

František Kele
Fekete László

Jég és föld között



František Kele – Fekete László
Jég és föld között
Az Antarktisz (újra)felfedezése

František Kele – Fekete László

Jég és föld között

Az Antarktisz (újra)felfedezése

NAP Kiadó
Dunaszerdahely, 2003

A kötet megjelenését a Szlovák Köztársaság Kulturális Minisztériuma támogatta.

Kniha vyšla s finančnou podporou Ministerstva kultúry SR.

A fordítás F. Kele – L. Fekete: (Znovu)objavovanie Antarktídy
című kiadványa alapján készült.

Fordította Tóth Mihály

© František Kele, Fekete László, 2003

© Fényképek: František Kele, Fekete László

Hungarian translation © Tóth Mihály, 2003

ISBN

„Nem láttam még ennél szebb és vadregényesebb tájat...”
Roald Amundsen

Antarktiszi utunk Martin Kukučín* és Milan Rastislav Štefánik** emléke előtt tisztelegve valósult meg. E könyvet azoknak ajánljuk, akik a múltban bármikor az Antarktiszon dolgoztak. Köszönet mindazoknak, akik segítettek az „UNION – AntArktis 2000” expedíció megvalósításában.

* Martin Kukučín (1860, Jaszenova, Árva vármegye – 1928, Lipik, Horvátország) – a szlovák realista széppróza egyik legkiemelkedőbb képviselője, tanár, orvos, eredeti nevén Matej Bencúr. Fő művén, a Dom v stráni (A Pretur ház, Farkas I. ford., 1935; Ház a hegyoldalon, Hubik I. ford., 1956) című regényen kívül több kötete is megjelent magyarul. 1908-ban horvát feleségével együtt kivándorolt Dél-Amerikába, s ott Buenos Airesben, Santiagóban és Punta Arenasban a vele együtt hontalanná vált horvátok orvosa volt.

** Milan Rastislav Štefánik (1880, Kosaras, Nyitra vármegye – 1919, Pozsonyszőlős) – szlovák csillagász, francia, csehszlovák tábornok, diplomata, az olasz- és oroszországi, valamint a franciaországi és amerikai csehszlovák légiók szervezője. Az ideiglenes csehszlovák kormány, majd az első csehszlovák kormány hadügyminisztere. Olaszországból útban hazafelé lezuhant a repülőgépe.

Tartalom

ELŐSZÓ A MAGYAR KIADÁSHOZ (František Kele)	7
BEVEZETŐ (František Kele)	9
AZ ANTARKTISZ FELFEDEZÉSE (František Kele)	11
AZ „UNION – AntArktis 2000” EXPEDÍCIÓ NAPLÓJA (Fekete László)	19
Az expedíció előkészítése Szlovákiában	19
Repülőutunk és Santiago de Chile-i felkészülésünk	23
Akklimatizálódás Andes Patagonicosban	28
Punta Arenas és Mateo Bencur	36
Utazás a chilei tengerészeti jégtörőjén és látogatás sarki kutatóállomásokon	40
Visszatérés Punta Arenasba, látogatás a Tűzföldön és hazatérés	62
Baráti üdvözlések	68
Kamil Suchánek naplójából	69
ANTARKTISZI KISLEXIKON (František Kele)	77
FELFEDEZŐK KISENCIKLOPÉDIÁJA (František Kele)	91
A DÉLI-SARKVIDÉK MAGYAR KUTATÓIRÓL (Pintér Teodor Péter)	131
SZLOVÁKIÁBÓL AZ ANTARKTISZRA (František Kele)	133
Jelentősebb expedíciók és utazások	135
Ki meddig jutott el a Déli-sarkvidéken	148
LEENDŐ VILÁGJÁRÓK KÉZIKÖNYVE (František Kele)	149
UTÓSZÓ HELYETT	183
Punta Arenasban őrzik Kukučín emlékét (Pavel Šípka)	183
A myjava-brezováai irtványokról – Štefánik nyomában (Peter Pavel Uhlík)	185
A szlovák sportolók sarkkutatói hozadéka (Pavol Učník)	187
Irodalom	188

ELŐSZÓ A MAGYAR KIADÁSHOZ

Az ember emberemlékezet óta viaskodik az őt körülölelő természettel.

A természethez való viszonyában akkor állt be minőségi változás, amikor az ember kezdte tudatosítani, hogy része a természetnek. Még közelebb pedig akkor került a természethez, amikor felépítményként kezdett róla gondolkodni. A természet nyílt laboratóriumává vált számára, sőt, legkegyetlenebb területei is sportszintérré.

Kezdetben volt a föld három pólusa iránti ádáz küzdelem. Amikor az ember meghódította őket, a tudomány és a sport fejlődése magas szintet ért el, nemcsak a világ legmagasabb hegycsúcsain, hanem az Arktiszon és az Antarktison is. Az már más kérdés, hogy a sarkokon kifejtett némely emberi aktivitások képzeletbeli erkölcsi egyensúlyát a fékezhetetlen kommerszség kibillenti.

Az Everesten kezdetben a briteknek volt bérelt helyük, az Arktiszon az amerikai sarkkutatóknak, az Antarktison ismét csak a fáradhatatlan briteknek, míg a Déli-sark meghódításának végső szakaszában a norvégok jeleskedtek.

Fokozatosan azonban további nemzetek gyengítették a három földi sark első meghódítóinak egyeduralmát, mígnem felfejlődtek azok szintjére.

Ennek ékes bizonyítéka ez a könyv is, melyet a tisztelt magyar olvasó a kezében tart. Azt bizonyítja, hogy Szlovákiából és Magyarországról – tehát olyan országokból, melyek Európa közepén terülnek el, s nincs saját tengerük sem eget ostromló gleccsereik – is eljutottak hegymászók és sarkkutatók arra a kontinensre, mely a természet szélsőséges, túl már nem léphető határát jelentik, olyan körülmények közé tehát, melyek az embertől is természetfölötti igyekezetet követelnek.

Hálásak leszünk, ha a könyvben foglaltak lekötik a nyájas olvasóközönséget. De még hálásabbak leszünk, ha könyvünk a benne leírtakhoz hasonló merész teljesítményre sarkall majd fiatalokat – függetlenül attól, hogy erre hol lesz szükségük, a Himalája csúcsain, a sarkvidéken vagy a mindennapi élet során felmerülő akadályok leküzdésében.

František Kele
Pozsony – Budapest, 2003

BEVEZETŐ

„Jó, hogy mindkét pólust meghódítottuk, mostantól legalább lesz időnk a sarkvidékek kutatására is.” Így köszöntötte Fridtjof Nansen, a tapasztalt és bölcs sarkkutató az Antarktisz meghódítása után hazatért Roald Amundsent. Kissé kimért volt ez a fogadtatás, hiszen a hazatért felfedezőt nemcsak hazája, Norvégia ünnepelte, hanem talán az egész világ. Amundsen azonban értette, mire célzó Nansen. Ő tudta legjobban, hogy a Déli-sark körüli végtelen fehér sivatagról tulajdonképpen semmit se tud.
Walter Sullivan

Amikor 1993-ban az Északi-sarkon voltunk, hittem, hogy majd a Déli-sarkra is szervezünk egy nagy expedíciót.

Paľo Učnínak nagyszerű ötletei voltak, csak éppen nem volt, aki ezeket megvalósítsa. Hadd említsek legalább kettőt. Lelkesített a terv, amely szerint Amundsen útvonalát követve a parti Ross-jégtől jutottunk volna el a Déli-sarkra, majd Scott kapitány útvonalán vissza. Fantasztikus volt az az elképzelés is, amely szerint egyfajta permanens expedíció vállalkozott volna a „Föld három pólusa”, a Déli- és az Északi-sarknak, valamint a Mount Everest csúcsának elérésére. Végül egyik olyan vállalkozásunk se valósult meg, amely folytatása lett volna az Északi-sarkon megkezdettnek. (Kivételt talán Peter Valušiak útjai képeznek, ezekről azonban majd később.)

Egyszerű volt a magyarázat: éppen nem volt se pénz, se ember, aki a tervet megvalósította volna. Ennek ellenére köszönet Paľo Učnínak azokért a szép percekért, amelyeket a sarkvidékekről való álmodozással töltöttem...

Az Antarktiszra látogatás gondolata már jóval az Északi-sarkra történt vállalkozásom előtt foglalkoztatott, és csaknem tíz évvel ezt megelőzően expedíciót vezettem az Everestre.

Alex Mlynarčíkkal kétszer is karnyújtásnyira kerültünk az Antarktiszhoz. Egyszer csaknem meghívtak bennünket az új-zélandiak állomására, McMurdóra, Bob Thompson, az Antarctic Division christchurchi igazgatóját azonban az új-zélandi biztonsági szervek meggátolták a vendéglátásban. Az indok: bázisukat védelmezniük kell a kommunista Csehszlovákia lehetséges kémeivel szemben.

Ezt követően az USA Déli-sarkon működő állomásaira is meghívtak bennünket. Ez írásban történt, és az útiköltséget is állták volna. Ők nem tartottak a csehszlovákiai kémektől. Utazásunkkal, sajnos, ezúttal Murín elvtárs, az akkori külügyminiszter-helyettes

nem értett egyet. Törékeny szocialista lelkünket az imperialista ideológia hatásától féltve mondott nemet...

Gyakran kérdeznak: miért igyekszem annyira az Antarktiszra.

Törekvésemet nem kis mértékben fiatalkori példaképeim befolyásolták: Shackleton, Scott, Nansen, Amundsen. Mindannyian a sarkvidéket kutatták. Saját szememmel akartam látni az ő „játékterüket”.

Sarkkutatói ambícióim is oda vonzottak. „Legszebb éveimben”, sajnos, nagy romantikus voltam – kapcsolatok nélkül. Földrajztudós vagyok, és már diákként célul tűztam ki, hogy saját szememmel látnom kell szakmai érdeklődésem tárgyát. Úti céljaim között ugyanis az egész bolygónk, a Föld valamennyi kontinense ott szerepel, és hajózni kívánok az összes óceánon.

Életem egy meghatározott időszakában mindenütt első akartam lenni. Szlovákiából első az összes kontinensen, az első, a legelső... (Csak úgy mellékesen: van egy első helyezésem; én vagyok az első olyan szlovák, aki elérte az Északi-sarkot, és volt már minden kontinensen.) Végül is felismertem az ilyen törekvés értelmetlenségét, és beérttem annyival, hogy a főváros pozsonyhidegkúti lakótelepen élők között valószínűleg én vagyok az első világutazó...

Az is ösztönzött az Antarktiszra utazásra, hogy vágyaimnak gyakran hangot adtam, és éreztem, illene is megtartani a szavam... Így ugrásra készen vártam az alkalomra. Sokan tamáskodtak, és meg is mosolyogtak. Volt egy (eredetileg) jóakaróm, aki drukkolt nekem, majd később megkérdezte: „No, mi van, már visszatért az Antarktiszról?” A választ meg sem várva, ironizálva folytatta: „De hát miért is kérdezem? Ha eljutott volna oda, élve már nem láthatnám viszont.” Ezzel tulajdonképpen azt mondta, hogy az Antarktis megismerésére csak a legrátermettebbek vállalkozhatnak, és én nem tartozom ezek közé...

František Kele, Bradlo közelében

AZ ANTARKTISZ FELFEDEZÉSE

„Elátkozott tartományt fedeztünk fel. A sivárság és az iszonyat világa ez. Viharok és hóförfögetegek birodalmára bukkantunk.”

Douglas Mawson

A déli félteke sarkvidéki területeinek szárazföld voltával kapcsolatos elképzelések nagyon régi keletűek, és fölöttébb homályosak. A már felfedezett világból kiindulva a Déli-sark céltudatos eléréséig sok apró lépést kellett megtenni.

Magellán hajói 1520-ban keltek át a Patagónia és a Tüzföld közötti szoroson (mai nevén: Magellán-szoros), átvágva így a déli Atlanti-óceánból a Csendes-óceánba. Két holland felfedező, Jacob Lemaire és Guillaume Schouten, 1616-ban hajózta körül Dél-Amerika legdélibb kiszögellését, a Horn-fokot. Az e régióval kapcsolatos ismereteket tovább gyarapította Francis Drake, akit hajójával, a Golden Hinddel 1578-ban egészen délre sodort a tomboló vihar. Drake azzal a felismeréssel tért haza, hogy a Tüzföldről délre eső terület nyílt tenger. A Drake-átjáró elnevezés nem éppen pontosan fejezi ki a térség jellegét, mivel ez az „átjáró” több mint 800 km széles, és az Antarktiszhoz tartozó Déli-Shetland-szigetekig terjed.

Abel Tasman holland hajós 1642-ben Ausztráliától délre szigetet fedezett fel, amely a nevét viseli. Közben útba ejtette Új-Zéland nyugati partvidékét is, s a szigetet tévesen az Antarktisz északi nyúlványának hitte.

A 18. században a déli földrész – „Terra Australis” – létezésének talánya James Cook angol tengerészt is foglalkoztatta; 1770–1771-es útja során helyreigazította Tasman tévedését: megállapította, hogy Új-Zélandot két nagy sziget alkotja, és hogy ezek nem kapcsolódnak a „Terra Australishoz”. Az admirális már egy évvel Angliába való visszatérése után újabb vállalkozással bízta meg. Két hajója volt, a Resolution és az Adventure. Ezekkel 1773. január 17-én, a történelem során elsőként áthaladt a déli sarkkörön (a keleti hosszúság 39° 35'-én). Hajói ezt követően keletre fordultak, majd Új-Zéland partján vetettek horgonyt. Cook folytatta a felfedezést, és 1774 januárjában másodszor is áthaladt a déli sarkkörön. Dél felé haladt, és a déli szélesség 71° 10'-ének, illetve a nyugati hosszúság 107. fokának elérésével rekordot állított fel. A Resolution és az Adventure jégtablák és jéghegyek között haladt, Cook mégsem bukkant velük szárazföldre.



Noha James Cook bebizonyította, hogy a déli félteke mérsékelt földrajzi övezetében a „Terra Australis” nem létezik, meggyőződése volt, hogy a déli irányba történő további hajózást lehetetlenné tevő jég mögött létezik „valamilyen” szárazföld. Elérését azonban lehetetlennek, kiaknázásra alkalmatlannak tekintette, ezért északra haladva visszafordult a trópusi Óceániába.

A Wiliams nevű hajóval egy brit expedíció már csak karnyújtásnyira volt az Antarktistól; 1819-ben elérte a Déli-Shetland-szigeteket, majd egy évvel később Edward Bransfield ugyanennek a hajónak a fedélzetéről megpillantotta az Antarktiszi-félszigetet. Később, 1819 és 1821 között Fabian Gottlieb Bellingshausen orosz felfedező két hajója, a Vosztok és a Mirnij befejezte Antarktisz első körülhajózását. Az óramutató járása irányában a Déli-Orkney-szigetek térségéből indultak kelet felé, majd ide visszatérve ismét az Atlanti-óceán déli részébe hajóztak.

A Déli-sarkot ebben a korban legjobban James Weddell kapitány hajói közelítették meg. A Jeanne és a Beaufroy 1822 és 1824 között elérte a déli szélesség 74° 15'-ét (a mai Weddell-tenger térségét). Az Antarktisz-expedíciók anyagi és lélektani szempontból nagyon igényes vállalkozások voltak. A sarkvidéki nyár nagyon rövid, az expedíciók többsége ezalatt nem volt képes tervei végrehajtására, így a hajók egy vagy több telet is bolygónk leghidegebb és legviharosabb részén voltak kénytelenek vesztelni.

A felfedezők a 19. században és a 20. század kezdetén azonban tovább pontosították az Antarktisz határaitra vonatkozó ismereteket, és csaknem minden vállalkozás új felfedezéseket hozott.

Jules Dumont d'Urville 1837 és 1840 között felfedezte az Adélie- és a Claire-partot. James Clark Ross expedíciója 1839 és 1843 között az Erebus és a Terror hajóval a Viktória-földet, az Erebus tűzhányót és a később róla elnevezett parti Ross-jeget fedezte fel. Carl Anton Larsen norvég sarkkutató hajója, a Jason 1892 és 1894 között eljutott a Weddell-tengerig. Larsen elsőként írta le a Graham-föld keleti partvidékét, és további felfedezéseket is tett.

A sarkkutató és a tudomány történetében jelentős esztendő 1895. Londonban ekkor ülésezett a VI. Nemzetközi Földrajzi Kongresszus, amelynek alaptézise ez volt: „A Déli-sarkvidék feltárása ma a legfontosabb földrajzi munka, amelyet az évszázad vége előtt meg kell kezdeni.” A kongresszus úgy döntött, újra kell kezdeni a már fél évszázada elfeledett Déli-sark meghódítását.

A Déli-sarkhoz vezető úton komoly sikert jelentett Ernest Shackleton vállalkozása. A Nimrod hajón az 1907 és 1909 közötti időszakot a Ross-szigeten töltötte. Shackleton október végén három társával elindult a sark felé. Eleinte pónilovakkal vontatott szánokon haladtak. Az állatok azonban elpusztultak, így a készletekkel megrakott szánokat a sarkkutatók húzták tovább. Huszonöt napig haladtak a 750 kilométer hosszú Beardmore-gleccseren, 3 100 méter tengerszint feletti magasságig, és elsőként jutottak el az antarktiszi fennsíkra (Sarki-fennsík). Az időjárás nagyon kedvezőtlen volt. Az expedíció 1909. január 9-én 97 tengeri mérföldre (183,5 km) közelítette meg a Déli-



sarkot (déli szélesség $88^{\circ} 23'$, keleti hosszúság 162°). Visszafelé vezető útjuk rendkívül viszontagságos volt. Február 28-án érkeztek vissza a bázisra, élelmiszer- és tüzelőkészletük úgyszólván teljesen elfogyott. Megnyitották viszont a Déli-sarkhoz vezető utat: Shackleton csoportja 2 600 kilométert tett meg a legnagyobb területű jégmezőn, és beszámolhatott az Antarktisz jellegéről.

A Shackleton-expedíció egy másik, T. W. E. David vezette csoportja a Viktória-földet vette célba, és elérte a déli mágneses sarkot. Útvonaluk hossza: 2 230 kilométer.

Shackletonék sikeres útja után 1910-ben Robert Falcon Scott brit sarkkutató indult el a Déli-sark meghódítására. Teljesítményének ismertetése előtt azonban feltétlenül szólnunk kell Roald Amundsen norvég sarkkutató útjáról is, aki 1910-ben a Fram hajón meg akarta ismételni Fridtjof Nansen kísérletét: hajóval eljutni az Északi-sarkhoz. Korábban még egyik sarkhoz sem jutott el senki. Mielőtt azonban a Fram elindult volna az északi Jeges-tenger vizein, világgá röppent a hír, hogy Robert Edwin Peary amerikai kutató elérte az Északi-sarkot (a pólus elérésének időpontja: 1909. április 6., sikerét visszatérése után, szeptember 6-án jelentette be).

Roald Amundsen nem kívánt és nem tudott második lenni, ezért Madeirán gyorsan módosította tervét. A Déli-sark felé indult. Tehát tudott Scott kapitány vállalkozásáról. Sőt, Madeiráról ezt táviratozta: „Engedelmeivel tájékoztatom Önt, hogy a Fram útban van az Antarktisz felé.” A távirat címzettje: Scott kapitány. Sok szakember rossz néven vette Amundsennek e döntését, mert nem hivatalos vetélkedést indított el a norvég és a brit expedíció között a „ki ér oda hamarabb?” mindenáron való eldöntésére.

A Fram 1911 januárjában a Bálna-öbölben, a Ross-jégnél vetett horgonyt. Itt bázist építettek, amelyről a Déli-sark irányában előretolt készletraktárakat létesítettek. Amundsen 1911. október 20-án indult el a pólus felé. A felszerelést kutyaszánokon szállították. További négy tagja volt a vállalkozásnak: Helmer Hanssen, Sverre Hassel, Olaf Bjaaland és Oscar Wisting. Az expedíció minden tagjának nevét meg kell említeni; Amundsen nélkülük aligha jutott volna el a Déli-sarkra.

Útjuk nyomvonala a Ross-jégen keresztül vezetett, veszélyes szakadékokat, az Axel-Heiberg-gleccsernél több mint 3 000 méter szintkülönbséget küzdöttek le, mígnem jéggel borított fennsíkon találták magukat. Az öt sarkkutató 1911. december 15-én viszonylag bonyodalmak nélkül tette rá lábát a Déli-sarkra. A sarkkutatók és felfedezők további régi álma vált ezzel valóra. A Föld egy további csúcsára jutott el az ember.

A norvégok a Déli-sarkon zászlóval ékesített sátrat építettek (2,3 kilométerre a geográfiai sarktól), csillagászati méréseket végeztek, és december 17-én visszaindultak. Amundsen és társai gyorsan és nagyobb nehézségek nélkül visszatértek a bázisra, hajójukhoz 1912. január 26-án érkeztek meg. Visszaútjuk során felfedezték a Maud királyné-hegységet (4 500 m).

Roald Amundsen ezt jegyezte fel benyomásaiból: „Senkiről nem tudok, aki vágyaival ennyire ellentétes helyzetbe került volna. Gyermekkoromtól arról álmodoztam, hogy eljutok az Északi-sarkra, és lám, a Déli-sarkon találom magam.”



Scott kapitány röviddel indulás előtt értesült Amundsen szándékáról, s hajója, a Terra Nova 1910 novemberében szedte fel a horgonyt Új-Zélandon. Legénysége a McMurdo-öbölben telelt át, felkészülve a Déli-sarkhoz vezető útra. Ma már tudjuk, hogy Scott az út mentén kevés készletállomást létesített. Ráadásul nem váltak be sem motoros szánjai, sem pónilovai, amelyekkel a kutyákat próbálta helyettesíteni. Az eredmény szánalmas volt: az erősen leterhelt szánokat emberei voltak kénytelenek vonszolni. 1911. november 11-én indultak el, Amundsennél három héttel később. Scott Edward Wilson, Lawrance Oates, Henry Browsers és Edgar Evans társaságában vágott neki a pólushoz vezető út utolsó szakaszának. A szánokat maguk vontatták. Amundsen csoportja sítalpakon haladt, az ő szánjait kutyák húzták. A Scott-csoportnak az időjárás se kedvezett. Túlságosan lassan haladtak, ezért a Déli-sarkot, amelyen már ott találták Amundsen csoportjának sátrát a norvég zászlóval, csak 1912. január 18-án érték el. Amundsen levelet hagyott a sátorban: „Kedves Scott parancsnok, nyilván Ön lesz az első, aki utánunk ideérkezik, ezért arra kérem, küldje el e levelet VII. Haakon királynak. Ha a sátorban hagyott dolgok hasznára válnak, tétovázás nélkül vegye igénybe. Minden jót és szerencsés visszatérést kívánok Önnek. Tisztelettel, Roald Amundsen.”

A verseny elvesztése fölötti hatalmas csalódás a visszafelé vezető még nehezebb úton is rányomta bélyegét a kimerült felfedezők közérzetére. A hóvihar, a nagy hideg és a mély hó tovább nehezítette a haladást, így a csapat számára egyre aggasztóbbá vált az élelmiszer- és tüzelőhiány. Elsőként – végkimerültségben – Evans halt meg. Ez akkor történt, amikor a parti Ross-jégnél leereszkedtek a gleccseren. A következő áldozat Oates. Az expedíció három, még élő tagja 1912. március 21-én már mindössze 18 km-re volt a legközelebbi élelmiszerraktártól, a hóföreteg azonban lehetetlenné tette a továbbhaladást. Elfogyasztották az élelmiszerkészlet és a tüzelő maradékát. Scott és küzdőtársai március végéig egymás után meghaltak. A tragédia végkifejletének színhelye: a déli szélesség $79^{\circ} 38'$ -e és a keleti hosszúság $169^{\circ} 15'$ -e.

A téli bázisról elindult kutatócsoport csak novemberben bukkant rá a szerencsétlenül járt sarkkutatókra. Főképp a náluk talált feljegyzések bizonyultak értékesnek, hiszen naplójában a kapitány végig feljegyezte a tragédia történetét, Scott ugyanis arról volt közismert, hogy a kutatást a legnehezebb feltételek között se hanyagolta el. A csoport sátra közelében természetesanyag-gyűjteményeket találtak, amelyeket a kutatók a viszontagságos körülmények között hoztak magukkal.

Scott kapitány naplójában az utolsó feljegyzés dátuma március 29.: „Huszonegyedikétől szüntelenül tombol a délnyugati és a nyugati szélvihar. Huszadikán még volt annyi tüzelőnk, hogy mindegyikünknek főztünk két bögre teát, és két napra volt száraz élelmünk. Mindennap elhatároztuk, hogy elindulunk a csak húsz kilométernyire levő raktárhoz, sátrunk előtt azonban a hóföreteg áthatolhatatlanul beborítja a tájat. Nem gondolom, hogy bárminemű javulással számolhatunk, de a végsőkéig kitartunk. Egyre gyengébbek vagyunk, és valószínű, hogy nincs messze a végóránk...



Tovább, sajnos, már nem tudok írni... R. Scott. Az istenért, gondoskodjatok hozzátartozóinkról...”

Közben Amundsen hajója, a Fram, 1912. január 30-án északi irányban elindult, majd bonyodalmak nélkül horgonyt vetett Hobart kikötőjében, Tasmaniában. Amundsen itt jelentette be, hogy 1911 decemberében elérte az Déli-sarkot.

A Terra Nova 1913. január 18-án futott be a McMurdo-öbölben működő téli állomáshoz, hogy elszállítsa a Scott-expedíció maradványait. A hajó tengerészei itt találkoztak annak a mentőexpedíciónak a tagjaival, amely 1912. október 30-án indult el a brit téli táborból, majd rábukkant Scott kapitány sátrára. A Terra Nova legénysége ennek a csoportnak a tagjaitól értesült a Scott-expedíciót ért szerencsétlenségről. A hajó ezt követően északi irányba fordult, majd 1913. február 12-én kikötött Lytteltonban, Új-Zéland Déli-szigetének keleti partján. Világgá repült a hír a brit felfedezők tragédiájáról. Két nappal később Scott kapitány felesége Új-Zéland felé tartva – férjével kellett volna ott találkoznia – egy hajó fedélzetén értesült a szerencsétlenségről.

* * *

A Scott-expedíció tragédiája nem jelentette az Antarktisz iránti érdeklődés végét. Számos monográfia foglalkozik a Déli-sarkvidék felfedezésének gazdag történetével. Abban az időszakban, amelynek Scott volt a hőse, és amikor az északi-sarki kérdésekkel foglalkozó Amundsen „befurakodott” az Antarktiszra, a sarkkutatók körében Ernest Shackleton is fontos személyiségnek számított. Ő volt az, aki a brit vállalkozást ért 1911-es nagy szerencsétlenséget követően reményt és optimizmust vitt a további sarkkutatásba.

Scott egykori vetélytársa úgy döntött, megismétli a brit kihívást. Ez a sarkkutató, aki munkatársaival együtt a Déli-sarkot már Amundsen és Scott előtt „karnyújtásnyira” megközelítette, egyedülálló tervet tárt a világ elé. A Weddell-tengertől kiindulva, a Déli-sarkot érintve kívánt áthaladni az Antarktiszon, egészen a Ross-tengerig. A 3 300 kilométeres útvonal megtétele igényesebb feladatnak mutatkozott elődei teljesítményénél. A terv 120 napot írt elő a végrehajtásra. Az expedíciónak hat tagja volt, és az anyagszállító szánokat 54 eszkimó kutya vontatta.

Shackleton hajója, az Endurance 1914 augusztusában szedte fel a horgonyt. Indulás előtt, miután befutottak Déli-Georgiába, egy hónapnyi veszteglésre kényszerült. Abban az évben ugyanis a parti jégtáblák nagyon messze sodródtak északi irányba.

Az Endurance csak december 5-én indulhatott el, de képtelen volt déli irányban áttörni. Január 10-én ugyan elérte a Coats-földet, a partra szállást azonban a csaknem 20 méter magas jégfal lehetetlenné tette. A hajó nem egészen egy hét múlva – nyár közepén – a jég fogságába került.

Az Endurance január 20-ától 1915. október 27-ig tehetetlenül sodródott. Az igazi problémák a déli-sarki tavasz beköszöntével jelentkeztek, amikor jégmentes területek



kezdték felbukkanni a tenger felszínén, miközben a hajót veszélyeztető jégtáblatorlaszok alakultak ki. Shackleton október 27-én elrendelte az *Endurance* elhagyását. Az expedíció tagjai az Antarktiszon tervezett nagyszabású átkelés helyett, életüket mentendő, hősies küzdelemre kényszerültek.

Shackleton csoportja a parti jégen a Pauletin-sziget felé haladt tovább, amely északnyugati irányban kb. 312 mérföldre esett az elhagyott hajótól. Mivel úszó jégtáblákon sodródtak, hihetetlenül lassan haladtak; egy hét alatt mindössze 10 tengeri mérföldet tettek meg. Shackleton ezért egy nagy és szilárd úszó jégtömbre bízta magát. E kísérlete öt hónapig, 1915 novemberétől 1916 áprilisáig tartott. Shackleton április végén feladta az úszó jégtömbbel való passzív sodródást, és csapatát három csónakban helyezte el. Az Elephant-sziget közelében már április 13-án a nyílt tengerre kerültek, és minden nehézség nélkül partra szálltak. Húsz hónap után végre szilárd talajt éreztek lábuk alatt.

Shackleton úgy döntött, egy bálnavadászhajón az expedíció öt tagjával tovább halad, hogy segítséget kérjen a 800 mérföldre fekvő Déli-Georgia szigeten. Erejük teljes megfeszítésével eredményesen végrehajtották a feladatot, és a hegyekkel borított szigeten (csónakjukat a vihar a déli, lakatlan partra sodorta) május elején a Stromness norvég bálnavadász-állomáson találták magukat.

Itt vette kezdetét Shackleton hősies küzdelme az expedíció többi tagjának megmentéséért. Első kísérlete, a *Shouthern Sky* hajó fedélzetén kudarccal végződött. Következő alkalommal egy kölcsönvett uruguayi hajóval próbálkozott, szintén eredménytelenül. Shackleton tehát a dél-patagóniai Punta Arenasba ment, ahol bérbe vett egy brit szkúnert. A jég miatt azonban nem tudott eljutni az Elephant-szigetre, kénytelen volt észak felé, ezúttal a Falkland-szigetekre visszafordulni.

Ezen a tájon július végén a tél tombol. Britanniából a *Discovery* hajó fedélzetén mentőexpedíció indult Shackleton segítségére, ennek szeptember közepén kellett volna megérkeznie. Shackleton tudta, hogy társait oly sokáig nem hagyhatja magukra. Ezért cselekvésre szánta el magát: augusztus 25-én az Elephant-szigetről az expedíció összes tagját sikerült egy chilei vontatóhajó fedélzetére menteni.

* * *

Raymond Priestley geológus, aki Scott-tal és Shackletonnal még Amundsennel való találkozása előtt töltött el egy telet, 1956-ban a sarkkutató igazi óriásait így jellemezte: „Scottot tegyék meg a tudományos expedíció főnökévé, a gyors és rátermett Amundsen legyen a sarkvidéki vállalkozás főnöke, ha azonban a sors szeszélye veszélybe sodor valakit, és nem látja a megoldást, térdeljen le és imádkozzék, hogy Shackletont küldjék a helyszínre.”

Az Antarktisz felfedezése és újrafelfedezése – állandó folyamat. Az ember és a fehér kontinens viszonya történetének számos mérföldkövét ismerjük. Áttörést jelentett



például, ami 1955-ben történt: tizenegy ország (Argentína, Ausztrália, Belgium, Chile, Franciaország, Japán, Norvégia, Új-Zéland, a Szovjetunió, az USA és Nagy-Britannia) bejelentette, hogy a Nemzetközi Geofizikai Év keretében tudományos kutatóexpedíciót indít az Antarktiszra. A Déli-sarkvidéken így 1957 és '58 fordulóján már ötvenöt állomáson folyt átfogó tudományos kutatás. Ebben az időszakban fektették le a mindmáig folyó rendszeres antarktiszi kutatási programok alapjait.

AZ ANTARKTISZ MEGISMERÉSÉNEK FONTOSABB MOZZANATAI

- 1819 William Smith a Williams hajó fedélzetén elérte a Déli-Shetland-szigeteket.
- 1819–1820 Edward Bransfield a Williams hajó fedélzetéről megpillantotta az Antarktiszi-félszigetet.
- 1819–1820 Fabian Gottlieb Bellingshausen a Vosztokkal és a Mírnijjel körülhajózta az Antarktiszt.
- 1821–1822 Két fókavadász, Benjamin Pendleton és Nathaniel Palmer felfedezte a Déli-Orkney-szigeteket.
- 1822–1824 James Weddell két hajója, a Jeanne és a Beaufroy a Weddell-tengerben elérte a nyugati szélesség 74° 15'-et.
- 1830–1832 John Biscoe a Tule, illetve a Lively hajón utazva felfedezte az Enderby-földet, az Adelaide-szigeteket és a Graham-földet.
- 1834–1840 Jules Dumont d'Urville az Astrolabe és a Zélée hajón utazva felfedezte az Adélie-partot és a Claire-partot. Részt vett a déli mágneses sark kutatásában és helyzete meghatározásában.
- 1839–1843 James Clark Ross az Erebus és Terror fedélzetén haladva felfedezte a Victoria-földet, az Erebus tűzhányót, és a Ross-jeget. Meghatározta a déli mágneses sark koordinátáit.
- 1897–1899 Adrien de Gerlache a Bellingshausen-tengeren, a Belgica hajón töltötte a telet.
- 1898–1900 Carten Eggeberg Borchgrevink, a Southern Crosse kapitánya elsőként épített bázist a szárazföldön (Adare-fok).
- 1903–1905 Jean Baptiste Charcot a Booth-szigetnél a Français fedélzetén telet. Elkészítette az I. Sándor-szigetig terjedő térség hidrográfiai térképeit.
- 1907–1909 Ernest Shackleton expedíciója a Ross-szigetnél a Nimrod fedélzetén telet. Társaival Shackleton 97 tengeri mérföldre közelítette meg a Déli-sarkot.
- 1908–1910 Jean Baptiste Charcot a Peterman-szigetnél a Pourquoi Pas? fedélzetén töltötte a telet.
- 1910–1912 Roald Amundsen a Bálna-öbölben a Fram fedélzetén töltötte a telet. Expedíciója a világon elsőként érte el a Déli-sarkot.



- 1910–1913 Robert F. Scott expedíciója a Ross-szigetnél a Terra Nova hajón töltötte a telet. Másodikként érte el a Déli-sarkot. Négy társával visszatérés közben elpusztult.
- 1914–1916 Ernest Shackleton expedíciója az Endurance és az Aurora fedélzetén az Antarktiszra indult. A Déli-sarkvidéken való keresztülhaladásra tett kísérlet kudarcral végződött. Az Endurance elsüllyedt, Shackletonnak, óriási erőfeszítéssel, a legénység összes tagját sikerült megmentenie.
- 1928–1930 Hubert Wilkins, világviszonylatban először, többször átrepült az Antarktisz fölött (két Lockheed Vega típusú egyfedelű géppel).
- 1928–1930 Richard Byrd, a Little America bázison töltötte a telet. Az expedíció más pilótáival együtt egy hárommotoros Forddal és két további géppel elérte a Déli-sarkot.
- 1933–1935 Richard Byrd ismét a Little America sarki állomáson tartózkodott, és a bázistól 200 kilométernyire délre teljesen egyedül telelt át.
- 1946–1947 Megvalósult a Highjump expedíció. Richard Byrd és Cruzen tengernagy vezetésével az amerikai haditengerészet 4 000 katonája gyakorlatot tartott, miközben fontos légi felvételeket készítettek a kontinensről.
- 1955–1958 Vivian Fuchs expedíciója az Edmund Hillary vezette expedíció segítségével keresztülhaladt az Antarktiszon.
- 1968 A Byrd állomáson az amerikaiak mélyfúrásban (2 164 m) rekordot állítottak fel: elsőként érték el a kontinens sziklás talajzatát.
- 1968–1969 Japán déli-sarki expedíció indult a Syowa bázisról. A Nyugat-Antarktiszon keresztülvezető útvonal 6 000 kilométer hosszú volt.
- 1979–1982 Randolph Fiennes expedíciója az Északi-sark és a Déli-sark érintésével hajtott végre világ körüli utat.
- 1989–1990 A Jean-Louis Etienne és a Will Steger vezette hattagú nemzetközi expedíció az addigi leghosszabb utat tette meg az Antarktiszon.

AZ „UNION – AntArktis 2000” EXPEDÍCIÓ NAPLÓJA

*„Ha összhangban élsz a természettel, soha nem leszel szegény, ha az emberek véleményéhez igazodva élsz, soha nem leszel gazdag.”
(Seneca)*

Az expedíció előkészítése Szlovákiában

*„Csak bátor és igényes célokat érdemes kijelölni, amelyek elérésénél az apróbb
vágyak is teljesülnek.”
(Fekete László)*

František Kele barátommal 1999 nyarán ismerkedtem meg. Későbbi találkozásaink során kölcsönösen beszámoltunk egymásnak terveinkről. Amikor František arról beszélt, hova mindenüvé akar még eljutni, egy diák kíváncsiságával hallgattam szavait. Éreztem, hogy tapasztalatai leendő utazásaim során segítségemre lehetnek. Sok órát görnyedtünk csodálatos bolygónk különböző részeinek térképei fölött, gondolatban így oda is eljutottam, ahol a valóságban még soha nem voltam, láttam, amit még soha nem volt alkalmam látni, és arra vágytam, hogy egykor közösen neki-vágjunk. Persze, tartottam attól, hogy mindez csak álom marad...

Nem számítottam arra, ami 1999 végén bekövetkezett: František azzal állt elő, hogy szívesen venné, ha az Antarktiszra indítandó expedíciója tagjaként számolhatna velem. Eredetileg hárman vágtunk volna neki az útnak, végül azonban csak ketten maradtunk. Találkozásaink egyre tartalmasabbá váltak; hozzáfogtunk a mindkettőnket csábító zimankós, elhagyatott, ugyanakkor csodálatos kontinensre tervezett utunk precíz előkészítéséhez.

Elkészítettük a szükséges felszerelés listáját, és kapcsolatot igyekeztünk teremteni azokkal, akik hozzájárulhattak vállalkozásunk sikeréhez. Számos szponzor és reklámpartner támogatott bennünket. Művészekkel igyekeztünk kapcsolatba lépni, akiknek alkotásai sarkvidéki állomásokra kerültek volna, vagy a szabad természetbe.

Nyáron erőnléti edzéseket tartottunk a Magas-Tátrában. Különböző nehézségű túrákat szerveztünk, amelyeken – egybeként – az Antarktiszra előkészített felsze-



relésünket is teszteltük. A legszebb emlékeink közé tartozik a Kriván és a Slavkovi-csűcs megmászása. Egymás megismerése is fontos volt; kiderült, feszült helyzetben melyikünk hogyan reagál, és melyikünknek mi a gyengéje.

Az előkészületek időszakában expedíciós fényképünket, bélyegzőnket, névjegyünket, matricánkat is elkészítettük. Hasznos gondolat volt, hogy saját weboldalt nyitottunk, amit az is bizonyít, hogy később, a világ másik végén jelentős számú e-mailt kaptunk. E gondolat megvalósítására Robo Rybárskyt kértük fel, aki valóban otthonosan mozog e területen. Mindenről gondoskodott, és regisztrálta weboldalunkat. Akit érdekelt, az a www.antarktida.sk címen a felkészülés, majd később az expedíció működése minden időszerű mozzanatáról értesülhetett. A tájékoztatást, természetesen, fényképekkel egészítettük ki. Hasznos volt, noha nem egészen problémamentes, hogy személyi műhold-kommunikátort vittünk magunkkal. Igaz, ennek elintézésére Csehországba kellett utaznunk, de érdemes volt. Az Orbcom Zlín társaság nemcsak tanácsolta, hogy számunkra egy Magellán GSC 100-as műholdas kommunikátor lesz a legalkalmasabb; tervünk annyira megtetszett nekik, hogy a készüléket ingyen kölcsönadták, csak annyit kértek, hogy kössünk rá biztosítást.

Látogatási engedélyt kellett szereznünk sarkvidéki állomásokon való tartózkodásra. Akkor is, ha csak egynapos vizitről volt szó. Ez volt a felkészülés legfontosabb, egyúttal legbonyolultabb teendője. Támogatást kérve jelentős számú elektronikus levelet postáztunk különböző hazai és külföldi intézmények címére. Három intézmény tűnt reménykeltőnek: elsőként a dél-amerikai szlovákok szövetségének argentinai központját szólítottuk meg. Sajnos, ismételten elküldött elektronikus levelünkre se kaptunk választ. A másik reális lehetőségnek az tűnt, hogy megkérjük a franciákat, tegyék lehetővé sarkvidéki állomásuk meglátogatását (hiszen 1908-ban egy francia hajón, Jean Baptista Charcot vezetésével Štefániknak is részt kellett volna vennie egy antarktisi expedícióban). Noha az ügyben a francia katonai attasé is elkötelezte magát, elképzelésünket nem tudtuk megvalósítani. Már csak egyetlen lehetőségünk maradt a hárból: Chiléből eljutni az Antarktiszra. A felkészülésnek e szakaszában nagyon készségesen segítségünkre volt a Szlovák Köztársaság Santiago de Chile-i nagykövetsége – Dr. Pavol Šípka nagykövet úr vezetésével. Alapötletünk az volt, hogy megemlékezünk Kukučín születésének 140. évfordulójáról. A megszólítottakat e gondolat annyira fellelkesítette, hogy Szlovákiából hivatalos állami látogatást igyekeztek szervezni, amelyet a nagy szlovák humanista, orvos és író szobrának átadásával kapcsoltak volna össze Punta Arenas városában, ahol Kukučín 14 esztendeig élt és tevékenykedett. Ezt azonban nem sikerült megvalósítani. Művészeket mindenesetre sikerült megnyernünk; műalkotásokat készítettek számunkra, amelyeket utunk különböző állomásain terveztünk elhelyezni.

Jó barátunk, a prágai Jožko Sekal fényképész és világjáró ezt tanácsolta: „Egy ilyen útra panorámaobjektíves fényképezőgépet is illene magatokkal vinni. Számotokra az



lenne a legmegfelelőbb, ráadásul elérhető áron, ha Noblex 134 U típusú lenne a gép.” E gondolat megvalósítása azonban csak további gondot okozott. Tudtuk, hogy Jožkónak igaza van, csak hogy ilyen készülék a fényképészeti szaktoltokban is ritkán fordul elő. A Moonlight társaságnál véletlenül találkoztam kollégámmal, Robo Naggyal, aki évekig teniszpartnerem volt. Reméltük, kapcsolatainak köszönhetően mégis magunkkal vihetjük az említett készüléket.

Szeptemberben a repülőjegyek ára és a helyfoglalás kezdett bennünket foglalkoztatni. Az Iberia spanyol légitársaság jelentős árendedményeit mintha nekünk találták volna ki. A menetrend ez lett volna: Bécs–Madrid–Santiago de Chile–Punta Arenas, majd ugyanazon az útvonalon vissza. Árendedményt azonban csak akkor helyeztek kilátásba, ha az utazások időpontját előre közöljük. Számunkra ez óriási kockázatot jelentett, mert egyáltalán nem tudtuk, hogy az antarktiszi vállalkozásunkra pontosan mikor kerül sor. Utunkat túlságosan sok tényező befolyásolta. Az árendedményt azonban nem akartuk elveszíteni, így meghatároztuk az időpontokat és lefoglaltuk a helyeket. Az indulás időpontja 2000. november 2-a lett volna. A hazaérkezést ugyanazon év december 18-ára terveztük.

Szeptember végén és október elején a művészek az összes megígért alkotást befejezték. Kelecsényi Norbert Kukučín tiszteletére készített alkotása nagyon tetszetős volt, de az eredetileg jelzett 6 helyett 14,5 kg-t nyomott. Szállítását ez megnehezítette.

Ekkoriban került sor a Chilei Köztársaság állami küldöttségének szlovákiai látogatására Zaldivar úrnak, a szenátus elnökének vezetésével. Hazaindulása előtt Pavol Hrušovský úr, a Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsának alelnöke megkérte a vendéget, segítsen abban, hogy expedíciónk eljusson Chile valamelyik sarki kutatóállomására. Megnyugodtunk, és további lendületet kaptunk. Intézni kezdtük a chilei vízumot, de arról értesültünk, hogy Szlovákia és a Chilei Köztársaság között 2000. november 1-vel megszűnik a vízumkötelezettség. Nyomban a legilletékesebb személyhez, Šípka úrhoz, hazánk chilei nagykövetéhez fordultunk, akivel egyébként is állandó kapcsolatot tartottunk. Értesülésünk helyességét megerősítette.

Mivel expedíciónk fő szponzora az Union Biztosító Rt. volt, felszerelésünk és kellékeink, valamint személyi műholdas kommunikátorunk biztosítása nem okozott gondot, de a felkészülésnek így is fontos részét képezte.

Az október 15. és 25. közötti napokban számos e-mailt kaptunk Šípka doktortól azzal, hogy antarktiszi utunk kilátásai nagyon kedvezőtlenek. Csak annyit tehattunk, hogy megkértük Hrušovský urat, ügyünkben járjon közbe Zaldivar úrnál. Pavol Hrušovský megtette, amire kértük.

Október 26-án Zlínbe utaztunk, hogy átvegyük a Magellán GSC 100-as kommunikátort és megtanuljuk a kezelését. A cégnek átadtuk az Union Biztosító Rt.-nél kötött 1 000 dolláros vinkulációt.



Október 28-án nagyon elszomorító tartalmú e-mailt kaptunk a chilei nagykövettől. A Chilei Köztársaság légierije, amely az ország sarki állomásainak ellátásáról gondoskodik, sem az ő, sem Zaldivar úr, a szenátus elnöke kérésének nem tett eleget, mivel a gépek teher- és személyszállítási kapacitása már hat hónapra előre megtelt. Kérésünk tehát nem teljesíthető. A nagykövet ezenkívül közölte, hogy megvizsgálta, milyen lehetőségek nyílnának turistaként a sarkvidékre utazni. Vizsgálatának eredménye célunk szempontjából korántsem volt öröndetes. Ezt főképp azt követően tudatosítottuk, hogy egészen megdöbbentő árakról számolt be (két napra és egy éjszakára 3 800 dollár, vagy egy napra 2 500 dollár). Dr. Šípka még közölte, hogy: „...a haláshajóra vonatkozó variánsukat nem ismerem, és itt senki nem is tudott tájékoztatni ilyen lehetőségről. Pénteken, november 3-án várom önöket a repülőtérén.”

E lehangoló elektronikus levél elolvasása után másnap a Kis-Kárpátokban találkoztam Ferkóval. A Vysoká-hegy és a Tri jazdce környékén barangolva próbáltuk végiggondolni, mi a teendő e csüggesztő helyzetben. Tanácsalanságunkban nem tudtuk eldönteni, egyáltalán útnak induljunk-e. Írásbeli titkos szavazást tartottunk. Mindketten úgy véltük, hogy már túlságosan sok energiát és időt fordítottunk a vállalkozásra, semhogy feladhatnánk. Mindketten reméltük azt is, hogy Chilébe érkezésünk után sikerül valamit elintéznünk. Utóbb kiderült, hogy jól döntöttünk.

Október 30-án tehát kifizettük a lefoglalt repülőjegyeket, és Nagy úr még aznap azt telefonálta, hogy az említett panoramatikus fényképezőgépet sikerült megszereznie. De neki is csak indulásunk napján adják át.

November 2-án már mindent becsomagolva és a Belária cég gépkocsijára várva még gyorsan megnéztem, véletlenül nem érkeztek-e új e-mailek. Megérte. Ferkó ismerőse, Pavol Bizon úr Mendozából azt közölte, hogy Chile déli részén, Punta Arenasban ismer egy bizonyos Nicolas Krecula nevű helyi péket, aki minden bizonnyal segítségünkre lesz. Ismét reménykedni kezdtünk.

Nehéz szívvel és szomorúan vettünk búcsút szeretteinktől (feleségem a repülőtérig elkísért), és elindultunk Pozsonyba. Útközben még átvettük a fényképezőgépet, a fényerősségmérőt és a fotóállványt. A készülék kezelésének megtanulására már nem volt idő, ezt a hosszú repülőútra hagytam. Megálltunk Ferkóért, aki háza ajtajában már készenlétben várt. Búcsút vettünk feleségétől, Lidka asszonytól és Elzától, az uszkártól. A határon nagy volt a tolongás, de az expedíció képeslapja megtette hatását. Fél ötkor értünk a bécsi Schwechat repülőtérre. Repülőjegyeinket ki kellett cserélni, mert poggyásunk súlyát tévesen írták be. Két darab 30-30 kilogrammos csomag helyett csak a hagyományos 20 kg-ot tüntették fel. Gyorsan intézkedtünk. Áadtuk a poggyászt, és ismét szomorú búcsúzkodás következett, amit nyilván sosem



fogok megszokni. Ezúttal feleségemtől, Erikától búcsúztam. Tervszerűen, 19.25-kor startoltunk Madridba. Az út nem egész három óráig tartott. Másfél órával később, november 3-án, éjfél után 40 perccel az IB 6833-as járaton Madridból Santiago de Chilébe indultunk. Hosszú, 13 és fél órás repülőút várt ránk.

Repülőutunk és Santiago de Chile-i felkészülésünk

*„Csak felelősségteljes felkészülés teszi lehetővé a kitűzött cél elérését.”
(Fekete László)*

Csodálatos volt a repülőút utolsó órája. Az Andok 5 000 méteres havasai fölött haladtunk. Nem tudtam betelni e hegység szépségével, és az élményt még feledhetetlenebbé tette, hogy sütött a nap, és a kilátás szempontjából kiváló helyen ültünk. Ferkó felhívta figyelmemet az egyik csúcsra, amely semmiben nem különbözött a többitől, az ormát azonban felhő burkolta. Látóterünkben Amerika legmagasabb hegye, a híres Aconcaqua pompázott. Mivel Ferkó már állt a csúcán, sőt egy éjszakát is eltöltött ott, felidézte élményeit erről az útvjáról. Neki, szerencsére, annyi érdekes élménye volt, hogy ezekből expedíciónk egész időtartama alatt se fogyott ki. Beszélgetésünket a légikisasszony szakította félbe: megkért bennünket, csatoljuk be öveinket, mert a gép landolni készül.

Mivel Chilében négy órával kevesebbet mutat az óra, mint nálunk, helyi idő szerint reggel kilenckor érkezünk meg. A repülőtéren, ahogy megállapodtunk, Dr. Pavel Šípka, a Szlovák Köztársaság nagykövete várt bennünket. Nagyon kellemes benyomást tett ránk, miután pedig közölte, hogy még mindig kísérletek történnek egy számunkra optimális megoldás elérésére, egészen megnyugodtunk. Rövid üdvözlő beszéd után közölte, mi vagyunk az első szlovák állampolgárok, akik éltek a Chilei Köztársasággal kötött vízummentesség lehetőségével. Poggyászsunkat felraktuk, majd beszálltunk a „CD” jelzésű gépkocsiba. Kellemes tavaszi időjárással köszöntött bennünket Santiago de Chile, az ország fővárosa. Amerre néztünk, pázsit és virág mindenütt.

Félórányi autózás után nyugalmas és parkokkal teli negyedben, egy domboldalon állt meg velünk a gépkocsi, a Szlovák Köztársaság nagykövetségének épülete előtt. Mindannyian nagyon kedvesen fogadtak bennünket, és ismételten hangsúlyozták, Zaldivar úr is újra megkísérli kérésünk teljesítését.

Nagy segítséget jelentett, hogy a nagykövetség épületét átmeneti szállásként igénybe vehettük. Kaptunk egy szobát, amelyhez fürdőszoba tartozott, nyomban kicsomagoltunk és megfürödtünk. Rövid pihenő után megmutattuk a magunkkal hozott képzőművészeti alkotásokat. Megdöbbenve állapítottuk meg, hogy a Martin



Kukučín tiszteletére készített képzőművészeti alkotás bronztablája spanyol szövegében helyesírási hiba van. Pedig ezt a Punta Arenas-i múzeumba szántuk. Azonnal telefonáltunk és e-maileztünk Szlovákiába, hogy készíttessenek új tablát, és postafordultával, UPC-csomagként küldjék el a Santiago de Chile-i nagykövetségre. A tábla körüli problémák megoldása és az érkezésünk méltatására elhangzott pohárköszöntő után a nagykövet és felesége ebédre invitált bennünket a városi teniszközpont kellemes éttermébe. A finom ételek fogyasztása és a magas antioxidáns-tartalmáról híres chilei vörösbor kortyolgatása közben a terveinkről beszélgettünk. Teniszpartiban is megállapodtunk, ez azonban, sajnos, nem valósult meg. A nagykövetségre tartva kiszálltunk egy, a közelben működő nagyáruháznál. A követségen kifogástalanul berendezett konyha állt rendelkezésünkre, ezért élelmiszert, zöldséget, gyümölcsöt vásároltunk, de bort és sört is.

Amikor visszatértünk szálláshelyünkre, már befejeződött a munkaidő, így magunkra maradtunk. Egy pohár bor mellett ülve tanulmányoztuk Chile térképét, és törtük a fejüket, mi legyen a programunk, ha az Antarktiszra utazás késedelmet szenvedne. Háromnegyed kilenckor fáradtan nyugovóra tértünk.

November 4-én háromnegyed kilenckor ébredünk. Szombat van, az épületben rajtunk kívül senki. Reggelit készítünk, és a főváros megtekintését tervezzük.

Santiago de Chilében nagyon jól és gyorsan lehet metróval utazni. De itt – a köz-társaság összes többi városához hasonlóan – a taxival közlekedés kollektív formája, az ún. taxi colectivo is dívik. A kiválasztott taxi meghatározott útvonalon halad, és amíg van szabad hely, folyamatosan vesz fel utasokat. A viteldíj szempontjából ez nagyon előnyös, ezért országszerte meglehetősen elterjedt. A taxi colectivoval az Escuela Militar metró végállomására jutottunk. Innen metróval utaztunk a városközpontba, és a La Moneda megállónál szálltunk ki. A metró kijáratánál szoborcsoportot pillantottunk meg, amely a Chiléhez tartozó Rapa Nui, ismertebb nevén a Húsvét-szigeteket idézte fel bennünk.

Innen csak néhány lépésnyire van a Plaza de la Constitucion a La Moneda elnöki palotával, amely a Pinochet hatalomátvételekor bekövetkezett szörnyű vérontással vonult be a történelembe. Az emberek nagyon különbözően vélekednek a még élő diktátorról. Sokan elítélik, amiért reformjait kemény diktatúra árán és katonai-rendőri rezsimben hajtotta végre. Mások dicsérően emlegetik, mivel fellendítette az ország gazdaságát. Chile, ha a gazdasági mutatókat illetően Dél-Amerikában nem is a legelső, de mindenképpen élenjáró. Valamiben nyilván mindenkinek igaza van, de tény, hogy a rendőrség a földkerekség kevés országában örvend olyan tekintélynek, mint éppen Chilében. Utazásunk napjaiban mindig biztonságban éreztük magunkat.

A palota környékén nagy számú cserkész gyülekezett, találkozóra készültek. A palota ezért a nyilvánosság számára zárva tartott. Körüljártuk, megcsodáltuk a főbejárat előtti virágágyást és a bőséges katonai őrseget. Meglepő, hogy a palota



homlokzatát pompásan felújították és kifestették, az oldal- és hátsó falak azonban üttött-kopottak voltak.

Az egyik utcán haladva a Santiago székesegyház felé vettük az irányt. Kezünkben a város részletes térképe, így könnyen tájékozódunk. A székesegyház előtti kis parkban Pedro de Valdivia bronz lovas szobra körül szinte nyüzsgöttek a művészek, akik turistáról szívesen készítenek rajzolt vagy festett portrét, lefényképezik, vagy ráveszik valamilyen emléktárgy megvásárlására. A katedrális tőszomszédságában korszerű toronyház emelkedik, az építőanyaga: sötétkék üveg. Első benyomásunk, hogy a műépítész és a tervező ízlése nem a legszerencsésebb, amiért a katedrális szomszédságában helyezte el az üvegpalatát. Aztán jobban szemügyre vettük az épületet, és megváltozott a véleményünk: az üvegfal látványosan visszatükrözi a katedrális épületét, amely e modern város kis számú műemlékeinek egyike. A templomot belülről is megtekintettük, különösen figyelemreméltónak találtuk az ember nagyságú fafigurából álló betlehemet. Elolvastuk a vasárnapi istentiszteletek rendjét is. A székesegyház tőszomszédságában működik a posta városi központja, épületében állandó postatörténelmi kiállítás van. Figyelemre méltó az az okirat, amely elrendeli az eredeti számrendszer tízes számrendszerre való átalakítását.

Eljutottunk a Santa Lucia-hegyre. A Santiago de Chile-i városháza, a St. Domingo Bazilika, az A. Edward Bank és az igazságügyi minisztérium hatalmas épülete mellett haladtunk el. A parkosított hegytetőről, amely a helyi lakosság kedvelt kirándulóhelye, történelmi jellegzetességeivel ékesített impozáns városkép tárult elénk. Innen jól látható egy másik, sokkal magasabb hegy is, a San Christobal. Majd másnap tekintjük meg. E szép környezetből, a Santa Lucia-hegyről jól láthatók az Andok távoli csúcsai. Itt töltöttük az ebédszünetet, majd lefelé indultunk, és megcsodáltuk a Terraza Neptuno szökőkúttal ékesített teraszt.

E városnegyed megtekintése után még túlságosan korainak tűnt visszatérni a nagykövetségre, ezért a központ távolabbi részeibe is elgyalogoltunk. Fiatalok kisebb csoportja szólított meg bennünket, pénzt kunyeráltak tőlünk, úgymond Pinochet elleni kampányra. Rövid szóváltás után megértik, hogy nincs felesleges pénzünk, és azzal a megjegyzéssel távoznak, hogy ők külföldieket, legszívesebben amerikaiakat szólítanak meg.

A városi könyvtár szemrevaló épületben kapott helyet, mellette elhaladva a St. Sacramento-templomhoz érünk, amely a párizsi Sacré-Coeur egyfajta másolatának tűnik. Kár, hogy zárva tart. A város szegénynegyedébe jutottunk el, ahol rendőrkárral is ritkábban találkozunk az ember. Alkonyodott, tehát elgyalogoltunk a metró legközelebbi állomásához, és fél hatra hazaértünk. A nagykövet egy néhány hónapos, szépséges brazil fajakutya társaságában várt bennünket. Az Antarktiszról egyelőre nem hozott híreket, így sorra vettük a pótmegoldásokat. A legjobbnak még az tűnt, hogy meglátogatjuk az ország északi részét. Az esti órákban a Magellán műholdas kommunikátor segítségével megpróbálunk hírt adni magunkról Szlovákiába. Nem sikerült.



Szerencsétlenül érezzük magunkat. Tízkor azzal az érzéssel térünk nyugovóra, hogy minden összeesküdött ellenünk.

November 5-én reggeli után a szokásos módon, a taxi colectivo és a metró igénybevételeével a városközpontba, az elnöki palotához indulunk, és ezúttal legalább az udvarába bejutunk. Figyelmünket felkelti egy szökőkút, máskülönben számos dolog emlékeztet itt még ma is a Pinochet-diktatúra időszakára. Rövidre fogjuk a városnézést, mert déli misére készülünk a Plaza de Armason álló Catedral de Santiago székesegyházba. Nem kerülhette el a figyelmünket a külügyminiszterium csodálatos parkban levő impozáns történelmi épülete, amelyet legalább kívülről megcsodáltunk. Korábban itt ülésezett a parlament.

A többi latin-amerikai országhoz hasonlóan Chile lakossága is nagyon vallásos. A vasárnapi szentmise látogatottsága is ezt bizonyította.

Később a San Christobal-hegy felé vettük az irányt. Körülbelül egyórányi séta után a hegy lábánál álltunk. Itt, a Marques de la Plata 0192 szám alatti házban született, élt és alkotott Pablo Neruda Nobel-díjas író.

Mielőtt a San Christobal-hegy csúcsára vivő drótkötélpálya kabinjába jegyet váltottunk volna, itt-tartózkodásunk óta először megkóstoltuk a chilei sört. Pótoltuk folyadékvesztésünket, majd 700 pezóért eljutottunk a hegytetőre. Csodálatos a panoráma. Végre kipróbálhattam vadonatúj fényképezőgémemet. A helybeliek között elvegyülve és a Chilében mindenütt előforduló kóbor kutyák társaságában mi is helyet foglaltunk egy padon, és az asztalon felszolgáltuk magunknak a hozott elemózsiát. Így megerősödve elindultunk a hegycsúcshoz, amelynek fő látványossága a fehér Szűz Mária-szobor. E pihenő során ismét megkíséreltünk hírt adni magunkról az internetes naplónkba. A Magellán azonban megint csalódást okozott. Meglehetősen reménytelennek tűnt a helyzet. Fényképeztünk, majd a hegyi ösvényen elindultunk lefelé. Az útvonal csöppet sem érdektelen, és a tavaszi napfényben fürdőző tarantulapók sokaságának köszönhetően izgalmas is. Hogy a helybeliek sem élnek velük barátságban, azt jól bizonyította a fiatal chilei nők gyakori sikongatása.

Visszaérésünk után ismét söröztünk, de máshol. Az Imperialt itt nem 700, hanem „csak” 600 pezóért mérték. Összehasonlítási alapként: egy forint nagyjából 2 pezót ér. A metróhoz vezető úton szemügyre vettük a korszerű fejlesztést, a városképben a chilei távközlés és posta toronyépülete dominál. Este hétre értünk vissza a nagykövetség elnéptelenedett épületébe. Ismét rávetettük magunkat a Magellánra. Több mint kétórányi gyötorem után se sikerült hírt adni magunkról. Feladtuk, és elhatároztuk, reggel hazatelefonálunk, és megérdeklődjük, mi lehet a baj.

November 6-án hétkor kelünk, mert hétfő van, és a nagykövetségen dolgoznak. A műholdas kommunikátor okozta problémáról a nagykövetet is tájékoztatjuk, aki lehetővé teszi, hogy Szlovákiába telefonáljunk. Hazai bázisunknak megmagyarázzuk



a problémát, és gyors választ kérünk. Legalább biztosítottak bennünket, hogy az új bronztáblával rövidesen elkészülnek, és nyomban elküldik Chilébe. Érdeklődünk, pótprogramunkhoz miként lehetne legelőnyösebben gépkocsit bérelni. Szívesek voltak hozzánk, városi ügyintézésre még „CD” jelzésű gépkocsit is kaptunk, gépkocsivezetővel együtt. Ha északra indulunk, Argentínát is érinteni kívánjuk, megtekintve a határtól nem messze magasodó Aconcagua-hegyet. Az argentin nagykövetségen a 90 napos vízumért 17 720 pezót fizetünk. Az autóbuszállomásra tartva már kezünkben a vízum. Meg kívánjuk tekinteni a mindössze 150 kilométerre fekvő Viña del Mar várost. Ez Chile csendes-óceáni partján a legnagyobb település, és egyúttal Santiago lakóinak legkedveltebb városkörnyéki üdülőhelye. Kétórányi utazás után nagyon meglepődünk, amikor a milliomosok e találkozóhelyén szegényes elővárost pillantottunk meg, nem messze a csodálatos strandtól, amely színvonalával Los Canonest, Blancát, El Solt, Acapulcót, Los Artistast vagy Caleta Abarcát idézi. A fővenyes strand ugyan még nem népesedett be, és mi sem fürödtünk meg, mert a víz hideg volt, de a látottak alapján el tudtuk képzelni, milyen ez a pihenőhely a főszezonban. Az éttermek még csak készülnek a fődényre, de azért akadt hely, ahol oltani tudtuk szomjunkat. Itt tudtuk meg, hogy a városi járattal Valparaisóba is eljuthatunk, amely mindössze nyolc kilométerre van Vina del Martól, az óceán partjának legnagyobb chilei kikötőjétől. Megtekintjük a kikötőt, és a város ősi, de még működőképes fogaskerekűjének egyikével 200 pezóért felvitetjük magunkat a valparaisói kikötő fölé emelkedő kilátóhelyre. Egészen a szomszédos Vina del Mar-istandig ellátni innen. Taxi colectivóval jutunk el a Santiagóba tartó autóbuszig.

Fél tízkor türelmetlenül vár bennünket a nagykövet úr, és örömmel közli, kijött egy lépés, melyben már maga sem hitt. Zaldivar úrnak sikerült elintéznie, hogy a chilei hadsereg jégtörőjével hűszipos utat tegyünk az Antarktiszra. A sarki tél elmúltával ez lesz a jégtörő első útja. Vendéglátónk jó éjszakát kívánt, és aludni tért. Csak szótlánul álltunk a lépcsőn, hosszú percekig tartott, amíg magunkhoz tértünk e valószínűtlenül csodálatos hír hallatán. Szobánkban felbontottunk egy hétdecis borospalackot, koccintottunk, és új kalandok látomásával lassan elaludtunk.

November 7-én számos szervezési kérdést kellett megoldanunk a sarki utazással kapcsolatban. Gajdos úr a nagykövetségről készségesen kísérelnkül szegődik, és ahova csak kell, gépkocsin elvisz bennünket. A helyzet kissé bonyolult, mert éppen ekkor folyik az amerikai elnökválasztás számtalan fordulójának egyike. Módosítanunk kell a Santiagóból Punta Arenasba repülés időpontját. Ezért 100 dollár bírságot fizetünk. Noha a felkészülésre és a csomagolásra kevés idő marad, és az Aconcagua megtekintésére sem futja időnkől, örömmel fogadjuk a hírt, hogy másnap utazhatunk. Beigazolódik a régi szabály: mindent egyszerre nem lehet elintézni.

Csomagolás közben azokról a műalkotásokról sem feledkezhetünk meg, amelyeket majd expedíciónk egyes állomásain kell átadnunk. Nagy segítségünkre volt, hogy



nélkülözhető dolgainkat a nagykövetségen hagyhattuk. Estig felkészültünk az útra, és programunk módosulásáról hírt adunk Szlovákiába, érdeklődve, vajon elkészült-e az egyik műalkotáshoz szükséges tábla. A Magellán megjavítása felől is érdeklődünk, mert továbbra se működik. Tíz órakor, tűnődve, hogy elkészítettünk-e mindent, nyugovóra térünk.

Akklimatizálódás Andes Patagonicosban

„A magányosság nem ugyanaz, mint az egyedüllét; azt jelenti, hogy távol vagyunk azoktól, akikkel együtt szeretnénk lenni.”
(Sonia Kamiya)

November 8-án fél hétkor kelünk. A poggyász ellenőrzése vár ránk, elbúcsúzunk a nagykövet úrtól és a nagykövetség többi alkalmazottjától. Megköszönjük szívesességüket és a segítségnyújtást, amelyben itt-tartózkodásunk napjaiban részesültünk, majd háromnegyed kilenckor a gépkocsi kivisz bennünket a repülőtérre. Egy órával később Punta Arenasba repülünk. Négy órányit voltunk úton, harminc percnyi közbűlső leszállással Puerto Montt városában.

Negyed négykor megérkeztünk Punta Arenasba. Utunk utolsó órájában Chile tagolt nyugati partjai fölött repültünk. Viharos szél fogadott bennünket, és sokkal hidegebb volt, mint Santiagóban. Taxiba szállunk, poggyászunk mennyisége miatt ezúttal nem colectívóba, és elindulunk megkeresni Nicolas Krecult, akit Bizon úr ajánlott figyelmünkbe. Semmit nem tudunk róla, fogalmunk sincs, hol lakik, azt se tudjuk, hol dolgozik, csak azt, hogy pékműhelye van. Ám a taxis nyomban kitalálja, kiről van szó, és elszállít bennünket a 120 ezer lakosú település elővárosába, ismeretlen ismerősünk pékségébe.

Dél-Patagónia csak az utóbbi években kezdett fejlődni és benépesedni. Úthálózata fejletlen, útjainak többsége szilárd burkolat nélküli, és összkerék-meghajtású kocsi nélkül számos helyre szinte lehetetlen lenne eljutni; van olyan hely, ahová még azzal sem.

Kiszállunk a taxiból, és csomagjainkat – amelyekből van jócskán – a pékáruüzlet kirakatánál lerakjuk. Az elárúsítónők jól szórakoznak rajtunk, de amikor Krecul úr felől érdeklődünk, megértik, miről is van szó. Krecul úr, sajnos, nincs otthon, egy órán belül azonban meg kellene érkeznie. A csomagok kirakásakor elszörnyedve állapítjuk meg, hogy Ferkó kézítaskája a taxiban maradt. Az összes pénzzel, útlevéllal és más fontos dolgokkal együtt. Noha az elárúsítónők nyugtatgattak bennünket, hogy errefelé az emberek nem lopnak, és minden előkerül, nagyon idegesek lettünk. Felhívtuk a központot, megpróbáltuk azonosítani a taxit, amellyel jöttünk. Idegességünk alábbha-



gyott, amikor megtudtuk, hogy a táskát a taxis a központban már leadta. Ferkó érte ment, és amikor visszatért, arca azt tükrözte: minden rendben.

Közben én Krecul úrra vártam az irodájában, s megvendégelték az errefelé hagyományos, maté nevű teával, amely annyira sűrű, hogy speciálisan kiképzett szívókával, úgynevezett bombijasszal isszák. Ha őszinte akarok lenni: jobbat is ittam már. Megérkezte után a pékség tulajdonosának elmondtuk, ki ajánlotta őt figyelmünkbe, és tájékoztattuk őt útítervünkről. Érdeklődtünk, tudna-e ajánlani olcsó szálláshelyet, ahol néhány éjszakát eltölthetnénk. Miután a Hostal Oasisban szobát foglaltunk, megbeszéltük az Antarktiszra indulásig itt töltendő időnk hasznosításának lehetőségeit. Krecul úr a tengerészeti helyőrség parancsnokságára is telefonált, és ekkor a jégtörő útjáért felelős illetékesekkel megegyeztünk a velük való találkozás időpontjában.

Szálláshelyünk elfoglalása után esti sétára indultunk az Estrecho de Magallaneshoz, a Magellán-szoroshoz. Este tíz órakor csaknem olyan világos van, mint napközben. Ez a sarki nyár kezdete. Szálláshelyünk felé haladva enni- és innivalót vásároltunk. Fáradtan az ágyba zuhantunk, és nyomban elaludtunk.

November 9-én reggel három nagy, szerencsére egészen barátságos fekete pók társaságában lezuhanyoztunk. A kontinentálisnak mondott reggeli benne volt az árban: tea, dzsem, vaj és két szelet kenyér. Mindig pontosan ugyanilyen reggelit kaptunk, bármelyik hotelben szálltunk is meg.

A „kiadós” reggeli után útnak indultunk, hogy megkeressük a Museo Regional de Magallanest, hogy megbeszéljük a Matej Bencúr tiszteletére magunkkal hozott műalkotások átadását. Senor Alan Trampe, a múzeum igazgatója fogadott bennünket, és közölte, hogy nagykövetségünkkel az időpontot már kijelölték, november 14-ére. A város és a környék kulturális és politikai életének számos kiválósága jön el. Az igazgató úr társaságában megtekintettük az egész múzeumot, amely Patagónia benépesedését és fejlődését mutatja be. A helyet is kiválasztottuk, ahová az expedíció által adományozott obeliszk kerül.

Búcsút vettünk, majd elindultunk a Magellán-szoroshoz. Kedvezőek a fényviszonyok, így fényképezni is akarunk. Ekkor megállapítom, hogy lemerült a fényképezőgép szárazeleme. Újabbért vissza kell térnünk a szállodába. Jó két kilométert kutya-goltunk a város kereskedelmi negyedében. Levontam a tanulságot, és zsebemben azóta mindig van egy tartalék elem. Egy órakor, már a konzervleves formájában elfogyasztott ebéd után Krecul urat várjuk a szállodában; megígérte, hogy elvisz bennünket városnézésre, megmutatja Punta Arenas nevezetességeit. Pontosan érkezik, röviden üdvözljük egymást, kocsiba ülünk, amely természetesen négykerék-meghajtású, majd elindulunk kalauzunkkal, aki csak spanyolul tud, és nagyon gyorsbeszédű. Mi angolul tudunk, és Ferkó – szerencsére – olaszul is, amely hasonlít a spanyolhoz. Persze, így is kíváncsian várjuk az élményeket. Punta Arenas, mint



Patagónia mindenütt, nagyon egyszerű táj. Toronyházak itt lényegében nincsenek, a házak többsége bádogból és deszkából van összetákolva. Csak azzal törődnek, hogy kibírják a viharos szelet, amely itt nagyon gyakori. A kirándulást a város szélén kezdjük, ahol egy szerencsétlenül járt hajó roncsait látjuk. Virágba borult táj, a növények között gyermekláncfűből van a legtöbb. Punta Arenas legmagasabb pontjára is eljutottunk. Nemcsak a városra nyílik innen gyönyörű kilátás, hanem a Magellán-szorosra is, amelynek túlsó partján kezdődik a Tierra del Fuego, azaz a Tűzföld. A legszegényebb és a leggazdagabb városnegyedeket egyaránt végigjártuk. Az épületeket csak a gazdagabbak látják el hőszigeteléssel. Csodálatosan ápolat fasorok és különböző szoborcsoportok között haladtunk. Ez utóbbiak közül az a legfigyelemreméltóbb, amely bronzba öntve Patagónia lakosságának megélhetési forrását, a juhtenyésztést örökíti meg. Több mint tíz éve hatalmas szélvihar mért itt a juhtenyésztőkre csapást: több mint százezer család ment tönkre. A város túlsó felére is eljutottunk. Figyelemre méltó gyárat látunk, moszatot dolgoznak fel benne az egészségügy számára.

A városközpont rendezett és takaros, ami nem mondható el a peremterületekről. Itt csak földutak vannak, és kezdetleges házikók, körös-körül pedig szenny és rendetlenség.

Krecul úr felveti, hogy másnap elvisz bennünket a Torres del Paine Nemzeti Parkba. Javaslatát örömmel fogadjuk, mert úgy terveztük, hogy antarktiszi tartózkodásunk előtt itt tartunk akklimatizációs edzést. Itt különösen viharos a szél, a hőmérséklet erősen ingadozik, és gyakran dühöng hóvihar. Megállapodtunk, hogy reggel ötre értünk jön a szállodába. A haditengerészeti helyőrség parancsnoksága előtt fél ötkor búcsúztunk el tőle. A hajó parancsnoka már várt ránk, és közölte, hogy az Almirante Oscar Viel jégtörő, vagyis „rompehielo”, amelynek fedélzetén november 17-én majd elindulunk az Antarktiszra, Valparaísóból Punta Arenas felé tart. Kijelentettük, hogy felkészültünk az igényes hajóútra, és tudomásul vettünk néhány, az utazásunkkal kapcsolatos tény. A szállodánkba vezető úton betértünk az Abu-Gosh áruházba; az elkövetkező napokban is mindig itt vásároltunk be. A Torres del Paine régióba készültünk, négy napra itt vásároltunk magunknak élelmet. Nehéz terep vár ránk: Patagónia nyaktörő útjain 450 kilométert kell megtennünk, hogy megtekinthessük Chile legszebb nemzeti parkját. Fél nyolcig összecsomagoltunk, majd nyugovóra tértünk.

November 10-én fél ötkor keltünk, a szállodában elfogyasztottuk kontinentális reggelinket, és megérkezett Krecul úr. A Puerto Natales városába vezető utak nyomvonalát csak találmányra van kijelölve, anyaguk helyenként csupán döngölt agyag. Puerto Natales a Paine körzetbe tartók kiindulási bázisa. Részletes turistatérképeket vásárolunk, azzal indulunk a nemzeti parkba. A Parque Nacional Torres del Paine szívéig mintegy ötven kilométert kell megtennünk földutakon.

Esni kezd, és kellemetlen köd ereszkedik a tájra. Reméljük, hogy az időjárás jobbra fordul, és kisüt a nap. De hiába, az eső nem áll el, a köd sűrűsödik. Igaz, találkozunk





lámákkal, a madárvilág is gazdag errefelé, a látótávolság azonban mindössze 100 méternyi. Déltájban aztán a köd ritkulni kezd, és megpillantjuk a két vízesés, a Cascada Paine és a Salto Grande zuhatagjait. Napsütésben a kilátóhelyekről csodálatos a Cuernos del Paine csúcs, illetve az ismertebb Torres del Paine látványa. Mi azonban már annak is örülünk, hogy egyáltalán megpillantottuk a vízeséseket. Fényképezésre azonban alkalmatlanok a viszonyok, ezért arra várunk, hogy az idő jobbra fordul. Egy kis menedékházban várakozunk a Grey-gleccserrel szemben, az azonos nevű tó partján. Négyig várakozunk, az égbolt azonban nem derül ki.

Úgy terveztük, hogy másnap tízórás hajókirándulást teszünk a Seno Ultima Esperanza-fjordon, majd a következő napon a szomszédos Argentínában megtekintjük a Perito Moreno-gleccsert. A rossz idő miatt azonban lemondtunk az argentinai útról, inkább ismételten megtekintettük a Paine-masszívumot. A kedvezőtlen időjárástól lehangoltan térünk vissza Puerto Natalesba, ahol a Bernadete Hotelben kapunk szobát. Krecul úr váratlanul otthagy bennünket, további programunkat már magunknak kell szerveznünk. Közvetlenül a szálláshelyünkön foglalunk helyet az egész napos hajóútra, és 33 ezer pezót fizettünk a Senoret-csatornán és a Seno Ultima Esperanza-fjordra tervezett kirándulásért. Érdekeseen berendezett szobát kaptunk: a rózsaszín párnahuzatok és a képek alapján ítélve a helyiséget máskor nyilván nászutasok veszik igénybe. Nekünk azonban mindegy volt, elfogyasztottuk konzervvacsoránkat, majd fáradtan mély álmomba merültünk.

November 11-én hét óra után elhagytuk a szállodát, majd a Puerto Natales-i kikötőbe mentünk, ahol indulásra készen várt a „21 de Mayo”. További húsz utassal a fedélzeten útnak indultunk, hogy megtekintsük a Bernardo O'Higgins Nemzeti Park legszebb részeit az ismertebb Torres del Paine Nemzeti Park közvetlen közelében. A hajó hossza 20 méter, szélessége 5 méter, és 50 utasra méretezett. Előszeton lévén, a tulajdonos most az 50%-os kihasználtsággal is elégedett. Az idő jobbra fordult, de a fényképezés végett így is aggódunk, kitart-e a napsütés.

Hajónk nyolckor indul a Senoret-csatornán. Egy órával később magunk mögött hagyjuk az Eberhard-fjordot. A régiónak ezen a táján honosodott meg először a szarvasmarha-tenyésztés. Ennek kezdetei 1887-ig nyúlnak vissza, amikor elsőként Herman Eberhart kapitány, német telepes próbálkozott itt állattartással. A Senoret-csatorna e helyen ér véget, s felváltja a festői Ultima Esperanza-fjord.

Elhajózunk a Ballena-hegy lábánál elterülő Margot farm mellett. Mivel nem vezet hozzá út, a telep ellátása hajóval történik. Emlékezetes látványt nyújt a Barrosa néven ismert hely is, amely nagy kormorántelepéről nevezetes. A táj egyre vadregényesebb, a környék hegyei egyre fenségesebbek. A látvány szépsége a hajó nyitott fedélzetére csalogat bennünket, az erős széllökéseket is figyelmen kívül hagyjuk. A hajó belsejében később jólesik egy csésze forró tea, amely benne van a hajójegy árában. Pár perccel később megérkezünk, és megcsodálhatjuk a kondorkeselyűket. A kristálytis-



ta vízben – ahogy halljuk – túlszaporodott a pisztráng. Szívesen pecáznánk, ha nem volnánk időszükében.

Szebb időt nem is kívánhatnánk. Süt a nap, a felhők még pompásabbá teszik a látványt, és a környező hegyek érdekes motívumokat kínálnak a fényképezésre. Fotózás közben, sajnos, rakoncátlanokodni kezdett a panoramatikus Noblex. Az objektívzárral történt valami. Csak találgattam, sikerült-e valamit megörökítenem, azt azonban tudtam, hogy a készüléket sem itt, sem Chilében másutt nem javítják meg. Mit egyebet tehettem volna, tovább fényképeztem, Ferkó is ezt tanácsolta, és reménykedtünk, hogy minden rendben lesz. Megállapodtunk, hogy visszatérésünk után a negatívokat nyomban előhívatjuk.

Gyorsan múlnak az órák, és elcsodálkozunk, hogy már a Cascades Los Cóndores-vízesés zuhatagainál vagyunk. A táj szépsége lenyűgöző, de a következő percekben már a Balmaceda-hegy (2 036 m) panorámája ejt bennünket ámulatba az azonos nevű gleccserrel, amelynek jege a fjord vizében fejezi be útját. Hajónk a jégtömeg elől jobbra tér: irány a még impozánsabb Serrano-gleccser.

Puerto Toro kikötőbe érkezünk, egy fából ácsolt kezdetleges mólóhoz, és egy órát kapunk arra, hogy gyalogszerrel megközelítsük az említett jégár torkolatát. Nem mindennapi élmény azon a helyen állni, ahol szemünk láttára zúdul a fjordba a hatalmas, több tíz méter vastagságú jég és jeges hó. A jégzajlást hangeffektusok kísérik, amelyek a jég kisebb-nagyobb darabokra pattogása során keletkeznek; a gleccser úgynevezett fiadzásáról van szó. A letöredezett jégtömbök szabadon tovább úsznak a fjordban. Az élmény szépségét csak fokozta a napsütés és a Parque Nacional Bernardo O'Higgins virágzó növényvilága. Egyre csak fényképezőgépemre gondolok. Mi történik, ha felvételeink használhatatlanok lesznek? Mihez kezdünk az Antarktiszon? Igyekszünk túltenni magunkat ezen az aggodalmon, és figyelmünket a táj szépségére összpontosítjuk. Jó egy óra múlva visszatérünk a „21 de Mayo” fedélzetére, és visszatérünk Puerto Natales kikötőjébe.

A hajóút fél hatig tart. Fényképésműhelyt igyekszünk találni, de kiderül, hogy dia pozitívt csak Punta Arenasban hívnak elő. Tehát várunk kell. Vásárolunk néhány holmit, és gépkocsikölcsönzőt keresünk. Kétnapos kirándulást tennénk autóval. Felkeressük a Turismo Caro Car utazási irodát, ahol kétnapi programra kaptunk eszményi ajánlatot. Az első napra a Parque Nacional Torres del Paine megtekintését kínálják, másnap pedig gyalogtúrát magába Torres de Paine-ba. Egyetértettünk, majd 31 ezer pezo befizetése után csomagolni kezdtünk a kétnapos útra. A szükséges felszerelést hátizsákba tettük, hideg vacsorát fogyasztottunk, majd fél tizenegykor nyugovóra tértünk.

November 12-én fél nyolckor mikrobusz jött értünk, és útnak indultunk. Az előző éjszaka volt az addigi leghidegebb. Szállodánk fából ácsolt falain is áthatolt a szél. Meg se álltunk a Bernardo O'Higgins Nemzeti Park nevezetességéig, a Milodon-barlangig (Cueva del Milodón), amely nevével egy helyi, ma már nem létező állatfaj, a Milodon



darwini emléket örökíti meg. Növényevő állat volt – az általunk ismert medvéhez hasonlított, négy lábon járt, a fák gyümölcsével táplálkozott, hátsó lábára állva a háromméternyi magasságot is elérte. A barlang 30 méter magas és 800 méter mély. Figyelmünket főképp a Milodon bejáratnál levő makettje keltette fel. Belépődíj: 2 000 pezo. Soknak találtuk.

A Torres del Paine Nemzeti Park Puerto Natalesből 70 kilométeres földúton érhető el. A belépődíj itt 6 500 pezo. A nemzeti parkban számos tó (Grey-, Pehoe-, Nordenskjöld-, Sarmiento de Gamba-, Dickson-, Paine- stb.) és gleccser (Grey-, Olvidado-, Tindal-, Geike-, Frances-, Los Perros- stb.) található, a tájat pedig hegységek övezik, amelyek közül a Paine Grande a legjelentősebb. Ugyan a Cuernos del Paine (a Paine-szarvak) a legkevésbé festői hegység a nemzeti parkban, de itt látható a hegyvonulat legmagasabb csúcsa, a Cumbre Principal (3 050 m), míg a Torres Paine (Paine tornyai) viszont a legismertebb. Utunk a Pehoe folyó, majd az azonos nevű tó partján vezetett. Meg-megpillantottuk a Paine-csúcsok panorámáját. Elértük a Pudeto turistaházat, innen gyalog jutottunk el a Nordenskjöld-tóhoz, hogy megcsodálhassuk a Nagy Vízesést, a Salto Grandét. Erről az oldalról is feledhetetlen látványban volt részünk, amikor ismét megpillantottuk a Cuernos del Paine-hegység két csúcsát: a Cuerno Principal (2 600 m) és a Cuerno Estet (2 200 m).

Miközben a Pehoe-tó partján falatoztunk, megcsodáltuk a környék növény- és állatvilágát. Gyakran látni errefelé vadludat, nandut, íbiszt, főképp pedig barátságos guanakókkal találkoztunk; ez a kis termetű láma a puma fő tápláléka. A növényvilágot főképp az áfonya és a proteaceae család cserjéi képviselik. Hosterie Lago Grey felé tartva mikrobuszunk sofőrje a török Tarkan slágereit bömbölteti, és én akaratlanul is azokra a nyári napokra gondoltam vissza, amikor családommal Törökországban, a Földközi-tenger partján üdültünk.

Hosterieből a gleccserhordalékon turistaösvény vezet a Grey-tó túlsó partjára. Egy órányi gyaloglás után megpillantottuk az azonos nevű gleccser torkolatát. A Grey-gleccser e nemzeti park legnagyobb ilyen képződménye, óriási mennyiségű, különböző alakú és nagyságú jégtömböt nyom maga előtt.

Másfél órával később mindannyian a kocsinál találkoztunk, hogy visszatérjünk Puerto Natalesba. Mi ketten a Rio Serrano panziónál szállunk ki, és várjuk a másik mikrobuszt, amely majd az előre lefoglalt szálláshelyünkre, a Hosteria las Torresba szállít bennünket. Negyedóra múlva megérkezik. Szálláshelyünk felé tartva egy hídon haladunk át, amely olyan „széles”, hogy a visszapillantó tükröt le kellett hajtani. A mikrobusz utasai tapssal jutalmazták a sofőr teljesítményét. Szálláshelyünkön a Painei Tornokok felé tekintve csodálatos naplementében gyönyörködhattunk. Az épület bejáratánál egy felirat arra figyelmeztetett bennünket, hogy vessük le lábbelinket. Megtettük, és másokhoz hasonlóan cipőnket mi is szögre akasztottuk. Jólesett a literes üveges sör, ezt kortyolgatva gyönyörködtünk a naplementében. Mivel volt saját hálózsákunk, szálláshelyünk is olcsóbb volt. Szobánkat egy svájci fiatalemberrel



osztottuk meg, aki éppen most tért vissza a Torres del Paineből, és állítja, hogy a túra megerőltető, az oda-vissza útra nyolc-kilenc órát kell számítani. Belebújunk a hálózsaiba, és az napi gazdag élményeinkre gondolva tízkor elalszunk.

Másnap nehezünkre esett elhagyni a hálózsa melegét. Hatkor keltünk. Nagyon hideg volt, de nem késlekedtünk. Teát főztünk, hálózsaunkat becsomagoltuk, szálláshelyünk előszobájában hagyhattuk, majd elindultunk az egész napos túrára. Egyikünk se volt éhes, így megállapodtunk, hogy majd útközben reggelizünk. A környéket és a Torres távoli csúcsait a felkelő nap sugarai aranyárga fátyolba burkolták. Ez az esztétikai élmény is hozzájárult ahhoz, hogy reggel óta gyötrő rosszullétemet sikerült leküzdenem. Kezdetben az út eléggé bonyolult volt, nem igényessége, hanem főképp a turistaösvény hiányos jelzése miatt. Ferkóval gyakran felemlgettük, hogy a mi Tátránkban mennyire színvonalas a turistaösvények jelzése. Kétórányi gyaloglás után az Albergue el Chilenóhoz, azaz a „chilei menedékházhoz” értünk. A félórányi pihenő alatt megreggeliztünk, és megerősödve folytattuk az utat. Mivel a természet a téli álomból éppen ébredezett, nem lepődtünk meg az utunkat keresztező patakocsák és kis vízesések láttán. Javában olvadt a jég és a hó. Az útvonal háromnegyed részét a tavaszi virágzásba borult természet ölen tettük meg. A hegyi túra utolsó órájában azonban sziklák között haladtunk, és csak helyenként láttunk tavaszra ébredt mohát. Ezen az útszakaszon értünk utol egy fiatal amerikai lányokból álló háromtagú csoportot, amellyel túránk céljáig együtt haladtunk. A tervezett öt óra helyett három és fél óra alatt sikerült célba érünk. Állványra tettem a fényképezőgémem, hogy megörökítem a Torres del Paine három csúcsát és a lábuknál pompázó Ventis Quero Torres gleccsertavat. A délre fekvő legtávolabbi és legmagasabb csúcs a Torre Sur D'Agostini (2 850 m). A második legmagasabb, de legszebb csúcs a Torre Central (2 800 m), a legészakibb és leghatalmasabb pedig a Torre Norte Monzino (2 600 m). A hegycsúcsokban gyönyörködve ebédszünetet tartottunk, és egy órával később már úton voltunk visszafelé. Ugyanabban a völgyben haladtunk, mégis egészen másnak tűnt. Egy kanyonra lettünk figyelmesek, amely mellett korábban elmentünk, és nem veszélytelen fényképezésbe kezdtünk a meredély szélén, megcsodálva közben egy több mint száz méterre alattunk dübörgő vízesést. Egy csoport, felmálházott lovakkal felfelé tartott, és mindjárt nyilvánvaló volt számunkra, hogy ekként frissítik az El Chileno menedékház készleteit. A visszatérés három óráig tartott, szálláshelyünkön szerencsére ott voltak hálózsaik, a habszivacs derékaljakkal együtt. Mikrobuszunknak fél négykor kellett indulnia. Még volt harminc percünk, hogy gyorsan lezuhanyozzunk és megigyunk egy pohár sört. Nem tudom eldönteni, abban az állapotban melyik esett jobban. Szálláshelyünk és az útkereszteződés között, ahonnan másik mikrobusz szállított bennünket Puerto Natalesba, hét kilométernyi a távolság. Ismét áthaladtunk a keskeny Puente Kusanovic nevű hídon, és az átkelést ezúttal filmre is vettük. Járatunkat a mikrobusz megvárta, így két órával később, hatkor már Puerto



Natalesben voltunk. Itt jegyet váltottunk a Punta Arenas-i távolsági járatra. Az autóbuszra várva ebéd- és vacsoraszünetet tartottunk, s gondolatban már a távoli és mégis oly közeli Antarktison barangoltunk. Este tízkor teljesen kimerülten érkezünk meg Punta Arenasba, ahol már egészen jól tájékozódunk. Egyáltalán nem volt kedvünk válogatni a szálláshelyekben, így egyenesen az általunk már ismert és közeli Hostela Oasisba mentünk, ahol a két nemzeti park, a Bernardo O'Higgins és a Torres del Paine megtekintése előtt már éjszakáztunk. Fáradtan, de csodálatos élményekkel gazdagodva zuhantunk a hideg ágyba, és éjfélkor álomba merültünk.

Punta Arenas és Mateo Bencur

*„Az ember ne panaszkodjék a korra, amelyben él. A kor rossz lehet, de azért vagyunk itt, hogy jobbra tegyünk.”
(Thomas Carlyle)*

NOVEMBER 14-én a régió politikai, társadalmi és kulturális élete vezető képviselőinek jelenlétében átadtuk művészeink alkotásait.

Az 1860. május 17-én született Matej Bencúrt mi inkább írói nevén, Martin Kukučinként ismerjük. Brač szigetén, Horvátországban kötött házasságot, majd 1908-ban más horvát kivándorlókkal együtt Patagóniába került, ahol 1922-ig tevékenykedett, nemcsak ismert orvosként, hanem a horvát tűzoltó-egyesület parancsnokaként is.

Reggel hétkor Krecul úrhoz indulunk, hogy házából elhozzuk a műalkotásokat, amelyeket a Museo Regional de Magallanesba vittünk. Az igazgató közölte, hogy nagykövetünk, Šipka úr az Isla Roy Jorge szállodában vár bennünket. Az odavezető úton előhívtuk a panoramatikus fényképezőgéppel készített diapoitívokat. Megállapítottuk, hogy az objektív zárja ugyan kilazult, az exponálás pillanatában azonban működik, tehát lehet a géppel fényképezni. Szerencsére. A nagykövet mosolyogva átadta a kijavított szövegű táblát, amely valóban az utolsó pillanatban, csak néhány órával Punta Arenasba indulása előtt készült el.

Déltájban visszatértünk a múzeumba, hogy a galántai származású Kelecsényi Norbert képzőművészeti főiskolai hallgató alkotásán kicseréljük a hibás táblát. A műalkotás: szürke márvány talapzaton az író jelképes, rozsdamentes tolla hatol át. Elhelyeztük rajta a már említett táblát, ezzel a szöveggel: „CÓN OCASIÓN DE 140 ANOS DEL NATALICIO DE MATEO BENCUR – Pri piležitosti 140. výročia narodenia Mateja Bencúra.”¹

¹ Matej Bencúr születésének 140. évfordulója alkalmából



A tábla alatt elhelyeztük expedíciónk matricáját. Ezenkívül Štefan Mlich művét is átadtuk a múzeumnak: huzalokból alkotott rózsza, amelynek középpontját – Kukučín szülőföldjére utalva – az árvai hegyekből vett sziklaszilánk ékesíti.

Déltájban Punta Arenas polgármestere, magas rangú katonatisztek, illetve a régió politikai és kulturális élete más kiválóságai jelenlétében megkezdődött a képzőművészeti alkotások ünnepélyes átadása. A bevezető ünnepi beszédet Alan Trampe úr, a Museo Regional de Magallanes igazgatója és Pavel Šípka, a Szlovák Köztársaság chilei nagykövete tartotta. Ezt követően Mateo Martinič történészprofesszor, a Punta Arenas-i Magallanes Egyetem Patagoniai Intézetének igazgatója részletesen ismertette Mateo Bencur életét és művét. A jelenlevőkkel, akik nem egészen értették, mit jelképez a márványon áthatoló toll, megismertette Matej Bencúr életpályáját, és nyomban nyilvánvalóvá vált Kelecsényi úr műalkotásának mondanivalója. Mateo Bencur humanistaként, jelentős orvosként, a Patagóniai Horvátok Egyesületének elnökeként, a horvát tűzoltó-egyesület tiszteletbeli parancsnokaként írta be nevét e távoli ország történelmébe. A jelenlevők közül csak kevesen tudták, hogy Martin Kukučínról, az íróról van szó. Az emlékbeszédek elhangzása után a nagykövet úr tolmácsolásával egy Matej Bencúrt ábrázoló, üveg kispasztikát adtunk át, amelyet az A-Glass cég készített. Ezt fogadás követte, az élénk társalgásba a helyi sajtó és televízió munkatársai is bekapcsolódtak.

Fogadás után a nagykövet úr ebédre invitált bennünket. Szívesen megkóstoltunk volna valamilyen helyi ételkülönlegességet, így javaslatára átmentünk a Las Lejendas del Remezón étterembe. A helyi konyhaművészetben alapanyagként a juh- és a hal dominál. Kitűnő volt az ebéd. A vörösbor (Merlot) is minden igényt kielégítő volt. Az étteremből való távozásunk előtt még megkóstoltunk egy pohár üdítő koktélt (Sevice). Mindenkinek bátran ajánlom, kedvcsinálóként a receptjét is közlöm (az adatok három személyre vonatkoznak).

Hozzávalók: egy dl Pisco (nálunk borpárlattal helyettesíthető), 0,25 dl citromlé, turmixban összetört jég és egy kávéskanálnyi cukor. Mindezt hűtött koktéلكeverőbe rakjuk, majd alapos rázás után három vermutospohárba öntjük. Díszítésként egy tojás habosra vert fehérjét a három pohárba osztjuk, végül finom fahéjörleményt szórunk a tetejére. Egészségünkre!

Az étteremből távozva Šípka úr megkérdezte, a városi hivatal alkalmazottainak társaságában nem akarjuk-e végigjárni a Mateo Bencur által látogatott helyeket. Szívesen éltünk a lehetőséggel. A gépkocsi a nagykövet szálláshelyeül szolgáló szálloda elé érkezett, majd elindultunk. Elsőként az O'Higgins utcán tekintettük meg egy házat. Itt lakott Kukučín. A bejáratnál emléktábla, az általunk ismertebb nevet – Martin Kukučín – is rávésték. A szomszédban van a horvát tűzoltó-egyesület épülete, ahol megtekintettünk néhány fényképet a 20. század elejéről. Kukučín, az orvos se merült feledésbe: a városi kórházban a legkorszerűbb nagy műtő az ő nevét viseli, portréi a kórház falain is ott függenek. A város peremén álló rendelőintézet szintén e jelentős emberbarát és humanista nevét viseli. Jelképesen így jut ma is kifejezésre, hogy segí-



teni kívánt a szociálisan és gazdaságilag rászoruló rétegeken. Üdvözöltek bennünket, és elbeszélgettünk e rendelőintézet küldetéséről, majd a gépkocsival Punta Arenas Mateo Bencur nevét viselő utcájába jutottunk.

Búcsút vettünk a nagykövet úrtól, aki élményekben gazdag hajóutat és szerencsés visszatérést kívánt azzal, hogy Santiago de Chilében majd a reptéren vár bennünket.

Telefonkártyát vettem, és nem igazán volt szerencsém. A kártyával ugyanis csak belföldi beszélgetéseket lehetett lebonyolítani. A másik, amelyet megvettem, ugyan már működött, de csak az üzenetrögzítőnkkel tudtam értekezni. Se Erika, a feleségem, se Ricsi, a kisfiam nem volt otthon. Mielőtt üzenetem meghagyhattam volna, a kártya kimerült. Szomorúan sörözni mentem Ferkóval, s ő azzal vigasztalt, hogy az utazás drága mulatság. Alighanem így is van.

NOVEMBER 15-én reggeli után a tengerészet parancsnokságára megyünk jelenteni: rendben vagyunk, felkészülve a behajózásra. Megtudjuk, hogy az Almirante Oscar Viel jégtörő már megérkezett Valparaíso kikötőjéből, és legénysége a szükséges anyag berakásával van elfoglalva. Azt is megtudjuk, hogy vörösre van festve, és az Amars kikötőben vesztegel. Türelmetlenek vagyunk, taxi colectívóval leendő átmeneti szálláshelyünkre indulunk. Messziről látjuk, melyik a mi hajónk. Carlos Risso Raveau kapitány, a jégtörő parancsnoka közli velünk, hogy másnap tízkor kell jelentkeznünk a fedélzeten.

Elégedetten térünk vissza a városba. Megvesszük a helyi napilapot, amelyben nemcsak két szlovák utazóról és antarktiszi terveikről van cikk, hanem Martinič professzor beszédét is ismertetik. Ebből kiderül, hogy a helybeliek által Mateo Bencurként ismert személyiség Martin Kukučín néven a szlovák irodalom Cervantese.

A postán képeslapokat és bélyeget vásároltunk, majd az ebédszünetben szeretteinknek írtunk. Az az ötletünk támadt, hogy ha az Antarktiszról való visszatérés után még marad szabad időnk, elmehetnénk a Hoorn-fokra. Megállapítottuk, hogy az ide igyekvők kiindulási pontja egy kisváros, Puerto Williams. Innen indul egy magánvitorlás, de csak tíznapos utakra vállalkozik. Puerto Williamsba hetenként kétszer lehet eljutni, mégpedig a DAP társaság repülőgépével. A repülőjegy ára az utasok számához igazodik. Számunkra ez előre nem látható bonyodalmat jelenthet, de majd az Antarktiszról való visszatérés után okosabbak leszünk.

Élelmiszert és más apróságokat vettünk (a papucs is ezek közé tartozott), csomagolni kezdtünk a háromhetes hajóútra. Jóindulatúan megmosolyogtam Ferkót, hogy kb. 200 szlovák korona értékben tengeribetegség elleni tablettát is beszerzett.

2000. NOVEMBER 16-án hajóra szálltunk. Krecul urat kértük meg, vigyen ki bennünket a kikötőbe. Ismét jelentkeztünk a jégtörő parancsnokánál, aki Alcides Collao Moro tengerésztisztre bízott bennünket. Ő a kajütünkhöz vezetett bennünket, beszélt a jégtörőről, és közölte, mostantól a katonák, illetve tisztek életmódjához kell igazod-



nunk. A tisztí ebédlőben étkezhettünk, ennek szomszédságában volt a klubhelyiség, műholdantennás televízióval és videolejátszóval. Az étkezésnél a tiszteket kiszolgálták, tehát minket is, és a késő esti órákban a tisztí klubban alkoholt is lehetett fogyasztani.

Ha nem lett volna elegendő az étel, a fedélközben működő katonai kázinóban bevásárolhattunk. