

ARAL

SIVATAGI TÓKERÜLÉS

▷ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: PÉCZELY LAJOS

Nyugati partjainak usztyurti magasságából megpillantva még pusztulásában is végtelenül hatalmasnak látjuk az Aralt. Bármerre nézzünk, mindenhol a természet időtlen nyugalma árad, pedig a tó történetét mindig is a nyugtalanság, az állandó, olykor szélsőséges változások jellemezték



Az emberi gondolkodás nehezen viseli a nem tudást. A fantázia valóságos elemeiből és a képzelet lehetetlent nem ismerő történeteiből mindig megalkotja a maga magyarázatait: mi és hogyan történhetett.

Réges-régen az Aral-tó nem létezett. Két nagy folyama, az Amu-darja és a Szir-darja a Kaszpi-tóba torkollott. A tó helyén az „adag” nép élt uralkodójával, a heves vérmérsékletű és hitszegő Fászil kánnal, az Uzboj menti területeket pedig a „bajszin” nép lakta. Vezetőjük Ajaz kán volt, aki bölcsessége és igazságossága révén rabszolgából vált uralkodóvá. Fászil kán szörnyű, jóvátehetetlen bünt követt el: megbecstelenítette egy szent ember lányát. Az apa az istenekhez fordult büntetésért. Fászil kán egész királyságát, városaikkal együtt hatalmas vízárdat pusztította el. Ezen a helyen jött létre az Aral-tó. A legendás történet szerint tiszta időben, nyugodt vízállásnál a tó mélyén még fel-feltűnnek az elpusztult „adag” városok maradványai, a „bajszin” nép pedig Ajaz kán vezetésével áttelepült Horezmba, az Amu-darja élhető vidékeire, és a Szultan-Uizdag hegy nyúlványán megépítették a mesés fekvésű, ma is létező Ajaz-kala várát.

Réges-régen az Aral-tó nem létezett. Két nagy folyama, az Amu-darja és a Szir-darja a Kaszpi-tóba torkollott. A tó helyén az „adag” nép élt uralkodójával, a heves vérmérsékletű és hitszegő Fászil kánnal.

Ahol a part szakad

Egy-egy tömb leválása hatalmas, emberi időmértékkel is gyorsan növekvő repedésekkel kezdődik, majd szeletes csuszamlásokkal és omlásokkal folytatódik. Az önálló tömböket a szél és a csapadék formálja tovább

Hátráló partszegély

A kiszáradt tómeder fölé magasodó usztyurti partvidéket hatalmas, táblás-blokkos tömegmozgások tagolják



Peter Simon Pallas német természettudós helyszíni kutatásai alapján állította fel elméletét, mely szerint a Fekete-tenger, a Kaszpi-tó és az Aral-tó egykor összefüggő vízrendszert alkotott.

Viharos vízműlt

Az első természettudós, aki megsejtette az Aral keletkezésének, az időnként tavakat hordozó süllyedésterületek és fennsíkok kialakulásának rendszerét, a 18. század második felében Nagy Katalin orosz cárnő szolgálatában álló Peter Simon Pallas német kutató volt. Helyszíni vizsgálódásai alapján állította

fel elméletét, mely szerint a Fekete-tenger, a Kaszpi-tó és az Aral-tó egykor összefüggő vízrendszert alkotott.

A medencékben visszamaradt östengermaradványok sorsa a vízháztartás (párolgás, csapadék, folyók) mindenkori jellegzetességeinek megfelelően alakult. Nem ment ritkaság számba a tavak időszakos, teljes kiszáradása, vagy sós ingoványként tengődése, a csapadékos időszakokban viszont akár hatalmassá is tudtak nőni.

A Kaszpi mellett a térség legéletképesebb állóvize az Aral volt. Területe olykor kétszeresen is meghaladta a 20. században ismert legnagyobb méretét (közel 70 000 km²), ezzel pedig kb. 30 méteres vízszintnövekedés járt együtt. Vízbőség idején az Aral nyugati irányú terjeszkedését az Usztyurt-fennsík függőleges pereme korlátozta, de délen és keleten nem voltak jelentős akadályok: a tó könnyen növekedhetett a Kizil-kum sivatag irányába. Itt, a keleti partvidéken több mint 1100 kisebb-nagyobb sziget alakult ki, amelyek a történelmi idők folyamán később meghatározták a tó névadását.

