégvájta fjordokat,
melyek gyakran több tíz kilométeres mélységig hatolnak a hegyláncok szívébe. Össze-
hasonlítva a mostani állapotot a tájról száz éve készült fényképekkel, megdöbbentő, mi-
lyen hihetetlen sebességgel olvad, „húzódik vissza” a jégfolyamok jó része. A klímavál-
tozás itt szó szerint szemmel látható, pontosan nyomon követhető.

Túljutva a belső Andok-vonulatokon, végül aztán gyökeresen megváltozik az idő-
járás s vele a táj is. Kisüt a Nap, elmaradnak az esőt hozó fellegek, a szikrázó fényben
úszó hegyekről egyre inkább eltűnik a hó. Az Atlanti-óceán felé szárazabbá, barátság-

FOTÓ: EXTERRA

AZ ATLANTI-ÓCEÁN FELÉ

Keleti irányba haladva a Beagle-csatornában kissé megenyhül a táj és az időjárás.

A gleccserek visszahúzódnak a fjordok mélyére





RITKA PILLANAT

A rövidke jó időben előbukkanó, igen nehezen megközelíthető Darwin-csúcsot széles jégmező választja el a part menti területektől

EZER MÉTER ALATTI HÓHATÁR

Az Argentínához tartozó Ushuaia a Beagle-csatorna partján, háttérben a Monte Olivia jellegzetes, piramis alakú csúcsa. A környék az ottani télen az európai profi sífutók népszerű tréningterepe

Az Atlanti-óceán felé szárazabbá, barátságosabbá válik minden, végre levehetjük tengerészkalapunkat, és élvezzük a rövid napsütést.

gosabbá válik minden, végre levehetjük tengerészkalapunkat, és élvezzük a rövid napsütést. A javuló időt kihasználva gyalog is nekivágunk a hegyvilágnak. A meredek hegyoldalakon felkaspaszkodunk a fennsíkon elnyúló jégmezőhöz, ahonnan hihetetlen kilátás nyílik a Darwin-csúcsra és a Beagle-csatornára. Fejünk felett hatalmas kondorkeselyű köröz, kíváncsian figyelve a betolakodókat.

A CIKK MEGJELENÉSÉNEK
TÁMOGATÓJA AZ
STA TRAVEL

STATRAVEL.HU



Utóirat

Visszafelé egy chilei ágyúnaszádon utazva kikötünk azon a tiltott börtön-szigeten, amely miatt módosítanunk kellett kajakosútvonalunkat. A tengerészek busszal előzékenyen még körbe is visznek egy kis „börtönvárosnézésre”. Ennyit a titkos szigetekről és a szükséges útvonal-módosításokról... ☺



TÜCSÖKVILÁG

2016 A MEZEI CIRIPELŐK ÉVE

A Nap már nem kúszik olyan magasra az égen, mint nyár derekán, közeleg a nem vágyott szürkesség időszaka. A vakáció hang- és színkavalkádja lassan feledésbe merül, gyakrabban kerülnek elő a dzsekik, az esernyők. A föld alá vezető lakócsövek hamarosan elrejtik előlünk az Év rovarát, pedig a meleg, kora nyári esték még nem is oly rég a mezei tücskök udvarlókoncertjeitől voltak hangosak. A kedvelt ciripelést fülünkben hallva most utánajárunk, hogyan is zajlik az élet a tücskök félig rejtett világában



Alkonyodik. A nappali hőségben feltornyosuló gomolyfelhők lassan széteszlanak, mi pedig biciklire pattanunk. Nincs messze a Gödi-láprét, melynek természetvédelmi oltalom alatt álló, gyepekkel benőtt homokbuckái és buckaközei májustól június végéig valósággal harsognak a tücsökmuzsikától. A főváros közelsége ellenére kiváló terep ez a mezei tücskök (*Gryllus campestris*) természetközeli környezetben való megfigyelésére. Bár jól ismert ciripelésük kedvező időjárási körülmények között nappal és éjjel egyaránt felzendül, a mezei tücskök inkább naplemente után aktívak.

Bár jól ismert ciripelésük kedvező időjárási körülmények között nappal és éjjel egyaránt felzendül, a mezei tücskök inkább naplemente után aktívak.



ÉHSÉGTŐL KOPOGÓ SZEMEK

A fészükéből kirepült, megtermett erdei fülesbagoly-fiókák éjjelente magas fűttyögésszel várják szüleiket, akik leggyakrabban mezei pocokkal etetik őket. E bagolyfajtól a mezei tücskök biztonságban érezhetik magukat. A gyakran ismételt „tyű” fűtтыentésről könnyen felismerhető füleskuvik azonban szintén a közelben vadászik, és leggyakoribb táplálékállatai éppen az egyenesszárnyú rovarok közül kerülnek ki. A tücskök a rákosi vipera és a kék vércse tavaszi étrendjének szintén fontos részét képezik

MÁJUS VÉGI KONCERT A MARS ÉJSZAKÁJÁN

Az 5500 leírt tücsökfaj közül 11 fordul elő hazánkban. A ciripelés révén közismert rovarok versek, mesék és gyermekdalok kedvelt szimbólumai. Ráadásul a tücsöktartásnak a Távol-Keleten két évezredes hagyománya van, a különös tücsökviadalok gyakran emberi sorsokról is döntöttek... (előző oldalpár)

A járőröző füleskuvik leggyakoribb tápláléka az egyenesszárnyú rovarok közül kerül ki, ahová a szöcskék, a sáskák és a tücskök is tartoznak.

mezei tücsök a kiszemelt vacsora. A járőröző füleskuvik leggyakoribb tápláléka ugyanis az egyenesszárnyú rovarok közül kerül ki, ahová a szöcskék, a sáskák és a tücskök is tartoznak.

A különlegesebb hangulatú alkonyati és éjszakai tücsökfotózás több szempontból is érdekes és izgalmas feladatnak ígérkezik. A talajba

ásott üregek bejárata előtt ciripelő rovarok becserkelése a változóan magas növényzetben gondos figyelmet és türelmet igényel, hiszen hangforrásuk pontos iránya többnyire nehezen azonosítható. Bármilyen óvatosak is vagyunk, a szerenádozó hímeket közeledő lépteinkkel így is gyakran elhallgattatjuk. Gondatlanságunkat akár félórás néma és mozdulatlan álldogálás is követheti, mire a kiszemelt – vagy inkább kifülett – modell újra meghúzza vonóját, és ismét esélyünk nyílik közelebb férközni hozzá. Elég kitarтоák vagyunk, így előbb-utóbb sikerül megtalálni a tücsöklyuk tulajdonosát, hogy megfigyeljük és fotózzuk változatos tevékenységét.

TÁRSALGÓ

A helyi jelentőségű védettséget élvező Gödi-láprét árvalányhajás domboldala naplementében. A mezei tücsök az ehhez hasonló nyílt, alacsonyabb növényzetű, üde és száraz gyepekben, erdei tisztásokon egyaránt előfordul, de kertekben, töltésoldalakon, vagy akár kismértékben művelt szántókon is találkozhatunk vele. Az év rovarát nyár végén és ősszel a törékeny testű rokon, a pirregő tücsök váltja fel ciripelésével





MR. CIRIP

A fotón nem egy díszes törzsi maszkot viselő figura bujkál, hanem a mezei tücsök látványosan barázdált, hangképzésben használt fedőszárnya, illetve annak szárnyerezete látható. Muzsikálás közben mindig a jobb szárny van felül. A szárnyak fonákján mintegy 140 kicsiny kiemelkedésből álló ciripelő csapsor található, amelyen a másik (bal alsó) szárny szélének redőjét (a pengetőt) végighúzva keletkezik a jellegzetes reszelőhang. A szárnyakat hangerősítéskor olyan fontos erek is díszítik, mint a háromszögletű hárfá és a kerek tükör (balra)



KONCERT A PORONDON

Ciripelő hím mezei tücsök hátulnézetből a pengetés rövid szünetében és közben, föld alatti lakócsövének megtisztított bejáratánál. A hangelemek sebessége, magassága és a szünetek hossza sokat elárul a nősténynek a hím testméretéről és kondíciójáról

Világot jelentő deszkák

A mezeitücsök-hímek a talajban kb. 40 centiméter hosszan futó üregük kicsiny bejáratát gondosan lerádják és megtisztítják a növényzettől. Így készül el a színpad, ahonnan messzire hallatszó „kri-kri-kri” hívóhangjukkal nőstény fajtársaikat próbálják magukhoz csalogatni. A mezei tücsök az első lábaikon lévő hallószervek iránymutató-sával 10 méteres pontossággal tudják megközelíteni fajtársukat. Amikor aztán a mindig néma nőstény valóban a színpad közelébe ér, a hímek jóval halkabb udvarlóénekekre váltanak. Hím vetélytársak feltűnésekor viszont porondjuk harci arénává alakul, mely a hódító szerenádnak helyett rivalizáló hangoktól lesz hangos. A genetikailag kódolt ciripelés szerepe tehát meglehetősen összetett, a hangképzés viszont mindig félig felemelt szárnyakkal, azok összedörzsölésével történik. A fedőszárnyak és a potroh által kialakított tér hangrölcserként működik, ezért a létrejövő hang terjedése irányítható. Az üreg – kialakítása révén – ráadásul fokozza a hangerőt, így a ciripelés akár több mint 100 méterre is elhallatszik. A reszelőhang amplitúdójának sebessége (és magassága) egyébként az aktuális hőmérséklettől is függ: melegben gyorsabb, alacsonyabb hőmérséklet esetén lassabb a szerenádnak.

A genetikailag kódolt ciripelés szerepe meglehetősen összetett, a hangképzés viszont mindig félig felemelt szárnyakkal, azok összedörzsölésével történik.



Rovarhűtlenség

A néhány órás látogatás során magunk is a hódító hangok (és a viszkető szúnyogcsípések) rabjaivá válunk, a ciripelés később is hosszan cseng még fülünkben. Fotómodellünk megszokja közelségünket, így sikerül megörökíteni szerenádozás közben jellemző testtartását és sajátos erezetű szárnyait. Néhány objektív azonban nem tudja felvenni a versenyt egy olyan infravörös kamerából álló hálózattal, mellyel 250 ezer órányi felvételt készítettek egy mezei tücsköktől hemzsegő spanyolországi rétről. A vizsgálat során ugyanis az ismert viselkedési formák mellett korábban rejtve maradt tücsökszokásokról is lehullt a lepel. Kiderült például, hogy miként

A hímek akár negyvenszer is párosodhatnak egy adott nősténnyel, miközben azok néha egy-egy szomszédos hímmel is futó kapcsolatot létesítenek.



TISZTA UDVAR, RENDES HÍM

A Magyar Rovartani Társaság ajánlása alapján az internetes szavazók 2016-ban a mezei tücsköt választották az Év rovarának

ÉHES MUZSIKUS

A gömbölyded fejen egy pár csáp, egy pár (szürkületi és éjszakai életmódhoz kiválóan alkalmazkodott) összetett szem, három fehér pontszem és egy rágó szájszerv látható.

A mezei tücsök étrendjében többnyire olyan növényi táplálékok uralkodnak, mint a fűfélék magvai és a gyökerek vagy levelek, de kisebb talajlakó állatokat is elkap (balra)

folyik két hím harca egy adott lyuk bejáratánál, illetve arra a meglepő tényre is fény derült, hogy a hímek olykor a tettek mezejére lépve ciripelés helyett valóságos párzási portyákra indulnak. A hímek végül akár negyvenszer is párosodhatnak egy adott nősténnyel, miközben azok néha egy-egy szomszédos hímmel is futó kapcsolatot létesítenek. A nőstény mezei tücskök ezután vékony tojócsövükkel több száz petét is a talajba rakhatnak, melyekből a lárvák 2-3 hét elteltével kelnek ki. Némi kóborlás és 9-10 vedlés után összel fúrják meg saját üregüket, ahol hibernálva vészelik át a hideg, téli évszakot.

SZÖVEG: FARKAS ALEXANDRA–POTYÓ IMRE
KÉP: POTYÓ IMRE

ÉJJELLÁTÓ HŐKAMERA

Raktárról, magyarországi
3 év GARANCIÁVAL

A
MEGFIGYELÉS
ÚJ DIMENZIÓJA

www.ejjellatok.hu

1125 Budapest Nógrádi út 39.

Tel: (1) 201 0486



A didergő megélhetési riporterek főnökének kékülő ujjbegye lassan felénk lendült az indulás előtti sajtófogadás alkalmával. Nem kellett nagy éleslátás ahhoz, hogy a 173 Bamako-induló közül miért épp a mi ordítóan ótvaros gépünket válassza, hiszen Otto von Robur – a gép tulajdonosa – erről minden tekintetben gondoskodott. A jármű tetején izléses tetőteraszt rendezett be, melynek kacathegyei önmagukban is irritálhatták az ily látképekre kellően nem felkészített polgári lakosságot. E kellemes plató elülső részét a kényelmes kagylófotóly (azaz a pótkerék) foglalta el. Mögötte a sivatagi utazók kelléktárának tekintetében kétségkívül ritkán fellelhető vízisíben, valamint a szintén kísérleti célból odadrótozott snowboardban lehetett gyönyörködni. Az Országos Elmeógyógyintézet dolgozóinak nem csekély szerencséjére csak a kiválasztottaknak fejtettük ki elméletünket, ami szerint a Szahara ergje – azaz a fűtőhomok – vízisíelható – ezt azonban a gyakorlatban is be kívántuk bizonyítani. Ehhez kellett a sí és a deszka. Az elméleti elhajlás gyanúját tovább erősítette a külső megfigyelőben egy ótvaros kerékpár és a fa légcsavarú siklóernyő jelenléte is...

