



CHIATURA

EGY POSZTSZOVJET FELVONÓVÁROS SZÉPSÉGEI

Turista ritkán téved olyan szurreális helyre, mint a grúziai Imerétia tartományban található Chiatura. A város érdekességét fekvése adja, ugyanis központi része egy szűk folyóvölgyben található. A sztálini időkben a mangánbányászat fejlesztésével a város terjeszkedett, de helyhiány miatt csak a hegyek tetején volt lehetőség jelentősebb építkezésekre. A függőleges távolságok leküzdésére libegőket építettek, amelyek így a városi közlekedés legfontosabb formájává léptek elő

MEGÁLL AZ IDŐ...

A kép az 1960-as években is készülhetett volna, azzal a különbséggel, hogy a kötélen csüngő felvonó akkor még üzemképes állapotban volt és valószínűleg beért volna az elosztóállomásra (balra)

A BESZÁLLÁS PILLANATAI

A nagyobb kabinok – mint a képen is látható – 10-15 fő szállítására alkalmasak. Elhanyagoltságukra jellemző, hogy az ablakokat is ki kell nyitni ahhoz, hogy a panorámát megcsodálhassuk (lent)

Zestafoni felől haladunk a nyugat-grúziai Chiatura városa felé. Könnyű volt megállapodni a sofőrökkel a mintegy 40 km-es távolság viteldíjáról, mivel aznap délután már láthatóan ők sem számítottak fuvarra, így megörültek a „talált” pénznek. A táj dombos, az útviszonyok változékonyak, vagyis néhol valóban kifogástalan minőségű, míg máshol minden átmenet nélkül földútra vált. Az út a vége felé egyre szerpentinesebb lesz, néhány hajtúrkanyar után elérjük a Kvirila folyó partján fekvő Chiaturát, ahol egyenesen a központba vitetjük magunkat.



Chiatura modern kori történelme az 1870-es évek végén, a mangánbányászat felfutásával kezdődött. A sztálini időszakban, a bányászat és az ipari termelés rohamos fejlesztésével Chiatura mangánbányászata világviszonylatban is jelentőssé vált. A városi közlekedés, illetve az érc szállításának megkönnyítése érdekében a városban és környékén mintegy 6000 km hosszú kötélpályarendszert építettek ki, melynek egy része életveszélyes állapotban ugyan, de mind a mai napig

üzemel. Az 1950-es évek óta nem történt átfogó felújítás, a rekonstrukciót csupán az egyes kabinok átfestése jelenti.

A kisbuszból kiszállva egészen elképesztő látvány fogad: mintha az 50-es évekbe csöppentünk volna! A városképet lepusztult tömbházak, illetve személyszállításra használt ZIL és PAZ kisbuszok határozzák meg. Első utunk a városka vasútállomására vezet, ugyanis a nap végén vonattal kívánjuk elhagyni Chiaturát. A helyiek többsége arra a kér-



BEÉRKEZÉS

A ki- és beszálláshoz a tériszony leküzdése is szükséges. A beszállórampa burkolatából jelentős darabok hiányoznak, még jobban hangsúlyozva a tátongó mélységet (balra lent)

KEZELŐSZEMÉLYZET

Az alsó és felső állomásokon egy-egy ember koordinálja a kabinok indítását, érkezését. Tárcsázós telefonon kommunikálnak egymással (lent)

désre sem tud válaszolni, hogy egyáltalán közlekedik-e itt még a vonat, míg a lepusztult és teljesen elhagyatott állomásépületben hiába keressük a kifüggesztett menetrendet. Az épület melletti vegyesbolt eladója siet a segítségünkre, aki legalább egy időintervallumot meg tud adni az esti vonat várható érkezésével kapcsolatban. Mivel erősebb bizonyíték beszerzésére esélyünk sincs, így a felkutatott információ birtokában következzen a város fő attrakciója, a felvonók kipróbálása!





Drótkötélen a tömbházak felett

Utazási koncepciónk végtelenül egyszerű elv köré épül: sötétedésig a lehető legtöbb lélekvesztő tesztelése. A felvonók tulajdonságai széles spektrumon mozognak. Néhol csupán a két végállomáson tartózkodik kezelőszemélyzet, akik egymással tárcsás telefonon kommunikálva csak a járművek elindításában vesznek részt.

Meredeken kapaszkodunk felfelé a himbálózó kabinban, amit innentől kezdve teljes egyetértésben koporsónak hívunk. A libegő kabinja leginkább egy fémdobozra hasonlít: ablaküveg nincs rajta, a kilátást a falon kialakított kör alakú rések biztosítják. Azért eltelik egynéhány pillanat, amíg ki merünk nézni...

PANORÁMA A KABINBÓL

Némely felvonónál hiányoznak az ablaküvegek, így e kis nyílásokon közvetlenül is kitekinthetünk a fémdobozból (fent)

VÁRAKOZÁS A GAZDIRA

Emberek és állatok szállítására egyaránt lehetőség nyílik. A felvonók legnagyobb részét ingyen biztosítja a város a polgároknak (jobbra)

A fenti részeken az épített környezet állapota szintén lehangoló: az utak sárral borítottak, a panelházakban a betört ablakú lakások üresen állnak. Némely ingatlan ablakából meglett kémények pöfögnek, jelezve, hogy a teljes háztömb még nem néptelenedett el. Megdöbbenő látni, hogy némely hiányos ablakú és lakatlannak hitt objektumban sötétedés után villanyvilágítás pislákol.

Chiaturában az elnéptelenedés jelentős méreteket öltött: az 1980-as évek végén még vagy 30 ezren lakták a várost, ám a lakosság szám napjainkban a felére csökkent. Ennek bizonyítékai lépten-nyomon fellelhetők: a hiányosan lakott paneltömbökön túl a korábbi hatalmas, kastélyszerű intézmények is szétverve, üresen tátongnak, a pályaudvar négy vágányából pedig csak az egyik van rendsze-

res használatban, a többi mellett kisebb tehén-sorda legeli a januári zöld fűvet.

A kabinok egy része ingyenesen használható, azonban a kulturáltabb libegőkért fizetni is kell, vagy legalábbis mindig van egy ember, aki tartja a markát, és nagyjából 25 Ft-nyi helyi valutát kér el a szolgáltatásért. Igaz, az ilyen felvonók ablakosak és az üveg nem annyira koszos, hogy ne lehetne ki-látni, sőt sötétedéskor még villanyt is kapcsolnak.

Estefelé elindulunk a vasútállomásra, hogy meggyőződjünk a birtokunkba jutott információ hitelességéről, miszerint közlekedik még vonat a városban, és megkezdhessük 70 km-es, mintegy 5 órán át tartó utazásunkat Kutaisibe. A tájékoztatás igaznak bizonyul, és hamarosan feltűnnek a 15 km/h-s végsebességre képes elektricskánk fényei.



Merre tovább, Chiatura?... avagy a prognosztizálható jövőkép

Grúzia e része erőteljesen depressziós posztindusztriális térség, mely magán hordozza a világ más részein is tapasztalható általános jegyeket. A bányaipart a 20. század második felében felfuttatták, ehhez pedig jelentős munkaerőre volt szükség, akiket az újonnan épített és a helyi viszonyok között modernnek számító háztömbökben helyeztek el, az infrastruktúrát fejlesztették. A rendszerváltás környékén, a mangánbányászat visszaesésével a hanyatlás is visszavonhatatlanul elkezdődött. Ennek jelei, mint a pusztuló épített környezet, az egyre számottevőbb elvándorlás egyértelműen megmutatkoznak. Az ingatlanok elértéktelenedésével ott maradt egy egyre inkább leszakadó, alacsony

képzett és munkanélküliséggel küszködő tömeg, ahol az embereknek egyre kevesebb esélyük van a helyzetükből való kitörésre. Ha a turizmus felledülne – mert várhatóan évről évre egyre többen fogják felkeresni e szürreális városkát –, a felvonók használatát fizetőssé lehetne tenni, illetve a jelenlegi tarifákat meg lehetne emelni, bár ez csak csepp lenne a tengerben (és a magasabb árakat a helyiek vélhetően nehezen tudnák megfizetni).

De mindenekelőtt az életveszélyes felvonóállapotok megszüntetésével kellene kezdeni...

SZÖVEG: MIEHLE DÁNIEL

KÉP: FEJES ISTVÁN



 **Gazdasági rádió FM 105.9**
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
MIEHLE DÁNIEL
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio

KOMMUNIKÁCIÓ

A nagyobb felvonók telefonnal is felszereltek: vajon egy komolyabb üzemzavar esetén e kommunikációs eszközök valóban hozzájárulhatnak a segítségnyújtáshoz?

STOP! (VÉGÉRVÉNYESEN) BEZÁRVA?

Örök kínzó kérdés, hogy a beérkező felvonók a katasztrofális műszaki állapotuk miatt egyáltalán képesek-e újra elindulni...