Az Aral életének szélsőséges változásai azonban mérséklődni kezdtek, amikor – bő 10 ezer éve – a Tien-sanban megszülető és hatalmassá váló Szir-darja vize eljutott a tó-medencébe. A mai Nukusz város térségében nyugat felé kanyarodott, és a Szarikamis-tavakon, valamint az Uzbojon keresztül a Kaszpiba torkollott. (Ez idő tájt a Pamírban eredő Amu-darja még nem érte el az Aralt.) Ez az állapot évezredekig tartott, majd kialakult az Amu-darja északra tartó ága és a tó déli részében a torkolati delta vidéke. Ezzel egy időben a Kaszpi felé tartó ág hol elhalt, hol újjáéledt. Ami biztos: a történelmi időkben voltak korszakok, amikor az Uzboj hajózható volt. Ezt igazolják a bal partján álló ókori perzsa erőd, az Igde-kala romjai. Az erősség egy északról, vízi úton jövő támadást volt hivatott jelezni.

A 16. században a terjeszkedő Kara-kum sivatag végleg elzárta az Uzboj északi részét: Darjalik nevű ágán az Amu-darja időszakosan még juttatott vizet a Szarikamis-tavakhoz, de a hatalmas víztömeg (háromszorosa a Szir-darjának!) már csak az Aral-tavat éltette.

A 20. század közepére a Szarikamis-tavakat a teljes kiszáradás fenyegette, amikor egyszer csak minden megváltozott. A Szovjetunióban döntést hoztak a tavak megmentéséről: szabályozták a Szarikamis-katlant, újjáélesztették a Darjalikot, és az Amu-darja ismét vizet szállított a haldokló medencébe, létrehozva a mára több mint 3000 km²-es Szarikamis-tavat.

A földkerekség „negyedik legnagyobb tava” büszke cím és a 20. században ismertté váló Aral-kép az Amu-darjának és a Szir-darjának is köszönhető. A víz azonban évről évre rendkívüli mennyiségű, közel 120 millió tonna hordalékot is szállított az Aral medencéjébe. (Ebből az Amu-darja egymaga közel 100 millió tonnát terített szét a deltájában. Ez másfél évtized alatt feltöltene a Balaton egész medencéjét!)

A tó ilyen irányú fenyegetettsége komoly volt, de időben elhúzódó. A gyors változásokat más folyamatok indították el: amikor a 20. század harmincas éveiben megjelent a színen a természetátalakító ember, először grandiózus terveket szőtt, majd az ötvenes években munkához látott, és csaknem teljes egészében kisajátította az éltető vizet a mezőgazdaság céljaira. A tó pedig egyre csak zsugorodott...

A földkerekség „negyedik legnagyobb tava” büszke cím és a 20. században ismertté váló Aral-kép az Amu-darjának és a Szir-darjának is köszönhető. A víz azonban évről évre rendkívüli mennyiségű, közel 120 millió tonna hordalékot is szállított az Aral medencéjébe.

Éltető tó

Halásznak a Kis-Aral-tó Butakov-öblében. A dán segítséggel újjáéledt halászat gyorsan fejlődik. A halászszoftvereket ismét egyre több embernek kínálnak biztos megélhetést



ÜRFELVÉTELEK FORRÁSA: NASA

Az Aral medencéje és tágabb közép-ázsiai környéke

Kortárs dráma

A sekély tavakon már viszonylag kisebb vízmennyiség-vesztés is óriási kiterjedéscsökkenést okozhat. Az Aral vízkiterjedése mindig is tág határok között mozgott, de a vidék nemcsak a régmúlthoz képest alakult át, a változások a jelenben is zajlanak





Évezredek emlékei

A legendás Ajaz-kala alsó- és felsővára az ókori Horezm legfestőibb maradványemléke. Napon szárított agyagtéglaiból emelt falai a csapadékszegény klímának köszönhetően lassan két és fél ezer éve állnak