⊕ SZÖVEG: SZIRMAI GÁBOR

A ROBUR ÚJRA HÓDÍT „HONECKER BOSSZÚJA” A SZAHARÁBA MEGY

A következő percekben az elvárásoknak megfelelően elégitettük ki az újságírók vér- és szenzációszomját. Ezzel szemben a starthely-bevásárlóközpont fogyasztói betontömbjének lejméhes étterem-tulajdonosait már nem tudtuk lázba hozni: a kínai unottan hajtóművemre pillantott, ahol kollégájának árleszállított cipőjét fedezhette fel. Ezek után kérés nélkül a tapintatosan „zónaadag”-nak nevezett, redukált menüt lökte elém a beégetett programú business-mosoly kíséretében.

A himnusz hangjai lassan úgy haltak el a hátunk mögött, ahogy az ország gazdasága. A „Honecker bosszúja” feliratú Roburral tovasuhantunk a sivatag felé.

A Robur

A tengeralattjáró-hadviselés lenyűgöző drámaiságával, gépészeti csemegéivel, emberi vonatkozásaival, a pusztuláshoz való viszonyával számomra az emberi élet általános metszetét adja. Az élet során az ellentétek hirtelen, átmenet nélküli változásakor a dolgok, érzetek jelentősége sokszorosára domborodik ki, míg a monoton, hétköznapi proletár-létezésnél a benyomások jelentősége ellaposodik.

A parancsnoki toronyból a tenger csodálatos szépségének szemlélésekor egy hidroplán feltűnése azonnal a legsötétebb rettegést, halálképet hozta.

Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...

KIMUNKÁLT ŐS

Mindenkit érdekel járművének „jogelődje”. A képen egy II. világháborús Krupp-vontatót látunk, aminek gépészeti értelemben szintén van köze a Roburhoz

MAGASÉPÍTÉS

A felvétel kéjértékét egyfelől a dobozos UAZ jelenti, másrészt egy afrikai reppenés előkészülete. A Robur csomagtartója magasabb, mint az UAZ-é, mégis pár száz méter magashól a kilátás az előbbieknél is értékesebb... (balra lent)



A ládákon megtaláltuk a legkényelmesebb ülést, én a gázolajos Wehrmacht-marmonkannákon a leglakályosabb fekvést. A gázolajat ugyanúgy „vér”-nek tekintettük, mint ahogy az acélcápák gépészei.

A fedélzeten való gondtalan sütkérezésből eszeveszett rohanás, az elsüllyesztett hajók piktogramjainak büszke festegetéséből páni félelem, a Leica-gépek blendéjének vagány tekergetéséből a gyorsmerülő tengeralattjáró Kingston-szeleptengelyeinek tébolyult forgatása lett.

Aki benézett a Robur oldalajtáján, az elülső szalon mögött egy tengeralattjáró-szint tanulmányozhatott, amely egy ilyen témájú film díszleteként is megállta volna a helyét.

Már a gép mennyezete is ezt sugallta, hiszen a sík járófelület feletti oldalfalak ívesen zárultak! Ráadásul az ablaktalan, hátsó oldalfalakra Robur von Otto lehajtható fekhelyeket csavarozott, melyeken a légénység a holmijait szórta szét. (A tengeralattjárókon a felettesi viszony többnyire baráti volt, nem volt rendmánya a holmik körül.)

Ahogy a tengeralattjárókon a földön a torpedók, rakatládák, ellátmány tette lehetetlenné a közlekedést, nálunk ugyanúgy ott voltak az élelmiszeres dobozok, szerszámok, akkuk, olajosflakonok. A tengeralattjárók minden holmiját ugyanúgy átjárta a gázolaj nemes illata, ahogy nálunk. Ahogy az előbbinél a hajótesthez képest hatalmas MAN motor rezgett az egész acélszivart, úgy nálunk sem lehetett semmit letenni az asztalra, azonnal lerezgett. A ládákon megtaláltuk a legkényelmesebb ülést, én a gázolajos Wehrmacht-marmonkannákon a leglakályosabb fekvést. A gázolajat ugyanúgy „vér”-nek tekintettük, mint ahogy az acélcápák gépészei. Gépészünk is párhuzamba vonható volt a tengeralattjárós kollégákkal, hiszen szenvedélyét jelentette a fáradt olajban való túrás.

Elégítéssel vettem tudomásul, hogy szervofék és szervokormány nélkül indultunk el, ezek a beteg találmányok így nem bosszantottak. A gép tekintélyét erősen növelte a matricázás, mely az eddigi hőstetteket térképpel mutatta [a tengeralattjárókon a toronyra festették bruttó regisztrertonna (BRT) feltüntetésével az elsüllyesztett hajókat].

A gép indulás előtti adatai biztatónak ígértek. Számomra fontos, hogy az 1 lóerőre jutó súly minél nagyobb legyen, az 1 négyzetmilliméter csapágy- és fogaskerék-felületre jutó teljesítmény pedig minél kisebb. Roburunk sebessége normálmenetben ritkán lépte túl a 70 km/h-t. Önsúlyunk 3,5 t volt, míg terheléssel kb. 5,8 t. Az első nap 1300 kilométert tettünk meg, fogyasztásunkat 17 liter/100 km körülinek becsültük. Csak 76 lóerőnk volt, de elvárásaimat nem a lóerők, hanem a nyomatók elégitik ki.

Az U-bootok légénysége, ha végre partra szállt, szétett lábakkal, rövid léptekkel, testtől elálló karokkal lépkedett, hiszen a hajó állandó bólogatása, kígyózó imbolygása miatt mindenki bizonytalanul mozgott. Ezt hívták tengerészjárásnak. A Roburban ugyanez volt a helyzet. Az első héten alig szálltunk ki: a megállások pár percig tartottak, állandóan a gépben ültünk. Pofánk is „tengeralattjárós” arccá változott: borostás, napmentes okkerpozsgával.



A Bamako-futam

Be kell vallanom, hogy számomra az aszfaltozott úton való, adott időre történő távzágulás nem ad semmi örömet, élményt. Nekem a túrázás a felfedezést, ráébredést, megismerést, tapasztalatszerzést jelenti, nem a kitartást, ami ezen az úton alapvető követelmény. Ez természetesen nem ítélet, hanem egy másik érték hangsúlyozása. Képtelen lennék napokon át kialvatlanul vezetni, 100 kilométeres óránkénti sebességgel – a bamakósok tudtak! Kiváltképp csodáltam a motorosokat. Úgy egy hétig állandóan permetező, néha zuhogó esőben, keresztül a téli, hideg Európán, sátorban aludva érkeztek Marokkóba, ahol a helyiek beszámolója szerint rég nem látott szél és alacsony hőmérséklet várta őket. Különösen nyomasztó volt a BMW-s esete, aki induláskor még vígan, menyasszonyi fátyollal kedveskedett a riportereknek, ám a kitűnő elvű, de vacak programozói megvalósítású GPS-ének nyomkodása közben belerohant egy számba. Valahogy, nagy keservesen, gipszbe burkolva tovább folytatta, ami heroikus tiszteletet ébresztett bennem. Majd – immár óvatosan – félrehúzódott, ahol egy autó végérvényesen fellökte...

Nekem a túrázás a felfedezést, ráébredést, megismerést, tapasztalatszerzést jelenti, nem a kitartást, ami ezen az úton alapvető követelmény.

HÁROM KERÉKEN

Bár e járművek messze nem érték el a világháborús, oldalkocsihajtású hadimotorok (Zündapp KS750, BMW R75) színvonalát, mégis nagy gyönyörűséggel figyeltük bírkózásukat a homokban – mégpedig az aszimmetrikus hajtás miatt



HÁTRAHAGYOTT TETEM
A sivatagban sokszor a legbizarrabb tárgyakra bukkanunk. Ugyan hogy is mászhattunk volna kényelmesebben az autó alá, mint egy ilyen elhagyott utánfutó segítségével?!



HOMOKBA HATOLVA

Az összkerekhajtáson kívül elvárásnak tekinthetjük a (terep-)felező fokozatot, de a differenciálzár sem árt. A motor jó vonóerő-diagramja a homok fellazulása miatt szükséges. Az út tervezésekor fontos tudni, hogy a homok átdolgozása nagy többletmunkát (LE + benzintöbblet) igényel



KABIN, BEVETÉS KÖZBEN

A jókora és komfortos életér nagy segítség a viszontagságok elviselésében

(balra)

MÁR MEGINT... AHOGY MINDIG...

A kínzó defektek egyike. Azért – remélem – mindenki észleli, hogy a csomagtartóból egy kerékpár is kikandikál: a legvégső esetre...



Az első sokk

Már régen besötétedett, mély tudatlanságban hevertem az ágyamon Spanyolország déli részén. A dízel egyenletesen ordított, mindenki békésen szendergett. Hirtelen a gép teljes teste megvonaglott, az alváz felől csattanások-puffanások sorozata hallatszott, erős sivító hang kíséretében. Ottó oly határozottan üvöltött fel, hogy: „Állj meg!” – mintha senki sem hallotta volna, hogy valami egészen súlyos dolog történt. Én, amíg a gép összeviszsa csúszkált-kacsázott az úton, azonnal az ösztönös összehúzódságban kerestem menedéket, várva, hogy felborulunk. Alattam a több száz liter üzemanyag kannái éktelenül csörömpölve borultak össze, a rosszul záródó tanksapkák alól bugyogott a gázolaj. Aztán hirtelen csend lett, s felugrottunk, felmérni a haváriát. A lámpák fénypázmájában siralmas látvány tárult eléink. A bal hátsó kerék gumijai cafatokban lógtak. Klasszikus durrrdefektet kaptunk. Megdöbbenően gyorsan kezdtük meg a mentést, mintha előre megszerveztük volna, mindenki céltudatosan rohant valamerre: az emelőért, a jelzőlámpákért, kulcsokért. Nem telt bele negyedóra, újra úton voltunk – igaz, pótkerék nélkül.

Hirtelen a gép teljes teste megvonaglott, az alváz felől csattanások-puffanások sorozata hallatszott, erős sivító hang kíséretében.

... minden előzésnél összeszorítottuk fogunkat, mi lesz, ha megperdül a Robur, és nekicsattan a szembejövő 40 tonnás kamionnak?...

Defektek sorozata kísérte utunkat (14-ig jutottunk), ezt a problémát Afrikában tökéletesen nem oldhatja meg senki, ha afrikai gumiszereleőhöz megy az első pukk után...

Mindenki állandó defekt-stresszben töltötte perceit, félve lestük a gumikat a megállásoknál, minden érzékszervünk a sziszegő hangokra irányult, minden előzésnél összeszorítottuk fogunkat, mi lesz, ha megperdül a Robur, és nekicsattan a szembejövő 40 tonnás kamionnak?...

Egy hosszú útszakasz után végre megálltunk, mindenki szétszaladt, ám hátunk mögül vérfagyasztó kiáltás hangzott: „Valami sziszeg!” Mindenki futott vissza elkeseredve, már mászott a „tető”-brigád, hogy lekapja a pótgumit, egyikünk anyázva az emelők felé ballagott. Ottó a maga módján dörmögött, arcát elta- karva: „Hát miért?...”. Aztán más hang ütötte meg fületem: „Ereszt a kó-lásüveg!” – kiáltotta valaki. Ez okozta a pánikot, mely ugyanúgy megismétlődött a gázfűző sziszegése után. Nem akarok többé sziszegő hangot hallani! De azért én néhányszor finoman belesziszegtem az alvók fülébe!

A műszamár

A Bamako-futam legtöbb résztvevőjénél nem látam a mindenre kiterjedő, alapos felkészülést sem gépészeti (javítási), sem közlekedési, sem védelmi (fegyverzet) tekintetben. A többség csak látványos lámpákkal, trepnivel, vadráccsal készült az útra. [Próbaképp tettem egy körkérdést, megnevezve néhány alapvető anyagot (hogy kinél van konkrétan: csiszolópor, trombitalemez, műgyanta, 8-as szálcsavar?) A tíz megkérdezettből senkinél.] De a magas technológiával majd' mindenki bírt. Részemről nagy tisztelője vagyok a technikai haladásnak. Valaki mondhatná, hogy akkor miért utálkozom annyit korunk termékein, függetlenül attól, hogy az repülő, autó, hűtőszekrény vagy számítógép-e? Nos, nem a technikai vívmány a bajom, hanem annak alkalmazása, ahogy kiszorítja a régi szellemet, nemes anyagokat, gondos kivitel, átgondolt konstrukciót.

Egy UAZ-zal nagyjából együtt haladtunk. Hol mi kaptunk újabb defektet, váltótörést, szélvédőbetörést, hol az UAZ gyengékedett. De mindketten hazaértünk. Néhányszor befészkeltem magam az UAZ-ba. Egy ilyen alkalommal késő este táborhelyet néztünk, ahol a Roburral meg a Trabanttal véd- és dacszövetségre léptünk a mélységesen közlelő érdeklődő helyiekkel szemben. A többiek már megálltak, vizsgálva a helyet: igazán néptelen-e? És hallgatóztak. Mert a közelben ólalkodókat leginkább a szamaraik-öszvéreik hangja árulja el.

Én is kikászálódtam, nyitván az UAZ hátsó ajtaját. Persze, a szovjet technika szelleme kísértétként lebegett az UAZ-ban: az ajtó nyitáskor hangosan felnyihogtak az egymáson elcsúszó lemezek, a gumiperemet már évtized óta elnyelte valami út menti árok. Már a talajon álltam, amikor aggódva jegyezte meg valaki: „Az előbb egy öszvér nyerített, menjünk tovább, jönni fognak!”

Titkon nyilván újra előidéztem a műnyerítést, de harmadszorra már megbuktam...



Nem a technikai vívmány a bajom, hanem annak alkalmazása, ahogy kiszorítja a régi szellemet, nemes anyagokat, gondos kivitel, átgondolt konstrukciót.

KAGYLÓFOTÓLYÜNK!

Alant a problémás emberek problémamegoldása. Az elmebeteg kategóriája összetartott (jobbra)

TÉNYFELTÁRÁS KÖZBEN

A homok az egyik kerécsapágyat is megette. De nemcsak a futóművel voltak gondok... (balra)



A kínai szintmérő pálca

Mielőtt még bárki holmi józsefvárosi piacról beszerzett, érintésre eltörő, fröccsöntött műanyag botra gondolna: a Robur előző útja során eljutott a kínai határra. A legszükségesebb karbantartási munkák után aztán már indult is Afrikába. Így nincs mit csodálkozni azon, hogy miért néztem olyan bambán, amikor a gázolajszint mérése során Ottó kérte a kínai palcát. A Robur ugyanis 400 liternyi alap(!) üzemanyagtartánnyal rendelkezett. A szintméréshez még Kínában törtek egy egzotikus cserjéről ágat, amely olyan jól bevált, hogy hazaérkezett Magyarországra. Az út folyamán az autó rejtett zugaiból folyamatosan kerültek elő mongol papírok, otragadt számszámok, konzervek a korábbi expedícióról...

A szintméréshez még Kínában törtek egy egzotikus cserjéről ágat, amely olyan jól bevált, hogy hazaérkezett Magyarországra.



GÓRCSÓ HELYETT

Az útra való felkészülés egyik legfontosabb eleme a mindenre kiterjedő számszám-, anyag- és eszközkészlet összeállítása. A jó szimatokat bizonyítja az orr mérete is! (jobbra)



GÉPÉSZETI BEAVATKOZÁS

A folyamatos teljes gázzal való motorhasználatot nem bírta a váltó. Kiiktattuk a negyedik fokozatot (balra)

A gép összetört

Elhagytuk Aleg városát és vele a hegyi sivatagot. A sivatagi utazók csak „Routie de l'Espoir”-nak, azaz a Remény Útjának ismerik azt a pár száz kilométeres, teljesen kopár, elhagyatott útszakaszt, amely a tengerig visz. Sehol sincs vízvételi lehetőség vagy lakott hely. Aggódunk, mert egyre erősödő visítást hallottunk a váltó környékéről. Megálltunk egy pihenőre, körülszimatolni a gépet. Egy újabb vizsgáló-indítás után gépi altestcsikorgásra lettünk figyelmesek. Alápillantva láthatóvá vált, hogy a sebváltóból kitért egy darab. Aztán erős, fémes kattogás hallatszott, és semmelyik fokozatban nem indult az autó, az olaj elfolyt. Ottó első sebességbe váltotta a gépet – majd a hangos csörömpölés jelezte: itt a vég lehet! Döbbenet ülte meg sorainkat, majd mindenki megtette javaslatát. Én a váltó olajjal feltöltését javasoltam úgy, hogy csavarokkal felerősítve egy lemezt szabjunk be a kitérés helyére, majd próbáljunk lendületből váltani – mivel menet közben talán a tört fogaskerekek megtalálják egymás fogait. A többiek csúnyán lehurrogtak. Ám végül más megoldás nem kínálkozott. Így vágtunk neki a sivatagnak.

A kormánynál Ottó mesteri vezetést mutatott be: egész napi kemény hajtás után rendkívüli előrelátással és precizitással működött. A jármű negyedik sebessége teljesen

A gép kiadta lelkét, és az addig talpon lévők is ruhástul dőltek le a fáradtságtól, hogy inkább a rémálmokat válasszák...

kiesett, első és második fokozata alig funkcionált. A többiek merev tekintettel meredtek előre a sötétbe, hogy időben jelezzék az akadályokat, hiszen még egy elindulás aligha ment volna. A pirkadattal együtt sikeresen beértünk Nouakchottba. Ám a reggeli csúcsforgalom már tombolt, s nem volt mit tenni, ki kellett kanyarodni a padkára az

előttünk veszteglők miatt. Hirtelen nagyon súlyos probléma előtt álltunk. A gép kiadta lelkét, és az addig talpon lévők is ruhástul dőltek le a fáradtságtól, hogy inkább a rémálmokat válasszák, amik ez esetben jelentős vizsgálati perspektívát jelentettek.

Jármű Zsolt társunk kiszedte a váltót, s elkésérető látványban volt részünk: összetört fogak, kitért ház, megfeketedett csapágyak kandikáltak elő. Magunk alatt voltunk, nem volt megoldás.

Ekkor elérkezettnek láttam az időt a cselekvésre. Ki kell iktatni a negyedik sebességfokozatot és akkor az egyes-kettes sebesség sem akad. Már csak a módszert kellett kidolgozni, de ez számomra gyerekjátéknak tűnt. Nem úgy, mint meggyőzni a többieket az igazamról! Végül kiszedtük a törött alkatrészeket, a fogaskereket elvittük egy műhelybe, és lekapták a még meglévő fogakat. Ezután befoltozták a kartert, összeraktuk a szerkezetet. Ekkor viszont én dőltem ki. Elfáradtam az egyidejű szellemi és emberi küzdelemben, hiszen a diplomácia cselekvéssorozata – szemben a műszaki cselekvésekkel – nem tűri el a hibát. Ha egy technikai részletet elszúrok, abból van esély a javításra – de sokkal nehezebb ügy egy elrontott emberi kapcsolatot helyrehozni. Más-napi indulásunkat diadalmenetnek éreztem – hetedik defektünkig.



Egy robbanás

Senki se vádoljon azzal, hogy szépítem a valóságot és túlértékelem teljesítményünket! Ezért, aki a térképre pillant, és azt hiszi, hogy a saharai Targant-fennsík végtelen kősvatagjai, vad vadijai, egymástól több száz kilométerre eső sivatagi kútjai között életnek semmi nyoma, az egy évszázadot tévedett. Ezért a romantika iránti minden lelkesedésem dacára be kell valanom, hogy a Roburral egyszerűen lekanyarodtunk a burkolt útról, majd egy homoksávon egy mobiltelefon-relétorony alá álltunk éjszakára.

Jót aludtunk, nem úgy, mint amikor még késő éjjel is araszoltunk (pl. Echnotouan és Bojdour közt). Mindenki ingerült és álmos volt, mert a Dahla előtti utolsó helyőrség parancsnoka nem engedte, hogy a körzetében aludjunk. Nem volt ő rosszindulatú, kedvesen elmagyarázta, hogy neki csak egy pisztoly áll rendelkezésre, amivel nem tud minket megvédeni. A legközelebbi helyőrségi poszt 100 kilométerre volt, ezt céloztuk meg. Az elől ülők meredtek a sivatag monoton végtelenjébe, a gép hangja órák óta nem változott, tartottuk a hetvenes (maximális) tempót.

Néha találkoztunk ugyan járművekkel, de az elhagyatottság érzetén ez alig-alig változtatott. Hatalmas kamionok voltak, amik kihasználták az éjszaka hűvösét, hogy kíméljék a bronzsaikat. Miután elhaladtunk egymás mellett, még majd egy óráig láttuk a hideg éjszaka horizontján fényeiket.

Épp egy kamion jött szembe, elvakultunk. Tompa, de hatalmas dörrenést hallottunk. A becsapó és napok óta nem szűnő szélvihar a menetszéllel még megnövelve tört be a járműbe. Vadul kavarogtak a papírok és textíliák. Valaki beverte a szélvédőt! Ottó nem esett pánikba: okosan nem is

ÍZLETES HAVÁRIA

A magas súlypont következményeként kiváló vitaminellátásban volt részünk!

A becsapó és napok óta nem szűnő szélvihar a menetszéllel még megnövelve tört be a járműbe. Vadul kavarogtak a papírok és textíliák. Valaki beverte a szélvédőt!

ROMANTIKA HELYETT

A sivatagban is felbukkanó műanyag hulladéközön dacára is megpihen szemünk a tradíciók hordozóin

A haváriaraktárból rögvést előkerültek a fűrógépek, pántok, szerszámok. Félóra múlva már mentünk is tovább befűzőfóliával burkolt gépünkkel.

fékezett, hanem még mentünk vagy öt kilométert, hiszen nem tudtuk, mit akart, aki betörte az üveget. A megállásnál elrendeztem pénzeimet, kézbe vettem gázaimat, majd meglapultam az út mellett, hogy a támadókat hátra kapjam. De nem jött senki, csak a sivatagi szél kavarta fűtyülve a homokot. Talán arra vártak a támadók, hogy rögtön megálljunk, és akkor lerohannak?...

A haváriaraktárból rögvést előkerültek a fűrógépek, pántok, szerszámok. Félóra múlva már mentünk is tovább befűzőfóliával burkolt gépünkkel. Nem erőltettem, hogy mi csináljuk a javítást, mindenki fáradt volt. A helyiek technológiai fegyelméről, előrelátásáról azonban nem nyilatkoznék. Ha azt gondolnánk, hogy valami fatális véletlen következtében eltörték az ablakba vett drága plexitáblát, tévedünk! Nem egy táblát törtek össze! A lábbal betaposott tábla repedéstömegei, a pontatlan kivágás, a túlságos megfeszítés egészen hazaútig indokolta a résztvevők mélyről jövő megjegyzéseit. Pedig az ablaktáblákat még csak nem is ívelten kellett behelyezni...

A Robur nem maradt végérvényesen Afrikában – szemben a futam legtöbb járművével. Épségben hazatért. Még a kályháját is sikerült megjavítani, pedig az többször is megviccelt. Egy parkolóban nem indult rendesen, és a forró fémre ömlő nehézolaj a hadászatban megismert ködösítő elvén úgy beborított mindent, hogy a működből előbukkanó, pánikba esett kamionosok porral és halonnal oltókkal hadonásztak a Robur körül. Szerencsére nem jelent meg hatóság (ami, mint tudjuk, „barát a közlekedésben”: EU-konform rendőrautó oldaláról olvastam...)

+



⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: CSEH ZSOMBOR

QESHM

A PERZSA-ÖBÖL ÉKKÖVE

Erősen párás, izzasztó levegő csap meg, ahogy kilépek a repülőgépből. A kifutópálya aszfaltja izzik a talpam alatt a szikrázó októberi napsütésben. A tikkasztó környezetben egyedül a parányi reptér épülete nyújt árnyékot és kellemes hőmérsékletet. Ellenőrzés híján azonban gyorsan magam mögött hagyom. Odakint hófehér, Dubajból vadonatújban behozott taxik és hatalmas, fekete terepjárók várakoznak az érkező utasokra és családtagokra. A Qeshm-szigetre érkezve határozottan úgy érzem, mintha átléptem volna az országhatárt. Egyedül a nemzeti lobogó és a repülőtér épületének falára felfestett, Khomeini és Khamenei ajatollahokat ábrázoló képek emlékeztetnek arra, hogy még Irán területén vagyok. Beléptem azonban egy varázslatos és igen különleges részére: egy kis Arábiába a perzsa óriásban...



„Ha legközelebb Iránba jössz, a Qeshm-szigetre feltétlenül menj el!” – tanácsolta még tavasszal Houman, egy teheráni barátom, miközben a hatalmas főváros látképét uraló, modern Milad Torony 300 méteres magasságban nyíló teraszán teázgattunk. Az ablakon kitekintve az Elburz hósipkával fedett, 3-4000 méter magas hegyláncai uralták a horizontot, miközben alattunk a 15 milliós Teherán végláthatatlan épületei és autókkal tömött sugárútjai töltötték be a teret. – „A teheráni nyüzsgés után igazi megváltás lesz az ottani nyugalom és csend!” – tette hozzá. Kihörpintettük zamatos teánk maradékát, majd lifttel leszáguldva mi is visszatértünk a város esti, már-már kaotikusnak tűnő forgatagába. Ám megfogadtam Houman javaslatát: célba vettem a Perzsa-öböl legnagyobb, külföldi turisták által még alig járt, de elképesztő természeti és különleges kulturális adottságokkal rendelkező szigetét.

UTOLSÓ SIMÍTÁSOK

A Nap utolsó fényeinél a halászok összekészítik csónakjaikat, hálóiukat, hogy másnap kora hajnalban már a sziget környéki vizekből halásszák ki a tengeri falatokat. A cápahúst, rákot és halat így bármely étteremben frissen találják (jobbra)



TREND FM
SAJÁZSÁGI HÁLÓZAT

CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
CSEH ZSOMBOR

Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.trendfm.hu

CSENDÉLET LAFTBAN

A széltornyairól ismert kisváros volt egykor a sziget központja. Látkép a település feletti, egykori portugál erőd romjairól





KELETI GICCSPARÁDÉ

A Qeshm-szigeten több ezer tevé él, amelyek közül számos a híresen gyors Jamazeh-tevékhez tartozik. 2015-ben merült fel a sziget vezetőiben a nagy terv, hogy a Közel-Kelet legmodernebb tevéfuttató versenypályáját építsék ki



Küzdelem a Perzsa-öbölért

Kitűnő stratégiai fekvésének köszönhetően a Bahreinnél két és félszer nagyobb Qeshm-sziget – vagy ahogy a helyiek hívják: Gheshm – hamar felkeltette az itteni birodalmak, majd később a gyarmatosító európai hatalmak érdeklődését – az Öböl többi szigetéhez hasonlóan. Az ékszerként használt csigaházak és kagylók vizsgálata alapján az iráni őskor és ókor legelismertebb kutatója, Roman Ghirsham francia régész megállapította, hogy az Iráni-felföld civilizációi már az i. e. 5. évezredben kereskedelmi kapcsolatban álltak a Perzsa-öböl menti népekkel.

Az Akhaimenida-dinasztia vezette Óperzsa Birodalom idején a Perzsa-öböl vizein már élénk kereskedelmi forgalom zajlott. Perzsa, görög, föníciai és arab tengerészek tartották fenn India, a Perzsa-öböl, Babilónia, Egyiptom és a mediterrán kikötők között a kapcsolatot. Idővel azonban mind távolabbi területek kapcsolódtak be a világkereskedelembé, így a Duna és a Rajna vidéke is. A nyugat felé irányuló kapcsolatok kiterjedését a bor, az olaj, a fűszerek és a méz szállítására szolgáló, Irán területén is előkerült amforák bizonyítják.

Miután az i. e. 4. században Nagy Sándor legyőzte az Óperzsa Birodalmat, ő és utódai, a Szeleukidák átfogó urbanizációs politikájukkal kívánták továbbfejleszteni az akkorra már hatalmassá növekedett birodalmukat, elsősorban Iránt. A tengerhez való kijutás fontossága miatt a Perzsa-öböl partján kilenc város létesült, köztük a mai, atomerőművéről is ismert Busher elődje, de a Qeshm-szigeten is kereskedelmi telepek épültek. A híres görög tudós, Ptolemaiosz írásai szerint Alexandriának vagy Araciának hívták ekkor. A Szeleukidák idején az Öbölben komoly flotta állomásozott, mellyel kelet felé Indiával, nyugat felé pedig a Vörös-tengerrel biztosították a kapcsolatot. A pártusok uralkodása idején a Perzsa-öböl a rómaiak uralta Mediterráneum és India közötti kereskedelem egyik legfontosabb útvonalává, a nagy Selyemút egyik fő szakaszává vált.

... az Iráni-felföld civilizációi már az i. e. 5. évezredben kereskedelmi kapcsolatban álltak a Perzsa-öböl menti népekkel.

VÁRAKOZÁS

Tankerek és szállítóhajók százai sorakoznak Qeshm-sziget és az iráni szárazföld között, várva arra, hogy megkapják a kikötési és kirakodási engedélyt Bandar-e Abbasban, az ország egyik legfontosabb tengeri kereskedelmi központjában (balra fent)

A középkorban Qeshm még jelentősebbé vált: a nagy földrajzi felfedezésekkel párhuzamosan a Föld szinte egészére kiterjedő tengeri kereskedelem kiemelkedő állomása lett.

A középkor pedig még jelentősebbé tette: a nagy földrajzi felfedezésekkel párhuzamosan a Föld szinte egészére kiterjedő tengeri kereskedelem kiemelkedő állomása lett. A 13. századi, Perzsián is átvezető, évekig tartó keleti utazása során Marco Polo is megfordult a Qeshm-szigeten. A 16. század elején a portugál gyarmatbirodalom az India felé vezető kereskedelmi út egyik stratégiai állomásaként és támaszpontjaként tekintett a térségre. Az újabb hódítók érkezését a helyi lakosság bizalmatlanul fogadta, ezért homokkőbe vájt barlangokba (pl. Khorbas-barlang) elbújva húzták meg magukat. Eközben a „nagy hódítóként” is ismert Afonso de Albuquerque vezetésével a portugálok számos

A JÖVŐ FÉNYEI

Az embargók feloldásának hála Irán ismét exportálhat kőolajat és földgázt a nemzetközi piacokra. A nagy fejlődésből pedig várhatóan Qeshm is komolyan ki fogja venni a részét (jobbira)





erődöt építettek a Qeshm- és a Hormuz szigeten, melyekkel ellenőrzésük alatt tartották a Távol-Kelet felé haladó és onnan érkező forgalmat. A még ma is több helyen látható erődromok által jelzett, közel egy évszázadig tartó portugál fennhatóságnak aztán a felemelkedő Szafavida-dinasztia vezette Újperzsa Birodalom vetett véget – nem mellékesen brit segítséggel. A 17. század elején – saját birodalmi céljaikat is szem előtt tartva – jócskán támogatták a hadiflotta nélküli I. Abbász sahot a portugálok elűzésében... William Baffin – híres angol hajós felfedező, az Északnyugati-átjáró sikeres kutatója, aki egyben a Perzsa-öböl feltárásán is dolgozott a Brit Kelet-indiai Társaság megbízásából – az egyik qeshm-szigeti portugál erőd ostrománál szenvedett komoly sérülést. A brit-perzsa győzelmet követően vált a sahról elnevezett Bandar-e Abbas („Abbász kikötője”) Irán és a Perzsa-öböl egyik legfontosabb kikötőjévé: napjainkban is hatalmas tankerek és szállítóhajók rakományát fogadja szerzte a világból.

A 17. századtól az 1979-es iráni iszlám forradalomig a Perzsa-öböl felett a britek uralkodtak. Eközben – a szomszédos Kish-szigetet leszámítva, melyet Mohammad Reza Pahlavi sah az akkori iráni gazdagok és hírességek üdülő- és szórakozóhelyévé varázsolt – a Perzsa-öböl többi szigete elvesztette addigi kiemelt gazdasági szerepét, teret adva újból a hagyományos halászkultúrának. A hadászati jelentőség azonban továbbra is megmaradt, sőt Qeshmhez egy komolyabb katonai-politikai incidens is kötődik. A már nyolc éve tartó, rendkívül véres iraki-iráni háború utolsó hónapjában, 1988. július 3-án a USS Vincennes rakétacirkáló máig tisztázatlan körülmények között a szigettől délre lelőtte az IranAir 655-ös járatát, 290 civil áldozat halálát okozva. Ma a sziget déli részén álló, a Forradalmi Gárda uralta hatalmas, tengeralattjárók fogadására is alkalmas haditengerészeti bázis, valamint a szomszédos Hormuz szigeti katonai támaszpont végzi a Perzsa-öböl kapujának számító, stratégiai fontosságú Hormuzi-szoros felügyeletét.

A hadászati jelentőség azonban továbbra is megmaradt, sőt Qeshmhez egy komolyabb katonai-politikai incidens is kötődik.

SZÍNES, SZÉLESVÁSZNŰ
A bandari lányok büszkén viselik öltözköket, mely – például az északi türkmén népcsoportok hagyományos viseletéhez hasonlóan – rendkívül színes és mintákban gazdag

PLÁZALÁZ
A Qeshm-szigetre épített bevásárlóközpontok a vásárolni imádó irániak millióit vonzzák évről évre. Pár napot eltöltve, árukkal teli csomagokkal repül haza mindenki

Kőolaj, shopping, csempészet

Újbóli gazdasági fellendüléséhez és a ma is tapasztalható egyedi arculatához alapvetően egy kormányzati döntés vezetett: 1991-ben a Kish- és Chabahar-szigetekkel együtt a Qeshm-szigetet is Szabadkereskedelmi és Ipari Zónává (Trade and Industrial Free Zone) alakították, azzal a szándékkal, hogy létrehozzák az Európa és a Távol-Kelet közötti legnagyobb vámmentes övezetet. Így a szigetre utazva nem is kell rendelkezniük iráni vízummal, és a repülőtéri ellenőrzés is csak formális. A Qeshm-sziget nagyobb városaiban pedig hatalmas látványterveken hirdetik a jövő nagy beruházásait (pl. hídépítés a szárazföldi háttér felé), és méretes plakátokon csábítják a külföldi befektetőket, akiknek – a kereskedelmen túl – az Irán hatalmas kőolaj- és földgáziparába való beruházás kínál jó lehetőségeket. A helyiek azonban pont a szárazföldi összeköttetés hiányát tartják a béke és nyugalom fő forrásának, és nem búslakodnak, hogy az áthidalás már hosszú évek óta csúszik...

Az utóbbi évtizedekben a sziget az iráni bevásárlóturizmus kedvenc helyszínévé vált. Évente több millióan repülnek ide a nagyvárosokból akár csak pár napra is, hogy a két nagyobb település – Qeshm City és Dargahan – hatalmas, a legkülön-

... egyedi arculatához egy kormányzati döntés vezetett: 1991-ben a Kish- és Chabahar-szigetekkel együtt a Qeshm-szigetet is Szabadkereskedelmi és Ipari Zónává alakították.

félébb árukkal tömött, világszínvonalú bevásárlóközpontjaiban a szárazföldi árakhoz képest sokkal olcsóbban vásárolhassanak. Nem véletlen, hogy a Teherán-Qeshm-vonalon naponta 4-5 repülőjárat is közlekedik, az állandó telt házat pedig a ruhákkal és mindennapi eszközökkel tömött bőröndök egész hadával hazatérő irániak biztosítják.

Mindemellett persze a csempészet is komoly tényező a sziget gazdasági életében. Helyi barátaim szerint a bevételek 30-40%-a az illegális kereskedelemről származik... A Dubajban – ruhával, hűtőszekrényekkel vagy épp klímaberendezésekkel – roskadásig megrakott motorcsónak az éj leple alatt, kevesebb mint 45 perc alatt érkezik a Qeshm-szigetre. Nappal a sziget északi részén húzódo vadregényes,

különleges madárfajok által lakott Harra mangrovemocsaras erdőben bújtatják el csónakjait. Amint a Nap lenyugszik, újból kifutnak, s a Bandar-e Abbas és Bandar-e Lengeh melletti szárazföldi kirakodóhelyük felé veszik az irányt, hogy értékesítsék áruikat. Tavalyig az olajcsempészet is virágzott, de a kőolaj világpiaci árának drasztikus esésével az „üzletágat” átmenetileg fel kellett függeszteni, és az érintettek új termékekkel igyekeznek bővíteni portfóliójukat. A hozzávetőleg 100 ezres szigeten közvetlenül vagy közvetetten igen sokan részesülnek a csempészetből. És nemcsak az „árumozgató”, a rendőr, a parti őrség, hanem a széles körű helyi „kiszegítőszemélyzet” is. Ugyanis a nagy tervekkel és álmokkal, valamint a hangzatos kommunikációval ellentétben a dinamikus pörgő vámmentes gazdasági élet még nem olyan kiterjedt, hogy a helyi lakosság egésze részesüljön annak pénzügyi előnyeiből. Így a szegényebbek egyéb munkalehetőségek híján kénytelenek a csempészetre úgy tekinteni, mint fő bevételi forrásra...

A hozzávetőleg 100 ezres szigeten közvetlenül vagy közvetetten igen sokan részesülnek a csempészetből. És nemcsak az „árumozgató”...

HAZATÉRŐBEN A „MUNKAHELYRŐL”
A Harra mangroveerdő sok szigetlakónak ad megélhetést: halászattal, turisták vízi kalauzolásával, a tevék eledeléül szolgáló növények gyűjtésével foglalkoznak (balra fent)

TERMÉSZETES AKVÁRIUM
A sziget körül számos különleges halfaj él. Védelmükre ma már kiemelt figyelmet fordítanak (balra lent)

Geoturizmus: szinte korlátlan lehetőségek

Az ománi és emírségi arabokhoz etnikailag legközelebb álló bandariak alkotta helyi lakosság számára a sziget természeti adottságaira és kulturális értékeire épülő turizmus jelenthet igazán kitörési lehetőséget.

2006 óta a Qeshm-sziget – Qeshm Island Geopark néven – az UNESCO Globális Geopark Hálózatának első iráni tagja. A tagsághoz két feltételnek kell teljesülnie. Egyrészt nemzetközi jelentőségű földtani örökséggel kell rendelkeznie. A sziget egészén a szél és a víz több évmilliós felszínformáló munkájának lélegzetelállító eredményeivel találkozhatunk. Az egyesült államokbeli Monument Valley híres sziklaformáit idéző Tandis-Ha-völgy, a zezugos, elképesztően látványos Chahkooh-kanyon, a Grand Canyon kicsinyített másának is tekinthető Csillagok völgye vagy éppen a Namakdan-barlang (a Föld legnagyobb sóbarlangja) mind-mind méltó helyet foglalnak el bolygónk legszebb természeti örökségei között. Ráadásul a turisták által még alig háborgatott sziget és az azt körbeölelő vizek – a rovaroktól a madarakon át az emlősöktől – számos különleges állatfajnak nyújtanak mende-



NAZ-FÉL(IG)SZIGET
A Qeshm-sziget délkeleti partvonalán mentén fekvő parányi földdarab apály idején akár autóval is megközelíthető. Sokan azonban – nem ismerve a tengermozgás sajátosságait – a szigeten ragadnak a dagály idejére, kényszerűen várva a következő apályt.

AZ „IRÁNI GRAND CANYON”

A helyi legendák szerint a Csillagok völgye úgy keletkezett, hogy egy hatalmas csillag esett rá a faljukra, amely így elképesztően érdekes köformákat hozott létre.

A legendát természetesen a geológiai kutatások felülírták. Mindazonáltal a naplementekor narancssárgán-vörösesen izzó, kipreparált alakzatok joggal jelentik a Qeshm-szigeti Geopark egyik fő látványosságát

déket. A nemzetközi támogatással létrejött és fenntartott teknősfarmon a súlyosan veszélyeztetett közösségek cserepesteknősök születését is megfigyelhetjük. A fantasztikus biológiai diverzitás és a páratlan geológiai emlékek és a helyiek által kínált outdoor-lehetőségek a közeljövőben külföldiek ezreit vonzhatják ide. A belföldi turisták azonban már

felfedezték a sziget bevásárláson túl nyújtott különlegességét! A perzsa újév, No Ruz idején – kiszabadulva a nagyvárosok forgatagából – iráni családok ezrei érkeznek a szigetre pihenni, kirándulni, hajózáni. Shamoun, kiváló helyi túravezető barátom szavaival: „Ilyenkor a sziget is megsüllyed a sok iránitól.”



A FÖLDTUDÓSOK PARADICSOMÁBAN

Az impozáns Tandish-Ha-völgy a Qeshm-szigeti Geopark egyik legkülönlegesebb helyszíne. Hatalmas területen gyönyörködhetünk a víz és a szél felszínformáló munkájának elképesztő nyomaiban (jobbra)

A geopark-létnek van azonban egy másik összetevője is. A földtani örökséget felhasználva a fenntartható fejlődést és a helyi közösségeket, valamint azok kultúráját kell támogatni. Noha mindez még gyerekcipőben jár, a helyiek egyre nagyobb figyelmet szentelnek különleges kultúrájuk megőrzésére és terjesztésére. A más iráni népekhez viszonyítva észrevehetően sötétebb bőrű bandariaknak valójában az ország lakosságának mintegy 3%-át kitevő arabokat hívják. Az Öböl menti kikötőkben, Bushehr, Khuzesztán és Hormozgan tartományokban, azon belül is elsősorban a kikötői városokban (a perzsa bandar szó kikötőt jelent) laknak. Az iráni arabok a perzsa és arab nyelv keverékéből álló dialektust beszélnek, s míg Khuzesztán tartományban többnyire síita muszlimok, addig délkeletre – így a Qeshm-szigeten is – az iszlám szunnita ágához tartozók élnek. Tradicionális öltözetük is jócskán különbözik a szárazföld legtöbb népcsoportjától. Míg a férfiak a hagyományos, hosszú ujjú, hófehér tunikát (abba) viselik turbánnal a fejükön, a nők – különösen a fiatal lányok – színesebbnél színesebb ruhákat hordanak, gyakran kiegészítve a falvanként eltérő, kézzel készített maszkokkal.

Júniustól augusztusig európai ember számára elviselhetetlen a forróság és a magas páratartalom. Ilyenkor a helyiek is behúzódnak hűs házaikba, napi tevékenységüket és munkájukat a legfontosabbakra korlátozva. Szeptembertől azonban újból feléled a sziget, és a bandariak reménykednek, hogy a következő szezonban még több külföldi fogja felfedezni csodálatos és különleges szigetüket, a Perzsa-öböl ékkövét. ☺



ÉLŐ HAGYOMÁNYOK

A „Halászek napja” alkalmából a szigetlakók zenés-táncos műsor keretében adnak hálát a mögöttük álló évről, és kérnek égi segítséget a jövőbeni jó fogásokért



VÍZI ERDŐBEN

A sziget északi részén elterülő, kb. 400 km²-es Harra mangroveerdő komoly ökológiai fontosságú. Fő növénye, az Avicennia marina – amelyet a helyiek harrának neveznek – képes a sós vizet édesse átalakítani, illetve sok madár- és halfajnak is élőhelyet biztosít

+ SZÖVEG ÉS KÉP: NÁRAY MIHÁLY

VASKAPU

ELÁRASZTOTT MÚLT, SZUNNYADÓ JELEN

Vidám gimnáziumi diákcsoporttal száguldunk a – diákoknál nem sokkal idősebb – román motorcsónak-kapitányunk vezetésével a Kazán-szorosban ma már lomhán hömpölygő, óriási víztömegben. A diákok álmélkodva figyelik Európa talán lelátványosabb, áttörésszerű völgyét. A több száz méteres sziklafalak mellett hol Decebal, dák vezér monumentális, kőből kifaragott arca, hol a románok számára kultikus, Daciát elfoglaló Traianus császárnak emléket állító tábla, vagy a távolról mediterrán hangulat illúzióját keltő, közelebről inkább lakótelepre emlékeztető Orsova látképe a téma. Ám egyetlen – Budapestről jól ismert –, turistákkal zsúfolt luxushajó sem halad el mellettünk, és más érdeklődő látogatóba sem botlunk: mintha megállt volna az idő. Pedig valaha a közelben fekvő, pezsgő fürdőváros, Herkulesfürdő előkelő látogatói számára szinte kötelező program volt a korzózás Orsova rakpartján, vagy egy török kávé elszürcsölgetése Ada Kaleh szigetén, esetleg egy rövid látogatás a Szent Korona-kápolnában. Minderre azonban ma már szinte semmi sem emlékeztet. A múlt itt szinte teljesen – képletesen és szó szerint is – vízbe fúlt





GALAMBÓC VÁRA

Nyugati irányból őrizte a szorost, és különösen a török korban volt jelentős. 1428-as ostromakor Zsigmond király is csak Rozgonyi Cecília hősiés önfeláldozásának köszönhetően menekült meg, melyet Arany János balladában is megörökített

SZÉCHENYI-EMLEKTÁBLA

Ma már csak archív képeslapon látható, mivel a duzzasztómű megépülése után víz alá került



A Vaskapu az ókortól fogva igen lényeges stratégiai helyszínnek számított. Traianus császár itt építtette az ókori világ legnagyobb hídját, melyen keresztül az általa meghódított Dacia provinciával lehetett kapcsolatot tartani, de Herkulesfürdő gyógyvizeit is a rómaiak fedezték föl és kezdték használni. Később a török előretörésekor vált kulcsfontosságú védvonallá, melyről jól tanúskodnak a közelében emelt (több esetben mára már víz alá került) erődök: Galambóc, Szőrényvár, Drankóvár, Háromtorony vagy éppen Ó- és Új-Orsova vára. Ugyanakkor a Duna annyira zuhatagos, szűk és veszélyes volt, hogy kereskedelmi-szállítási célokra csak elvétve lehetett használni, tulajdonképpen a török kiűzése után szinte „világvégévé” vált a térség, ahol jó másfél évszázadig nézett farkasszemet egymással a Habsburg Birodalom és a hanyatló Oszmán Birodalom.

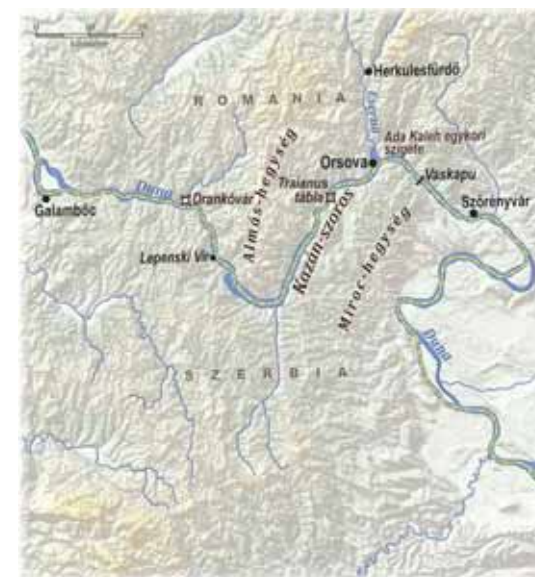
„S e fenséges helynek hangja is oly isteni. Egy örökké tartó egyetemes zúgás, mely hasonlít a némasághoz, oly egyforma, s oly érthető. Amint az óriási folyam a kőzátványokon végighömpölyög, ahogy a sziklafalakat korbácsolja, ahogy a szigetoltárokra harsogva rohan, ahogy az örvényekben fuldokolva elmerül, ahogy a zuhatagok hanglépcsőin végigjártzik, s ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, és saját szavát meghallgatni rettenet és titáni zengés közepette” – írta Jókai a korabeli szoros-hangulatról.

A dicső 19. század

A fellendülés első előfutára a nyughatatlan Széchenyi volt, akinek számos közlekedésfejlesztési terve között kitüntetett helyen állt a Vaskapu-vidék (a Kazán-szorosok, majd a zátonyos alföldi völgykijárat) hajózhatóvá tétele is. A gróf 1830-ban (majd később még nyolc alkalommal) hajózott végig a szoroson, naplójában megörökítve emlékeit: „A víz átlátszó tisztaságát, utunk csendjét sokszor semmi, még az evezők egyszerű csobbanásai sem zavarták, csupán a hajóvontatók önmagukat vagy lovaikat nógató kiáltásai. Szomorúan elrévedeztem azon, melyre hátra vagyunk még. Elhinné egy angol farmer vagy egy amerikai jenki, hogy a magyar paraszt – ama föld lakója, mely magát boldognak és nemesnek vallja, olyan helyzetben és szellemi állapotban van, hogy barom módjára önkéntesen hajót vontat, mely foglalkozás ellen talán még az utolsó rabszolga is fellázadna!”

A szoros legveszélyesebb szikláit ugyan Széchenynek és Vásárhelyinek köszönhetően felrobbantották, de a kor technikai színvonalán óriási költséget jelentett volna a zuhatagok megszüntetése, így inkább egy hajóvontató utat építettek ki a folyó bal partján. E munka és Széchenyi előtt tisztelgően helyeztek el a dualizmus korában egy emléktáblát az út menti sziklafalon.

A határszakasz fontosságát jól jelezte, hogy amikor a szabadságharcnak végleg bealkonyult, a menekülő Szemere Bertalan itt, a török határnál (Orsovánál) ásta el a koronát és a koronaékszereket. A kitarató keresés után végül 1853-ban az osztrákok ráakadtak a relikviára. Később a korona megtalálásának helyén emlékkápolnát emeltek.



A vidék igazi fellendülése a dualizmus korára tehető. 1878-ban nyitották meg az Orsovát Temesvár felől elérő vasútvonalat, mely közvetlen összeköttetést tett lehetővé Budapesttel és Béccsel. Mindez igencsak jótékony hatással volt Herkulesfürdő életére is, amire ma is emlékeztet a Monarchia félreismerhetetlen stílusában épült vasútállomás, mely jócskán kilóg a környező román települések állomásépületeinek sorából... A hely fontosságát és jó adottságait felismerve, a Cserna-patak torkolata által alkotott öbölbe települt a Dunagőzhajózási Társaság egyik központja, majd később hajógyárat és szabadkikötőt is létesítettek a Magyar Királyság délkeleti határvárosában.

A Kazán-szorosok áthajózása azonban még mindig megoldatlan problémát jelentett. A technikai és anyagi nehézségeken felül diplomáciai bonyodalmak is gátolták a már Széchenyi által papírra vetett terv megvalósítását: sem Románia, sem pedig a déli oldalon fekvő Oszmán Birodalom és Szerbia nem támogatta a hajózási munkák kialakítását. Egyrészt nem volt elegendő anyagi forrásuk hozzá, másrészt ők, maguk csak elenyésző kereskedelmi forgalmat bonyolítottak a Dunán. Végül az 1878-as berlini kongresszuson hatalmazták föl az Osztrák–Magyar Monarchiát a szabályozási munkálatok elvégzésére, de a kivitelezés csak 1890-ben kezdődött el.

A fénykor

Az első robbantásoknál maga a „vasminiszter”, Baross Gábor is jelen volt, de az átadást már nem érte meg. Hasonlóan napjainkhoz, a gyakorlati szempontokat ekkor is felülírták magasabb érdekek, és a még csak félkész csatornát adták át az 1896-os millenniumkor a vonaton érkező Ferenc József, valamint a román és a szerb király jelenlétében. A korabeli hazai sajtóban nagy felháborodást keltett, hogy a magyar helyett csak a dinasztikus fekete-sárga lobogóval volt feldíszítve a „Gott erhalte” dallamára leúszó, a fedélzeten jelen lévő uralkodóról elnevezett gőzös.

A munkálatok végül 1899-ig folytak: a szerb oldalon kialakítottak egy 80 méter széles, 3 méter mély hajózácsatornát, mely – eltekintve az év legalacsonyabb vízállású időszakaitól – lehetővé tette gőzhajók számára is a biztonságos hajózást. A munkálatok emlékét ma a dulaizmus korában elhelyezett óriási, messziről is látható, faragott kőtábla is hirdeti a romániai oldalon.

A 20. század elejére igazán virágzó térséggé vált a Vaskapu. A vasúti szállításnak és a folyó szabályozásának miatt fellendülő dunai hajózásnak hála Orsován komoly áruforgalom haladt át, ráadásul fontos határvárosként komoly vámbevételekhez is jutott. A közeli Herkulesfürdő a Magyar Királyság legszebb és legexkluzívabb fürdőhelyévé nőtte ki magát, jelentőségével talán csak Pöstyén vehette föl a versenyt, még Erzsébet királynénak is saját villája volt a település központjában. Az úri közönség pedig – ha már az Al-Dunánál járt – kötelességtudóan ellátogatott a Nagy-Kazán festői szurdokába, a Szent Korona-kápolnához vagy épp Ada Kaleh szigetére is. Ez utóbbi a korszakban már kifejezetten egzotikus látnivalót jelentett, ugyanis az 1859-ben, illetve 1867-ben függetlenedő Románia és Szerbia, valamint a Magyar Királyság közötti enklávéként megmaradt török fennhatóság alatt!

SZIGET A HULLÁMSÍRBAN

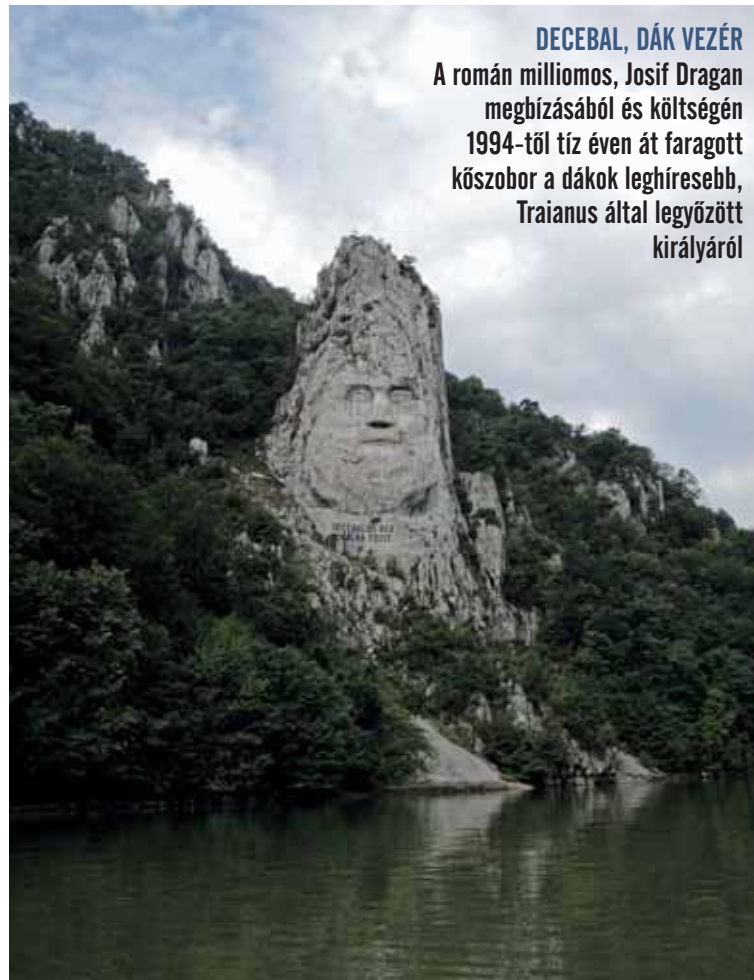
Ada Kaleh korábban inkább katonai jelentőséggel bírt, és többször is gazdát cserélt a Habsburgok és az oszmánok között. Modern erődjét is a császári hadmérnökök tervezték, a 18. században ferences kolostort is alapítottak rajta, később azonban az oszmánok visszaszerezték, és így világszinten is egyedülálló módon a szigeten egy barokk keresztény kolostor falai között működött a török dzsámi. Minaretet is csak a 20. század elején építettek mellé, a szigetre kitüntetett figyelmet fordító Abdulhamid szultán jóvoltából. Ada Kaleh pár száz fős lakossága főképp gyümölcs- és zöldségtermesztésből, a saját enklávéhelyzet biztosítása csempészésből, valamint idegenforgalomból élt, ugyanis egyre többen kívánták meglátogatni a furcsamód Magyarország határán maradt, egzotikus hangulatot árasztó, apró Törökországot.

A Balkánon komoly bizonytalanságot és felfordulást hozó 1878-as évben a Monarchia megszállta a szigetet, de a polgári közigazgatás to-



vábbra is a törökök kezén maradt. Végül pedig szurreális pillanatként: 1913-ban Krassó-Szörény vármegye főispánja – a miniszterelnök felhatalmazásával – Orsováról hadilobogók alatt áthajózott Ada Kaleh szigetére, és ünnepélyesen Magyarországhoz csatolta – az I. világháború előtt a Monarchia utolsó területi gyarapodását elérve.

FOTÓ: TELBISZ TAMÁS



DECEBAL, DÁK VEZÉR
A román milliomos, Josif Dragan megbízásából és költségén 1994-től tíz éven át faragott kőszobor a dákok leghíresebb, Traianus által legyőzött királyáról



NAGY-KAZÁN
A vaskapui Duna-szakasz legszűkebb része a két Kazán-szoros, ahol helyenként 150–180 méterre keskenyedik a folyam. A víz a medrét majdnem (7,5 méter híján) a tengerszintig véste, ami 80 méteres mélységet jelent!



Hanyatlás

Az I. világháború és az azt követő békék egy csapásra véget vetettek az aranyéletnek. A kereskedelmi forgalom megszűnt, hiszen a Monarchia óriási belső piaca egymással ellenséges, protekcionista politikát folytató, kis nemzetállamokra bomlott. A Herkulesfürdőt látogató úri közönség is eltűnt, az új gazdák számára sosem volt igazán kedves a minden téglájából a Monarchia hangulatát árasztó település.

A II. világháború után, a szocializmus kezdeti időszakában az ellenséges Jugoszlávia közelsége miatt tudatosan elhanyagolták a térség fejlesztését, amiben csak Tito 1956-os, szocialista táborba történő visszafogadása hozott változást. Ezután viszont a román–jugoszláv barátság jeleként egy megalomán közös vállalkozásba, a Vaskapu vízi erőmű megépítésébe fogtak. A 70-es évek elején elkészült, brutális környezeti átalakulást okozó völgyzáró gát az erőműnél 33 méterrel emelte meg a

Duna vízszintjét – megváltoztatva a vízáramlást, a partvidéket, a létfeltételeket, a tájképet. Az óriásberuházás azonban itt nem ért véget: szabályozták a folyó alföldi kijáratát is, megépítve 80 kilométerrel lejjebb a Vaskapu II-t, mely síkvidéki erőműként még komolyabb anyagi ráfordítások árán készült el. A Vaskapu zúgó eltűntek, a korábban látványosan kiugró sziklaszirtek kis dombokká váltak, a Kazán-szoros vad áramlása pedig egy nagy, ám ma is látványos keretekbe foglalt víztározóvá alakult. Pozitívum persze az olcsón termelt és nagy mennyiségű elektromos energia, valamint az év minden szakaszában biztonságos hajózhatóság...

Az épített környezet gyökeresen átalakult. A vízszintemelés talán lelátványosabb áldozata Ada Kaleh. A sziget lakosságát felszólították, hogy költözzenek el: nagyjából Törökországba távoztak, néhányan pedig a némi török hangulatot még mindig őrző Dobrudzsába. Az épületek egy részét igye-

keztek áttelepíteni a Szörényvárnál fekvő Simianszigetre, de lakosság, állagmegóvás és figyelem híján ma teljesen elhagyatottan, katasztrófális állapotban állnak. A ferences kolostorból lett mecsetet nem telepítették át, így a minaret még jó ideig jelzete, hogy valaha itt volt a talán Jókai „Senki szigetét” is megihlető Ada Kaleh. Ma már viszont semmi más nem utal a hajdanvolt török enklávéra,

csak egy, a sziget magasságában a romániai oldalon futó parti út részét képező viadukt neve. A Traianus császárnak emléket állító jobb parti táblát viszont feljebb emelték, így ma is jól látható a folyón hajózva. Nem volt hasonló szerencséje a Széchenyi-emléktáblának: elárasztották (a gróf által építtetett vonatatóúttal együtt), és ma csupán egy, a sziklába karcolt horgonyjel mutatja, hogy hol kell keresni...

ORSOVA MADÁRTÁVLATBÓL

Távolról mediterrán tengerparti hangulatot áraszt: a Cserna-patak völgyébe nyomuló, felduzzasztott Duna tágas öblöt formál, az Almás-hegység délkeleti lejtői pedig riviéraszerűen menedékesek

NYUGDÍJASOTTHON

A kifejezetten népszerű vasbeton rakpartoktól kissé eltávolodva lehangoló képet nyújt a város. A lakótelepi házak egyhangúságát semmi sem töri meg





TREND FM
SAJÓZSÁG MŰKÖDŐKÉNT

CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
NÁRAY MIHÁLY
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.trendfm.hu

A MRAKONIA-KOLOSTOR

A középkor óta állt itt egy Duna-parti ortodox kolostor, ám az a török kiűzése során elpusztult. A 30-as években újjáépítették, de a duzzasztás miatt megsemmisült. A jelenlegi kolostor építését 1993-ban kezdték

Monte-Carlót álmodták ide

Az elárasztást Orsova sem kerülhette el, több Duna menti faluval együtt. A város eredeti épületei – köztük a Szent Korona-kápolnával – ma már szintén mélyen a víz alatt vannak. Helyette a 70-es években – korántsem csak a kitelepített lakosok számára – romániai Riviérát álmodták a partsza-

kaszra: ebből egy blokkváros lett, betonkorzóval, a parti limányokban gyűlő szeméttel, a partra telepített, később csődbe ment szocialista nagyiparral. A széles dunai panoráma, a folyami szoros és a görög teknősöket sem nélkülöző délszakias klíma azonban a szocializmus végétől tette sarkallta a kiválasztottakat! Mindenféle rendezési terv nélkül épülni kezdtek az újjgazdagok motorcsónak-kikötőkkel ellátott nyaralói, melyek azonban sok esetben ma félbehagyott, ormóttan torzökként rombolják a tájképet.

A vasbeton Duna-parti korzón persze áramlik a vasárnapi, jóidős tömeg. A mai egyetlen jelentősebb műemlék a 70-es években emelt, modern stílusú római katolikus templom, mely az ortodox románok által lakott térségben különlegességszámba megy. Itt helyeztek el egy emléktáblát, utalva az itt elásott Szent Koronára és a helyén emelt egykori kápolnára.

BELÜL ÉS KÍVÜL

A Vaskaput szegélyező mindkét hegység [Almás- (a romániai oldalon) és Miroč-hegység (a szerbiai oldalon)] fontos alkotóeleme a mészkő. A leghíresebb járat a mind a Duna, mind pedig a szárazföld felől megközelíthető Ponyikova-barlang. A Veterani- (Piscabara-) barlang viszont a török háborúk idején (1692, 1788) fontos erődként működött és mindkét ostromkor feltartóztatta az ellenséget



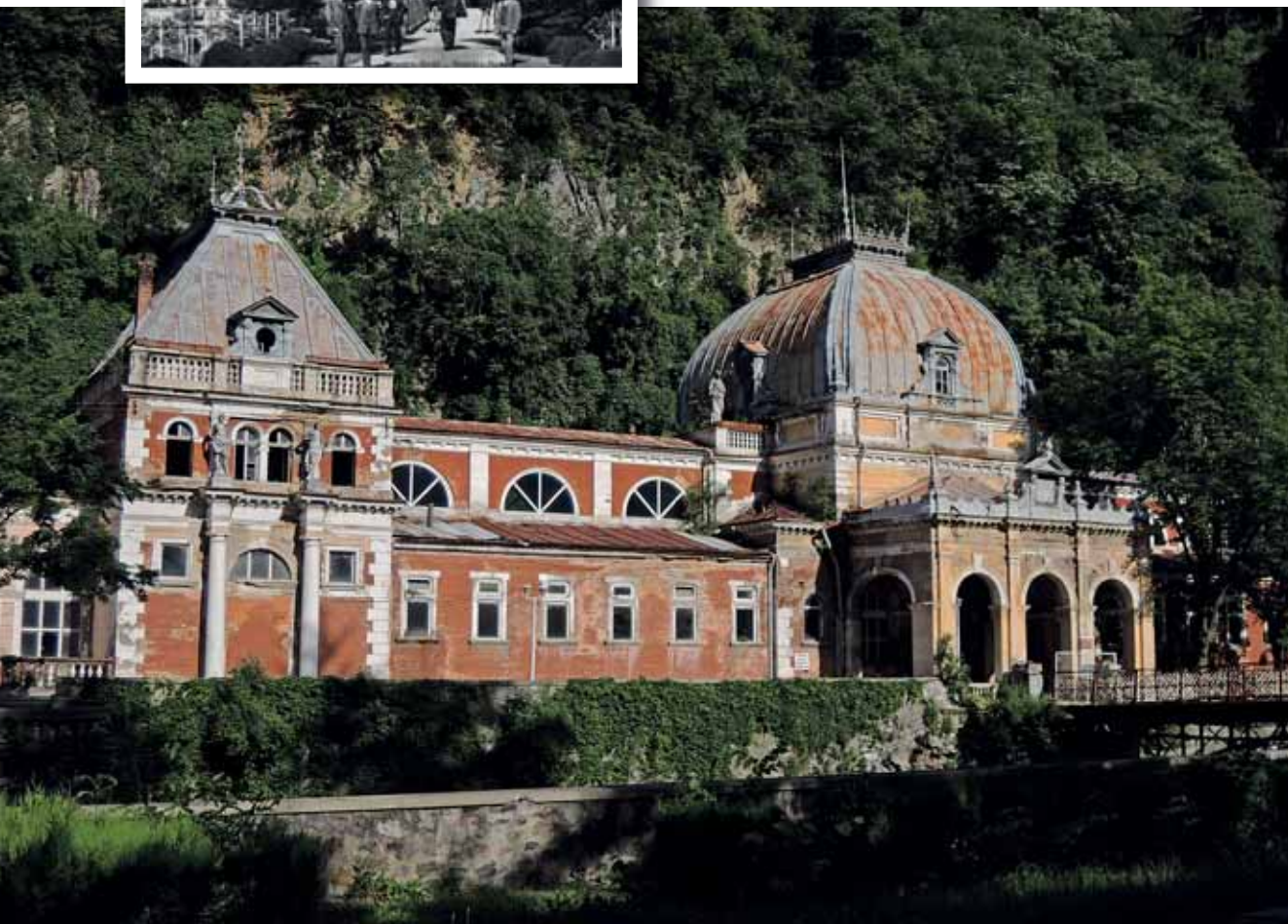
FOTÓ: TELBISZ TAMÁS





SZAPÁRY-FÜRDŐ

Az 1883–86-ig, Alpár Ignác tervei szerint, francia reneszánsz stílusban épült palota Herkulesfürdő egyik emblematikus épülete. A 19. század végi pezsgés már továtűnt: betört ablakok, omladozó vakolat és kongón üres folyosók...



Fürdőhely volt egykor

A közeli Herkulesfürdő csillogása ugyanígy a múlté, vadkeleti romantikája azonban akár még csáberő is lehet. Az 1920 óta eltelt majd' egy évszázad alatt a hajdani fürdőpaloták állapota végzetesen leromlott. Az óvárosban ma már nincs fürdőélet, az elegáns paloták omladozó falai furcsa történelmi hangulatot árasztó kulisszákként állnak a főtér mellett. Ugyanakkor a bezárt, berácsozott és bedeszkázott épületek szinte hívogatják az embert, hogy bemásson és földerítse...

A véletlenül idetevődő látogatót óhatatlanul megragadja valamilyen szomorkás történelmi nosz-

talgia, és elképzeli a fedett járdán (hogy eső közben nehogy megázzanak) a fürdőkből a szállodákba siető úri hölgyeket, vagy a hintójából épp kiszálló Sissit. Azért is könnyű nosztalgikus hangulatba kerülni, mert az óvárosi részen nem tapasztalható szinte semmilyen emberi életjelenség. Itt-ott, egy-két utcával arrébb néhány hotel vagy kávézó működik ugyan, de szinte semmi sem zavarja az időutazást. Pár száz méterrel lejjebb azonban az elmúlt évtizedek betonszállodái és kaotikus bazárjai üzemelnek, stranddal és étellel. Már csak ezért sincsenki az óvárosban...



Mély álomban

A Vaskapu nyugodt vizén széleseben száguldó motorcsónakunkban óhatatlanul azon tűnődünk, hogy e lenyűgöző szurdokvölgy és a közelben fekvő, festői természeti környezetben felépült fürdőváros vajon miért nem vonzza turisták hadát? Nem állnak sorban a turistabuszok, nem horgonyoznak sűrűn a kirándulóhajók, az elhagyatott helyszíneken a látogatóban a felfedezésélmény a legerősebb...

Az Orsováról induló rendszeres sétahajójárat is odalett, de kis szerencsével egy-egy motorcsónakosra ráakadhatunk a kikötőben. Olyan érzésünk támad, hogy itt tényleg megállt az élet és – főleg a

... előcsarnokában még viszonylag ép állapotban áll a Zsolnay-majolikával díszített, szebb napokat is megélt szökőkút

19. század végével összehasonlítva – „Csipkerózsikaálmomba” szenderült. Az pedig, hogy ez meddig tart, az uniós támogatások segítségével beindított fejlesztések vagy a táj szépségét és a történelmi örökséget felfedező turisták érkezése mikor fogja ismét föllendíteni, egyelőre még nem látható. A Vaskapu még jó ideig valójában és képletesen is elárasztás alatt áll. ☺

⊕ SZÖVEG: KŐSZEGI MARGIT

KERESZTUTAKON AZ ÚJRAFELFEDEZETT ISZLÁM HÁTORSZÁGOK

A pártállami diktatúra negyven évének egyik, modernizációt célzó következménye, hogy az ivóvíz és a villamos energia mellett – cenzúrázva ugyan –, de a kultúrát is széles tömegek számára tették elérhetővé. Így fordulhatott elő, hogy egy vidéki község kis könyvtárának polcán is rábukkanhattunk Vámbéry Ármin közép-ázsiai utazását megőrkítő, nagyszerű munkájára. Persze a papíralapú kölcsönzési rendszer révén azt is láthattuk, hogy az évek során bizony igen kevesen éltek azzal a lehetőséggel, hogy elolvassák az orientalizmus e gyöngyszemét... Aki viszont olvasta, azt menthetetlenül rabul ejtette az Ázsia szívében feltáruló világ, a mesés Selyemút





Az orientalista kutatások számos kiváló művel gazdagították a világot, és elősegítették, hogy a nyugati olvasók sajátos képet alakítsanak ki a keleti népekről. Ám hiába e romantikus képek minden szépsége, mégiscsak egyoldalúak, a gyarmatosítók szemszögét tükrözik – és Közép-Ázsia sem maradhatott mentes a gyarmatosító törekvésektől, sőt! Közvetlenül irányította az a diktatúra, ami a mi életünket is gyökeresen átalakította a 20. század második felében. Az ezredforduló után pedig újabb kihívások előtt áll...

A TRADICIONÁLIS KÖZÉP-ÁZSIA

Találkozások a szárazföld szívében

A titokzatos Selyemút, amely egykor átszelte a hatalmas ázsiai kontinenst, és összekötötte Európát a luxuscikkeket adó Kelettel, kiszámíthatatlansága miatt hamar feledésbe merült a tengeri utak felfedezésével és a mind nagyobb méreteket öltő gyarmatosítással. A tengerektől való hatalmas távolság jótékony fátyolként fedte el a nyugati szemek előtt Közép-Ázsia népeit.

Közép-Ázsia azonban nemcsak népek találko-

zási pontja volt: nyelvek, filozófiák, technológiai és művészeti újítások fonódtak itt össze. A folyamatos hódítások, az iráni és türk népek, a fehér hunok, görögök, pártusok, arabok és mongolok inváziói újabb és újabb hatásokat hoztak az itt élők életébe. A vidék kultúrájára éppen ezért nagyon jellemző a különböző hatások beolvadása, a hozzájuk való alkalmazkodás képessége, hiszen éppen ez jelenthette számukra a túlélést.

Egymást kiegészítő létformák

Vámbéry korának közép-ázsiai életmódja jellegzetesen megosztott volt. A letelepült, mezőgazdasággal, kereskedelemmel és kézművesiparral foglalkozó iráni népek az oázisok övében, a folyóvölgyekben és a délkeleti hegyvidékeken éltek. A nomád pásztorkodó türk népek főként az északi sztyeppék és a déli sivatagok lakói voltak – mindez persze korántsem éles határok mentén különült el egymástól – például a rab-
szolgáltatás szinte minden közösségben jelen volt.

Az egymás mellett élő népek életét számos kulturális hatás kötötte össze. Ezek egyike a mongol örökség: legyen az uralkodó család nomád vagy városlakó, mindenképpen a térséget hatalmas birodalomban egyesítő Dzsingisz kántól származtatta magát. A hatalom legitimációját mindenki a teljes területet egyesítő mongol uralomban látta.

A letelepült közösségek körében államalakulatok jöttek létre: a központi oázisöv kánságai magas

szintű szervezethez tartoztak össze az itt lakókat, miközben katonai erejük jelentős részét a lovas-nomád csapatok adták. A Buharai, Hívai és Kokandi Kánság a mai Kirgizisztán, Tadzsiszkisztán és Üzbegisztán területén, valamint Türkmenisztán északi határvidékén feküdt. Tőlük északra laktak a kazah hordák, délnyugatra a türkmén törzsek. Az etnikumok sokaságát összefogó kánságok egy-egy markáns népcsoport vezetése alatt éltek. A Buharai Kánságban a vezető feladatok az üzbégek kezében összpontosultak.

Az iszlám nagy központjai

A térséget összefogó, a lakók mindennapjait meghatározó legfőbb tényező az iszlám volt, amely az arabok révén jutott el ide a 7–8. században. A sunnita irányzat hanafita iskolája különösen a letelepült lakosság körében öltött erőteljesen ortodox, a vallási iratokat szigorúan követő jelleget. A nomád közösségeknél sokkal inkább jellemző volt az iszlám szinkretikus jellege, a helyi szokásjog beolvadása és a sámánhit szertartásainak megőrzése. A perzsa hatásokat tükröző szertartásrendszert hosszú évszázadokon át közvetítették Buhara és Szamarkand hatalmas városainak vallási (és egyben oktatási) központjai, s nemcsak a térség lakói, hanem távolabbi muszlim országok felé is.



AZ OROSZ GYARMATI MŰLT

A cárok álma

Az Orosz Birodalom építése a tatár hatalom lerázásával vette kezdetét a 15. században. A Moszkva központtal egyesülő orosz területek sikeres és igen látványos terjeszkedésbe kezdtek a Mongol Birodalom romjain létrejött Arany Horda rovására. A 16. századtól különösebb erőfeszítések nélkül zajlott Szibéria meghódítása, a kozákok pedig a Fekete-tenger felé már a 17. század elején szereztek területeket az Oszmán Birodalomtól. A délkeleti irányú hódítás terve I. (Nagy) Péter idején fogalmazódik meg először.

Az Orosz Birodalom keleti politikájának ettől kezdve lényegi eleme volt a határok kikerekítésének munkája, a birodalom „természetes” határainak elérése. Ez Ázsia szíve felé azt jelentette, hogy közvetlen kapcsolatot kell kialakítani Kínával és Indiával. Testvéri kapcsolatot kiépíteni azokkal a népekkel, amelyeket az Oszmán Birodalom és Perzsia folyamatosan fenyeget. Az ideológia betetőzése az a gondolat, ami később az orosz (és a szovjet) azonosságtudat szerves részévé vált, és amit a szovjet diktátorok sem feledtek el: a küldetésstudat, hogy az európai civilizáció vívmányait keletre is továbbadják.

A gyarmatosító Orosz Birodalom

Az 1850-es években, a krími háború kibontakozásával Közép-Ázsia jelentősége is megnőtt. A katonai konfliktus (és annak kudarca) arra döbbsentette rá a vezető politikusokat, hogy Oroszország legfőbb ellensége nem Törökország, hanem Anglia, amit csak gyarmatain keresztül tudnak megszorongatni. Közép-Ázsia tehát a terjeszkedő politika fő célkitűzésévé vált: a gyarmatosítás hatalmasra növő északi szomszédjuk felől érte az itt élőket.

Még az 1850-es években, néhány év leforgása alatt elfoglalták a kazah sztyeppéket, majd a következő két évtizedben legyőzték az oázisöv három kánságát, és elfoglalták a legnagyobb városait. Az 1880-as években a déli sivatagi területek türkmén nomádjait is utoléri az orosz hódítás, ami végül Afganisztán határfolyójánál áll meg, elkerülve ezzel az angolokkal való nyílt konfrontációt.

NOMÁDOK KÖZÉP-ÁZSIÁBAN

Az állatállomány drasztikus és erőszakos csökkentése, valamint a legelők jelentős részének feltérése ellenére az évezredek hagyományok túléltek a 20. század viharait

Az átalakítás megkezdődik

Az orosz gyarmatosítás hatása ugyan eltörpül a diktatúra időszakához képest, azonban mégis fontos előfutára volt a 20. században bekövetkező gyökeres átalakulásnak. Helyi hatalomvesztést készített elő: a hordavezetők, törzsfők, kánok fölé helyezte a területet irányító főkörmányzót, valamint a távolban székelő „nagy fehér cárt”. A helyi lakosságot szembesítette egy gyökeresen eltérő életstílussal. Főként a városokban láthatták ennek idegen stílusban épülő megtestesüléseit: vasútállomásokat, kereskedőházakat, bankokat, hoteleket, templomokat, kórházakat, színházakat.

A gyarmatosítással megkezdődött a helyi gazdaság orosz igényeknek történő alárendelése: a gyapottermesztés felfutása, a vasútvonalak kiépítése, a helyi és a távoli orosz kereskedők között közvetítő új vállalkozóréteg megjelenése pedig megterem-

tette az alapokat a későbbi szovjet idők monokultúrás műveléséhez.

A hatalmas Orosz Birodalom rengeteg népet fogott össze – viszonylagos toleranciával. Ám III. Sándor és főként utódja, a tragikus sorsú utolsó Romanov, II. Miklós már kifejezetten nacionalista politikát folytatott. Az erőszakos oroszosító törekvések hamar elégedetlenséget szítottak. Az 1905-ös forradalom Közép-Ázsiában nem hordozott/hordozhatott nemzeti jelszavakat, és inkább az akkoriban nagy arányban beáramló orosz telepesek miatt kapott oroszellenes, és ezáltal nemzeti jelleget. A nemzeti érzés ébredését épp a felkelések leverése érdekében szították: a népek sokszínűségében a különböző népcsoportok közötti ellentétek élezése a forradalmak elleni harc hathatós eszköze volt. Ezt a szovjet állam és nemzetiségi népbiztosa, Sztálin is jól megtanulta...

TREND FM
SAJÓVÁROSI HÍR- ÉS SZERZŐI
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
KŐSZEGI MARGIT
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.trendfm.hu

Geopolitikai sorozatunk
támogatója a **PAGEO**



ÉLET A NAGY TESTVÉRREL

Betagozódás

Az 1917-es forradalom, a szovjet katonai hatalomátvétel, a polgárháború, az intervenciós hadseregek támadása, valamint a parasztek elkeseredett háborújának éveit igen kusza állapotokat teremtettek. Közép-Ázsia lakói, különösen az északi területen élő nomádok a megélhetésüket ellehetetlenítő orosz telepesek ellen küzdöttek. Számukra a bolsevik szocialista orosz nemzeti diktatúra ígéretét hordozták, nem szimpatizáltak velük. Az orosz telepesek, vasúti munkások, katonák viszont annál inkább lelkesedtek, így segítségükkel még 1917 novemberében kiáltották a szovjethatalmat. Ez csak tovább mélyítette a szakadékot a betelepülő szlávok és a helyi lakosság között. Az évekig elhúzódó harcok végül 1922-ben jutottak nyugvópontra. Jöhettek az íróasztaloknál megalkotott tervek: létrejöttek a közép-ázsiai szovjet szocialista köztársaságok.

Ezek a tagköztársaságok létüket Sztálinnak, különállásukat Leninnek köszönheték.

Az alkotmány az első években még széles körű jogokat biztosított, az 1930-as évek közepére azonban változott a politika. A szovjet államot erőteljesen centralizálták, a totalitárius rendszer célja pedig az etnikailag színes lakosság egységes, ún. „szocialista néppé” alakítása, amelynek nagy, közös múltja van és emlékezet nélkül él. Ezt az élet minden területén igyekeztek az emberekbe sulykolni.

A II. világháború Közép-Ázsiában bonyolult helyzetet eredményezett. A német támadások után a front által érintett, evakuált lakosság jelentős részét ide telepítették át, a deportálás megindulásával a kollektív bűnösöket ide száműzték, így az etnikai keveredés még nagyobb méreteket öltött. A régió a háborús szükségletek miatt új gazdasági bázissá alakult át, ahol drasztikusan növelték a gyapottermesztést, a színesfémtermelést, új nyersanyaglelőhelyeket tártak fel és kezdtek meg kiaknázásukat. Mindez az orosz lakosság dominanciáját erősítette: az orosz nyelv és kultúra mindjobban behatolt a zárt társadalmakba, és a betelepülők felsőbbrendű gyarmatosítókként viselkedtek, és erőteljesen elhatárolódtak a helyiektől.

A szovjet modernizáció...

A bolsevik ideológia radikális átalakítást hirdetett minden nem orosz nép számára: „Segíteni akarjuk a dolgozó tömegeket abban, hogy utolérjék Oroszországot.” A moszkvai irányítással, erőszakkal, sok-sok emberáldozat árán végrehajtott modernizáció eredményei kétségkívül önmagukért beszélnek. Közép-Ázsiában kiépítették a villamos energetikai rendszereket, fejlesztették a közlekedést és a távközlést. Az egészségügyi szolgáltatások

A SZOVJET MODERNIZÁCIÓ

Az orientalista romantika után a szovjet diktatúra teljes átalakítást hirdetett. Fanatikus küldetésstuddal igyekezett eljuttatni a modernizáció minden vívmányát a „civilizálatlan” közép-ázsiai lakosságnak...



javulása az átlagéletkor emelkedését hozta. Az írástudatlanság gyakorlatilag megszűnt, a tömegkommunikáció lehetőségeit kiterjesztették, a (szovjet) kultúrát széles néptömegekhez juttatták el. Ezek azonban az átalakulás propagandaként is felhasználható elemei.

... és árnyoldala

1924–25-ben új nemzetállamok kerültek fel a világ térképére: Kazahsztán, Üzbegisztán, Türkmenisztán, Kirgizisztán és Tadzsisztán. Semmilyen történelmi előzménnyel nem rendelkeztek, nyelvi alapon hozták létre őket. A határokat úgy húzták meg, hogy minden állam területén egy markáns nyelvi csoport domináljon. Az ilyen típusú felosztásnak semmi köze nem volt ahhoz a valósághoz, ahogyan az itt élők saját identitásukat megélték, és egyben lehetőséget

adott arra, hogy a domináns csoport kialakításával ellentéteket szítson a kisebbségekben lévővel.

A korábbi rendszer kiüresítésére nemzeti mítoszok gyártásába kezdtek, közben iparszerűen zajlott a szovjet identitás erősítése is. A nagy természet-alakítási tervek születésével a kollektivizálás is hamar megkezdődött. A kazah sztyeppéken a letelepedésre és növénytermesztésre kényszerített lakosság ellenállásának megtörése érdekében életmódjuk alapját, az állatállományt pusztították. A hatalmas veszteségek éhínségekhez vezettek, ami több mint kétmillió kazah eltűnését eredményezte (sokan a szomszédos országokba szöktek).

A cári időkben megkezdődő urbanizáció a szovjet diktatúra idején öltött igazán nagy méreteket. Nem csupán a városok és városalakók aránya emelkedett, maguk a városok is átalakultak, nyugatias jellegű öltöttek – tele orosz betelepülővel.

Az antiklerikális rendszer a helyi identitás alapját, az életformát és a mindennapokat meghatározó iszlám vallást sem kímélte. Az oktatási rendszer átalakítása során már igen korán, az 1920-as évek második felében megkezdték a vallási intézmények felszámolását, a mecsetek bezárását. Megtiltották a mekkai zarándoklatot, az arab írásjelek használatát, azt előbb latin, majd cirill betűs rendszerre cserélték.

Mindezek ellenére mégsem szakadt el minden ősi szál! A család ugyanis erőteljesen meghatározta a mindennapok alakulását: ez volt az a színtér, ahol fenntartható volt a tradicionális jelleg, ahol megőrizték a több évszázados hagyományokkal rendelkező társadalom alapvető jellemzőit. Ráadásul az ősi hierarchia tulajdonképpen meghódította a szovjet struktúrákat: a vezető klánok a szovjet időkben is megtartották a hatalmat, miközben kiszolgálták a központi utasításokat.

AZ ÖSSZEOMLÁS UTÁN

Vissza a gyökerekhez?

A sztálini diktatúra éveiben mesterségesen létrehozott országok az 1990-es évektől függetlenek, önállóak lettek. Vajon milyen sors várhat rájuk az alkotóik és működtetőik nélkül? A tradicionális irány gyorsan erősödött, a politikai átalakulás ezért a száz évvel korábbi állapotok ismételt megjelenését hozta, igaz, modern köntösben.

Az új, látszólag demokratikusan működő államok mindegyike elnöki köztársaság, ahol a legfelső vezető kivételesen nagy hatalommal rendelkezik,

és egyértelműen érzékelhető a párhuzam a kánok és a jelenlegi elnökök között.

A rendszert a lojalitáson alapuló, hagyományos patrónusrendszer szövi át, így a hatalom és a közgazgatás működtetése az állandó rivalizálások szín-

VÁLTOZÓ DÍSZLETEK – ASZTANA, KAZAHSZTÁN

Ahogy a közép-ázsiai társadalmak magukba szívták a 20. században a szovjet rendszert, a 21. században úgy formálják maguk képére a globális világ jellegzetességeit

tere. A személycserék mindennaposak, legtöbbször a szakterülethez szükséges gyakorlat teljes hiánya mellett. Ahogy a kánok idejében, úgy most is a hatalom egyetlen biztos pontja az állam vezetője.

A függetlenség ugyanakkor az új vállalkozói réteg felemelkedését és a szabad helyváltoztatást is lehetővé tette. Előbbi komoly helyi konfliktusokhoz is vezetett, utóbbi eredményeként pedig több száz ezren hagyták el Közép-Ázsiát: azok a népcsoportok, melyek a szovjet időkben érkeztek a térségbe.

Az itteni országok ma is szoros kapcsolatokat ápolnak Oroszországgal, de függetlenként a nemzetközi nyitásra is lehetőségük nyílt. Az iszlám révén ez a déli szomszédokkal való intenzív kapcsolatok kiépítését és új hatások megjelenését hozta. Az arab dominanciájú iszlám világban tanuló diákok új szemléletmódokkal gazdagítják a hazai közösségeket, megváltoztatva saját, nagy múltú központjaik jellegzetes, korábban főként üzbég vallási tanítók révén közvetített ortodoxiáját. ⊕



FOTÓ: © ISTOCKFOTO

tex túra 2016

KÉPZŐMŰVÉSZET - IRODALOM - SZÍNHÁZ

MAGYAR NEMZETI
GALÉRIA

PREMIER | 11.08.

RENDEZŐ | VALLÓ PÉTER

TOVÁBBI ELŐADÁSOK | 11.15. | 11.24.

11.29. | 12.06. | 12.13.

WWW.MNG.HU

BERÉNYI RÓBERT: CSELLŐZŐ NŐ, 1928 © MAGYAR NEMZETI GALÉRIA

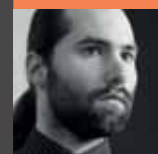
SZERZŐINK



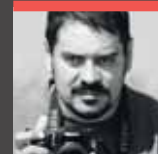
Cseh Zsombor (1990) a Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi tanulmányok szakos hallgatója és az Eupolisz Utazási Iroda túravezetője. Legfőbb érdeklődési és kutatási területe a Közel-Kelet, illetve tágabban az iszlám világ társadalmi és politikai kérdései, valamint a nemzetközi terrorizmus



Farkas Alexandra (1988) Junior Templeton Fellow, az MTA Ökológiai Kutatóközpont Duna-kutató Intézet kutatója és kommunikációs felelőse. 11 éve foglalkozik légköroptikai jelenségek vizsgálatával



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



Jakab Gusztáv (1975) biológus, a Szent István Egyetem GAEK egyetemi docense, az MTA BTK Régészeti Intézetének tudományos főmunkatársa. Szakterülete a Kárpát-medence virágos növényeinek rendszertana, valamint a negyedidőszaki klíma- és vegetációfejlődés



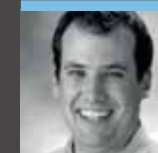
Kőszegi Margit (1980) földrajz-történelem szakos tanárként végzett, az ELTE földrajz szakmódszertani csoportjának mestertanára. Társadalomföldrajzi kutatásai a hazai etnikai földrajzi irányzatokhoz kötődnek



Ladányi Tamás (1972) asztrofotós, 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



Makainé Vellai Viktória (1993) geográfus, pályázati szakreferens, a Lechner Tudásközpont munkatársaként 2014 óta foglalkozik térinformatikai elemzéssel, térbeli folyamatok 3D modellezésével, 2015 óta TeIR-oktatással



Nánay Mibály (1986) földrajz-történelem szakos gimnáziumi tanár, történész-doktorandusz az ELTE BTK-n



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



Szirmai Gábor „Eszéta-”, mérnöki és újságírói végzettségem van, ami nem sokat ér. Ezzel szemben restaurátorként, muzeológusként azonosítanám magamat. Speciális érdeklődési területem a historikus építészet, a léghajózás, a hangrögzítés, a tengeralattjáró-technika. Életművem, kéz-irataim a múzeummom leégésekor megsemmisültek. Legmagasabb képzettségem a gőzgépek területén van. A teleket a trópusokon töltöm, vasúttörténeti búvárlatokkal.”



Végvári Tamás (1968) tengeri kajakos. Gyerekkora óta szerelmes a folyók, tavak, tengerek világába. Az elmúlt 25 évben lehetősége adódott Tüzföldtől Nepálig jó néhány vizet megjárni. Most egy maratoni vállalkozást szeretne megvalósítani: kajakkal körbevezetni Európát!



LANTAI-CSONT GERGELY:
**LARUNG GAR
– AKADÉMIA
3000 MÉTER FÖLÖTT**

A világ legnagyobb buddhista akadémiaja Kína Szecsuán tartományában működik. A 22–25 ezres közösség egészen 2011-ig el volt zárva az „idegenek” elől. Ám míg korábban mégis a tibeti-kínai kapcsolatok egyik sikertörténetének számított, e korszaknak most vége...

FOTÓ: LANTAI-CSONT GERGELY

SZIGETI-BÖRÖCZ FERENC:
MESÉL AZ ERDŐ – ÚTBA SŰRÍTETT TÖRTÉNELEM



FOTÓ: SZIGETI-BÖRÖCZ FERENC

A Visegrádi-hegységben, a Két-bükkfa-nyereg felett az avarban fekvő próbálom lefényképezni a Római úton található egyik követ, amelybe a szekerék félreérthetetlenül vályút mélyítettek az évszázadok során. Lenyűgöző látvány, szívdobbantó érzés, mintha magával a történelemmel találkozna. Lelkesedésemet szemmel láthatólag nem is érti pár terepfutó, akiknek valószínűleg csak egy pluszakadály vagyok én magam is...



KARANCSI ZOLTÁN:
KOBOLDOK VÖLGYE

A völgy kő-gnóm lakói – helyi nevükön hoodoo-k (ejtsd: huduk) – különleges gombasziklák. Ahogy körülnézünk, láthatjuk, hogy a koboldok serege miképpen bontakozik ki a homokkőből – leginkább a völgytalpon. Mindez az erózió és a mállás műve.

FOTÓ: KARANCSI ZOLTÁN

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: Heiling Zsolt
Titkár: Eröss Ágnes

Szakosztályok:
Biztonságföldrajzi és Geopolitikai Szakosztály, Expedíciós Szakosztály, Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Szakosztály, Hegymászó Szakosztály, Oktatás-módszertani Szakosztály, Egészségföldrajzi Szakosztály, Természetföldrajzi Szakosztály, Térképészeti Szakosztály, Turizmusföldrajzi Szakosztály, Földrajztanári Szakosztály

Területi osztályok:
Bakony–Balaton-vidéki Osztály (Veszprém)
Borsodi Osztály (Miskolc)
Debreceni Osztály
Dél-dunántúli Osztály (Pécs)
Duna-völgyi Osztály (Szekszárd)
Eger–Bükk-vidéki Osztály
Gyöngyös–Mátra-vidéki Osztály
Kisalföldi Osztály (Győr)
Kiskunsági Osztály (Kecskemét)
Közép-dunántúli Osztály (Székesfehérvár)
Körös-vidéki Osztály (Békéscsaba)
Nyírségi Osztály (Nyíregyháza)
Nyugat-magyarországi Osztály (Szombathely)
Szegei 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
(2015. november 15-től határozatlan ideig zárva tart.)

Az éggömböt tartó Atlasz a Magyar Földrajzi Társaság védjegyként bejegyzett jelképe



Lapalapító (1929):
Dr. Milleker Rezső

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

1929–1933, felelős szerkesztő:
Dr. Milleker Rezső

1934–1944, szerkesztők:
Dr. Baktay Ervin és Dr. Kéz Andor

1999–2005, főszerkesztő: Dr. Nemerényi Antal

2005–2006, főszerkesztő: Dr. Vojnits András

2006-tól főszerkesztő: Dr. Nagy Balázs



Okosóra

46 500 Ft
B&C Trend

**A magazinok
olvasói vásárolnak***

*A fizetős magazinok olvasói közt felülreprezentáltak a magas, azaz A és B Esomar-státuszú vásárlók.
(Forrás: TGI 2015, Esomar AB célcsoportindexe: 122.)



Delhi India

Fedezze fel India csodáit, vagy további 150 desztinációnk egyikét!

qatarairways.com



GOING PLACES TOGETHER