Homokba temetve

Az Aral-tó egykori Kokaral-félszigetén, sivatagos dombtetőn álló, elhagyatott sírok emlékeztetnek a 19. századi kazah törzsi múltra

A messzeségben, ismeretlenül

Az Aral-tó évezredek átölelő ismeretlenségét annak köszönhetjük, hogy jó és rossz értelemben egyaránt senkinek sem volt útban. Partvidéke – bent, a sivatagos pusztaságok mélyén – jellemzően lakatlan volt. Csak a tó északkeleti részében, a Szir-darja régi deltájában dacol az idő múlásával három ókori horezmi várrom. Az Európából Keltre tartó útvonalak északon és délen egyaránt messze elkerülték a tavat.

Az emberi mértékkel végtelenül nagy vízfelületet az i. e. 2. században a kínaiak Északi-tengerként, az ókori Perzsiában pedig Horezmi-tengerként említik. A leghíresebb ókori és középkori földrajzi munkákban és térképeken, Strabón Geógraphikájában (i. e. 1. sz.), Ptolemaiosz (i. sz. 2. sz.), vagy épp Abraham Ortelius világtérképén (1570) az Aral-tó nem szerepel. Ám mindhárom munka feltünteti a tó két folyóját, az Oxust (Amu-darja) és a Jaxarteszt (Szir-darja) – következetesen a Kaszpiba vezetve!

Mai elnevezése Ibn Ruszta 930-ból fennmaradt földrajzi munkájából ered: a tengernyi vízfelületet – utalva sok-sok szigetére – átvett kipcsák-török szóhasználatával Aral-Tengiznek, azaz Sziget-tengernek nevezi.

A tó kezdeti, középkor végi ábrázolásai tele voltak hibával, hiszen – mérések híján – a térképszek kénytelenek voltak szájhagyományok útján szerzett információk alapján dolgozni. Az Aral-tó helyes ábrázolására a 19. század kezdetéig nem volt szükség. Ekkor azonban Oroszországnak e térséggel kapcsolatos stratégiai érdekei markánsan megváltoztak: a tó a cári birodalmi törekvéseinek útjába került.

Mai elnevezése Ibn Ruszta 930-ból fennmaradt földrajzi munkájából ered: a tengernyi vízfelületet – utalva sok-sok szigetére – átvett kipcsák-török szóhasználatával Aral-Tengiznek, azaz Sziget-tengernek nevezi.



Szent sírhely

Mujnak közelében egy kicsiny temető magaslatán áll Tokmak-baba mauzóleuma, amelyről Vámbéry is említést tesz. A szent életű emberről alig tudni biztosat, ám sírja muzulmán zarándokhely



A Nagy Játzsma

Oroszország lassan, de biztosan elkezdte bekebelezni Közép-Ázsiát. Ennek egyetlen ellenlábasa volt: a nem túl messzi délen lévő brit birodalom. A két hatalom küzdelme új fejezetet nyitott a kémkedés, a titkosszolgálatok és a titkos tárgyalások történetében, amit egy ebben részt vevő angol kapitány (Arthur Conolly) találóan Nagy Játzmának nevezett el. Bár a tét nagy volt, közvetlen fegyveres összecsapásra sohasem került sor a két hatalom között.

A Hívai Kánság és a Buharai Emírség meghódításán dolgozó orosz stratégiák nem hagyhatták ki számításaikból az Aral térségét, mert az Orenburgból induló seregek minden lehetséges útvonala itt vezetett délre.

Az 1801-es és az 1839-es hadjáratok során az orosz hadvezetés még nem ismerte a terepviszonyokat, és önmagában a természet okozta veszteségek olyannyira megtizedelték a csapataikat, hogy vert hadként kényszerültek visszavonulni.

A Nagy Játzsma végül – 1865 és 1873 között – Közép-Ázsia orosz érdekkörbe kerülésével ért véget, ami a térség hatalmi viszonyaiban új fejezetet nyitott a történelem lapjain, de előtte még útra kelt egy különleges tengerészeti expedíció az Aral feltáráására...

Az 1801-es és az 1839-es hadjáratok során az orosz hadvezetés még nem ismerte a terepviszonyokat, és önmagában a természet okozta veszteségek olyannyira megtizedelték a csapataikat, hogy vert hadként kényszerültek visszavonulni.

A Butakov-térkép

1853-ban Londonban kiadott angol nyelvű változata. Érdekesség, hogy már akkor orosz területként tünteti fel a tó északi részét

A sivatag hajója

Az Aral-tavi hajózás utolsó mohikánjai végezetül már nem futhattak be egyetlen kikötőbe sem, mivel azok már mind szárazon voltak. Legtöbbjük sekély vizű öblökben nyert nyugóhelyet



A pusztaság tengerészei

1848 kora tavaszán az orosz Admirális a Földet egyszer már körülhajózó, 32 éves Butakov kapitányt nevezte ki az Aral-kutatóexpedíció parancsnokává. Mivel vasút akkoriban még nem volt, a tengerészeti expedíció szekerekkel és lóháton hagyta el Szentpétervárt. Orenburgba érve a kormányzó fogadásán megtudták, hogy az Aral-tó északi településén, Alti-Kudukban (később Aralszk) él száműzetésben az ukrán Tarasz Sevcsenko, aki nemcsak nagy költő, de igen kiváló rajzoló is. A kormányzó megengedte, hogy Sevcsenko az expedícióval tartson – nagy-szerű terepi rajzai ma tudománytörténeti jelentőségű ereklyék.

Szekereiken szétszedett, szkúner típusú vitorlás hajókat is szállítottak. Orszknál sok teherhordó tevével kiegészülve, átkelve az Urál folyón, megérkeztek Ázsiába, a kazah törzsek földjére. Több hétig vándoroltak még homok- és porviharok közepette, míg elérték a tóparti Alti-Kuduk települést. A Kosz-Aral nevű erődben már várták őket: ez az erősség – a kazahokkal szövetkezve – egy orosz előretolt bástya volt.

Az Aral-tó környezetében ekkoriban még nem léteztek mai értelemben vett államok. Északi partvidékeit a kazah törzsek egy részét egyesítő Kis-Horda, a déli részt pedig a Hívai Kánság uralta. A térség mai államait (északon Kazahsztánt, délen Üzbegisztánt) csak jóval később, több lépésben alkotta meg a szovjet geopolitika.



A Butakov-expedíció 1848–49-ben vizsgálta, megmérte, megfigyelte mindazt, amit csak lehetett: a tó teljes partvonalát, hidrológiai jellemzőit, legnagyobb mélységét (68 m), a legnagyobb szigeteket, meteorológiai jellegzetességeit és a hajózhatóságot. (Utóbbi a Közép-Ázsia elfoglalása előtt álló orosz hadvezetés számára különösen fontos volt az utánpótlási útvonalak szempontjából.)

Amikor kiderült, hogy folyami és tavi hajózásra egyaránt alkalmas a térség, az oroszok nyomban hajóépítő műhelyt emeltek Aralszkban, és 1853-ban létrehozták az Arali Katonai Flottillát, szintén aralszki központtal, kezdetben 6 fegyveres gőzössel és 9 uszályal.

A Butakov-expedíció Aral-térképe közkinccsé vált, a vállalkozás világhírré tett szert, s még a nagy ellenfél, a britek Királyi Földrajzi Társasága is aranyéremmel tüntette ki!

A Butakov-expedíció 1848–49-ben vizsgálta, megmérte, megfigyelte mindazt, amit csak lehetett: a tó teljes partvonalát, hidrológiai jellemzőit, legnagyobb mélységét (68 m), a legnagyobb szigeteket, meteorológiai jellegzetességeit, a hajózhatóságot.



Külszíni konyha

A pusztai élet elmaradhatatlan kelléke az agyagkemence. Felső nyílásánál kondérban lehet főzni, felfűtött, belső falain pedig – feltapasztva – lepénykenyér süthető



Medeujor Daribek, Akesze nagy tiszteletben álló tanítója egy mezítábas tanítványával és kisunokájával. A falut napjainkban épp betemeti a futóhomok



Nehéz légzés

Amióta eltűnt a tó erről a vidékről, az északi szelek által hozott sós porviharok nap mint nap fenyegetik Mujnakot

Magyarok a sivatagban

Az Aral partjai mentén csak a 18. sz. elejétől alakultak ki rendszeresen járt karavánutak, de használatuk korántsem volt életbiztosítás, a nyugati utazók fehér hollónak számítottak errefelé. Vámbéry Ármin 1863-as híres közép-ázsiai vállalkozása és részletes híradása ezért is volt alapvető jelentőségű. Önmagát dervisnek kiadva, álruhában járva hidegvére, rendkívüli nyelvtudása és iszlámismerete megvédte életét. Leírja Hívából tett kungrádi kitérőjét, az Amu-darja deltavidékét, a tavon gőzhajózó oroszokat és Mujnak település közelében Tokmak-baba ma is látható sírját.

1875 júniusában a csodálatos turkesztáni dinnyék bűvöletében kel több hónapos útra az Aral-tóhoz Ónody Bertalan – a nyírbátori járás jegyzője és jeles mezőgazdász. Orenburgon keresztül érkezik, Kazalinszkból több napon át hajózik a Szir-darján, az Aral-tavon, majd az Amu-darján fel Nukuszig. Itt kezdi meg a mezőgazdaság tanulmányozását, majd Hívában folytatja. Mindenütt részletes feljegyzéseket készít a természetett növényekről, az öntözési módokról és az állattartásról. Végül több tíz kiló dinnyemaggal indul hazafelé – de az Aral-vidéken már nem a vízi utakon, hanem egy sivatagon átkelő karavánnal tér vissza Kazalinszkbba.

1876. augusztus végén Párizsból indult első közép-ázsiai földrajzi, néprajzi és nyelvészeti kutatóútjára a Franciaországban élő Ujfalvy Károly. Vele tartott francia felesége, Marie Bourdon, aki aztán egy gazdagon illusztrált útikönyvben örökítette meg a tizenhét hónapos utazás élményeit. Lassan haladtak, Orenburgból csak 1877. februárban tudtak továbbutazni. Ekkor már működött az orosz kormányzó által az útvonal mentén kiépített postaállomások rendszere, és sokat javult az utazás biztonsága is. Megcsodálták a befagyott Aral-tavat, majd néhány napot töltöttek Kazalinszkbban, ahol nagy meglepetésükre francia bort is árusítottak.

Az Aral partjai mentén csak a 18. sz. elejétől alakultak ki rendszeresen járt karavánutak, de használatuk korántsem volt életbiztosítás, a nyugati utazók fehér hollónak számítottak errefelé. Vámbéry Ármin 1863-as híres közép-ázsiai vállalkozása és részletes híradása ezért is volt alapvető jelentőségű.

FÖLDGÖMB VILÁGLÁTÓ A TREND FM-EN
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR.
A RÁDIÓBAN VENDÉGÜNK A TÉMÁRÓL:
PÉCZELY LAJOS

TREND FM 94.2
GAZDASÁGI RÁDIÓ CSOPORT

KORÁBBI MŰSORAINK MEGHALLGATHATÓK:
WWW.TRENDFM.HU



A halászat újjáélesztése dán segítséggel kezdődött az Azovi-tengerből betelepített, a sót jól tűró lepényhállal, a kambalával.

Sík horizont

Táborhelyünk az Aral nyugati partvidékén, az Usztyurton. Törkménisztáni orosz útitársaim, Dmitrij és Ilja éppen a tradicionális közép-ázsiai rizses húst, a plovot készítik vacsorára

Dél felé tartva

Az Aral keleti térségében, a Kizil-kum sivatagban haladunk. Utunkat szakszaul-cserjék és a mindig zöldellő, csodálatos virágot hozó, sivatagi csomucs szegélyezi

Határtalanul, részletekben

Alig járt csapásokon hagyjuk el a kazahsztáni Aralszkot, dél felé tartunk, a Szir-darjához. A már-már idilli tájon három, egykor tóparti halásztelepülés éli mindennapjait. A reményt a Berga-szorosban az ezredforduló után megépült gát- és zsiliprendszer jelenti, ami függetlenítette a Kis-Aral-tavat (az északi tórész elterjedt névhasználata) a nagy kiterjedésű, de katasztrofális állapotú déli tórésztől. Ettől kezdve a Szir-darja csak a Kis-Aralt táplálja. A halászat újjáélesztése dán segítséggel kezdődött az Azovi-tengerből betelepített, a sót jól tűró lepényhállal, a kambalával.

A Kizil-kum meglepő arccal fogad. A tájat öntözőcsatornák, víztározók és vízelárasztásos parcellák végeláthatatlan sokasága szabdalja. Csak épített úton tudunk dél felé haladni. Ahogy egyre beljebb kerültünk a sivatagba, a táj lassan természetesebbé válik: közeledünk a civilizáció utolsó „bástyájához”, Kaukej településhez. A múlt század ötvenes éveiben még ennek széleit is az Aral-tó nyaldosta, most 240 km-re van a tőle.

A poros út egy robusztus, különös alakú téglapítményt érint: az ezeréves minaretmaradvány a legendák szerint egy dicső vitéznek vagy egy ifjú szerelmespárnak állít emléket. Mélyen bent a sivatagban erős széllel és homokviharakkal küszködünk. Alig hihető, hogy ezen a barátságtalan terepen nem is oly régen egy tóparti halásztelepülés, Sengeldi állt. A kiszáradt melderben terjeszkedő itteni sivatagot ma Aral-kumnak nevezik. 1875 őszén errefelé haladhatott Ónody Bertalan karavánja is.

Tókerülés

Az Aral-tó körbeutazásának gondolatával – kalandvágyból vagy tudományos indíttatásból – az idők folyamán bizonyára többen is kacérkodtak. Ám ide mindig is nehéz volt eljutni, de még nehezebb a tavat ölelően védő sivatagokhoz és pusztasághoz alkalmazkodni. Egy régi kazah mondás úgy tartja: „Aki fél, ne merészkedjen az Usztyurt pusztaságaiba, aki pedig bátor, jobb, ha nem megy!”

A tavat megkerülő elméleti útvonal 1500 km hosszúságú és legkönnyebben a Szovjetunió éveiben lehetett megtenni – feltéve, ha az utazó tudós szakember és szovjet állampolgár volt.

A Szovjetunió megszűnésekor az addig kevésbé jelentős, könnyen átjárható tagköztársasági határokból egyik napról a másikra szigorúan vett államhatár lett. Az átkelésekre ettől kezdve csak a hivatalos határátkelőhelyeken volt lehetőség. Bár a nyugati parton, az egykori karavánút mentén rövid ideig létezett egy átjáró Kazahsztán és Üzbegisztán polgárai számára, de ezt forgalom hiányában hamarosan megszüntették. Még elképzelni is nehéz, hogy a tóhoz legközelebbi határátkelő nyugat felé légvonalban 170 km-re (Bejneu térségében), délkeletre pedig 820 km-re van (Taskent közelében), köztük pedig út nélküli pusztaság és sivatag uralja a tájat.

Az új államok a szigorúan vett határokkal szertefoszlattak egy álmot, az Aral-tó körbeutazhatóságát, ám megajándékozták a kalandvágyókat a tó megközelíthetőségével. Többé nem kellett tudományos célokat igazolni, különleges engedélyeket beszerezni. Az Aralt magát nem őrizte többé senki és semmi.

Ide mindig is nehéz volt eljutni, de még nehezebb a tavat ölelően védő sivatagokhoz és pusztasághoz alkalmazkodni. Egy régi kazah mondás máig hatóan úgy tartja: „Aki fél, ne merészkedjen az Usztyurt pusztaságaiba, aki pedig bátor, jobb, ha nem megy!”



A táj egyhangúságát olykor régi, díszes sírok törik meg, amiket századokkal ezelőtt emeltek a nomád kazak törzsek, jeles vallási és törzsi vezetőiknek. A tradíció megkövetelte, hogy a sírokat ne háborghassa se ember, se állat, ezért távol épültek a törzsi élet mindennapjaitól.

Aralszktól légvonalban 360 km-re a sivatag sajátos arcot ölt. Megérkeztünk az Amu-darja és a Szir-darja között több mint 500 km-en át húzódó agyagsivatagba. Kemény, repedezett felszín és gyér növényzet váltja a homok világot, de olykor nagyra nőtt, sűrű szakszaulcserjés is az utunkba kerül. Ettől kezdve van mitől tartanunk. A homoksisivatagban könnyű „túlélni” egy – ritkán, de előforduló – kiadós esőt, nem így az agyagsivatagban, ahol a puha péppé váló felszín több napra is foglyul ejthet.

A szovjet horezmi expedíció (1937–1947) régészeti térképének segítségével egy szakszaulcserjés védelmében rálelünk az általuk felfedezett 11–12. századi Szürli-tam (festett építmény)-mauzóleumra, ám innen az államhatár utunkat állja. Ahhoz, hogy átjuthassunk az üzbég oldalra, több mint 2500 km-t kellene kerülnünk sivatagban és közúton. Ezért az Aral déli és nyugati partvidékének követését a következő utazásba illesztjük.

Ekkor már Üzbegisztánból, Hívából indulunk. Néhány nap alatt átkelünk a Kizil-kum homoktengerén, és máris ott járunk a félbemaradt utazás közelében, csak a túloldalon. Óvatosnak kell lennünk, nehogy megsértsük a jelöletlen üzbég–kazah határt. Az agyagsivatagban haladunk, de csak akkor vagyunk biztosak benne, hogy jó úton járunk, amikor megtaláljuk Horezm két késő ókori, Barak-tam nevű végvárát.

A Beltov-magaslatok 30–40 méter magas agyagvonulata (ahonnan korábban a tóra, most viszont csak a Kizil-kumra lehet rálátni) visszavezet minket az Amu-darja menti civilizációba. Porlitovnál érjük el az Amu-darja fő medrét. Nem kell kompra várni: terepjáróinkkal könnyen átkelünk a kiszáradt medren. Befutunk Mujnakba, az Aral egykori déli kikötővárosába, ami sohasem látszott városias településnek – most még annyira sem. Egyetlen főutcája hosszan kanyarog a „kikötő” és a „nyílt tenger” közötti, hajdanvolt félszigeten. Még állnak a konzervgyár üres épületei, de a kikötő halála elvágta Mujnakot a külvilágtól: bizarr, út végi településsé süllyedt, ahová nincs miért utazni.

A homoksisivatagban könnyű „túlélni” egy – ritkán, de előforduló – kiadós esőt, nem így az agyagsivatagban, ahol a puha péppé váló felszín több napra is foglyul ejthet.

Ősi vándorúton

Az Amu-darja és a Szir-darja közti széles, végeláthatatlan agyagsivatag száraz időben kiváló országút, ám ha eső éri, komoly vendégmarasztaló lehet. Egykor erre vezetett a két folyamat a Kizil-kum vidékén összekötő, egyetlen karavánút



Kiment alóluk a tó

Hajóroncsok Mujnaknál, úgy, ahogy a 20. század derekán „meghaltak”. A többi – turistalátványosként, sétánnyal ellátva – egy hajótemetőben gyűjtötték össze: a katasztrófaturizmus az Aralt is elérte, s nem is rossz üzlet...

Mostanság itt mindenki a csodára vár. A II. világháborús szovjet emlékmű Aral-emlékművé változott. Alatta a kiszáradt tómederben összegyűjtötték egymás mellé a környék hajóroncsait, körülöttük a homokban sétálóutat építettek. Várják a turistákat. Az ígéretek szerint lesz szálloda és felújítják a repteret is, mert Mujnak másik reményességét az Aral-medencében feltárt szénhidrogén-lelőhelyek jelentik.

Az Urga-hegyfok közelében kapaszkodunk fel az Usztyurt-fennsíkra. Itt áll az Aral menti jelzőbástya-rendszer legnagyobb, eredetileg csonka gúla alakú építménye, látótávolságon belül pedig több kisebb bástya követi egymást az Usztyurt peremén. Az ókori védelmi rendszernek füsttel és tűzzel kellett jeleznie Horezm felé az Aral nyugati partja felől közeledő támadást. Lent, a Szudocsoje-tó nádasa (100 éve még az Aral-tó része volt) és az Usztyurt partfala közti, szűk sávban jól láthatóak egy hajdani szovjet lepratelep romjai.

Az Usztyurt peremén haladunk észak felé a Buhara–Orenburg karavánúton. A tó bepárlásából származó sómezők húzódnak körülöttünk – az Aral egyik legnagyobb környezeti problémájaként. A szél szállította só fenyegeti a délen lévő megművelt területeket, ezért 2 éve az üzbég állam – a hordalékmozgás csökkentésére – több millió só- és szárazságtűrő cserjét telepített a sómezőre.

Az Usztyurt több mint 300 kilométeren át húzódó, meredeken leszakadó, helyenként 200 m magas partfalának köszönhetően a nyugati part az Aral-tó leglátványosabb vidéke. Nemcsak a távlatok lenyűgözőek, hanem az Usztyurt peremének képződményei is: repedésrendszerek, hatalmas, táblás-blokkos tömegmozgások, omlások, csúszások nyomai között járunk. A jelzőbástya-rendszer elemei is sokszor már a fennsík pereme alatt, a mélybe zökkenve állnak.

A szovjet időkben – ameddig a tópusztulás lehetővé tette – innen, a nyugati partról szolgálták ki a katonaság Vozrozszenyije-szigeten működő biológiai és vegyi kísérleti telepeit. A szállítmányok közvetlenül Orenburgból jöttek, át a pusztaságokon, majd innen hajó szállította a titkos bázisra.





A homok útjában

A szebb és jobb napokat megért Butakov-öböl-közi Akeszpében a helyieknek nincs túl sok esélye a mindent elnyelő sivatagi homok ellen. A többség mégis marad, mert ez a szülőföldje

Az észrevehetetlen, de mégis áthághatatlan határhoz közeledve, nyugat felé kerülünk az Usztyurt lakatlan pusztaságain át. A Kungrád–Bejneu úton érünk Kazahsztánba, majd a visszaúton a tóhoz ismét a pusztaság következik. A Csernyisev-öböl térségében véget ér az Usztyurt – a magas partszegély üledékes kőzeteinek gazdag formavilágát sivatagi egyhangúság váltja fel, félszigetekkel és hatalmas öblökkel, egészen Aralszkiig.

Az öblökben sok hajóroncs várja sorsa beteljesedését. A valaha 500 hajóból álló arali flotta kisebbik részét még a kikötőkben szétszedték, és hulladék vasként hasznosították. A végsőkéig használt, majd a fővenyre futtatott hajók legtöbbjét – ócskavasként – Kína vásárolta meg.

Az Aral körüli menet utolsó estjét Akeszpe faluban töltjük. Több mint 30 éve, hogy a terjeszkedő Kis-Barszak-kum sivatag feltartóztathatatlannal megjelent a településen. A helyzet ma már annak ellenére is reménytelen, hogy a Kis-Aral-tó sorsa jobbra fordult. A Daribek család nem is titkolja véleményét: „Ha akkor nem költöztünk el, amikor a tó a legnehezebb helyzetben volt, akkor most már kitartunk, ameddig lehet.”

A tó bepárlódásából származó sómezők húzódnak körülöttünk – az Aral egyik legnagyobb környezeti problémájaként. A szél szállította só fenyegeti a délen lévő megművelt területeket.

A Daribek családnál,

akeszpei vendéglátónknál. Kint az ablakokig tornyosuló homokdűnék, bent, a konyhában gáztűzhely, mikró, elemes reflektor és – muzulmánok lévén – a Kába követ rejtő mekkai Nagymecset képe



PÉCZELY LAJOS

„MÁS LETTEM (BME, MÉRNÖK), MINT AMI SZERETTEM VOLNA LENNI (ÁZSIA-UTAZÓ). AMÉZ A MÁS TETTE LEHETŐVÉ, HOGY AZ LEGYEK, AMI SZERETTEM VOLNA”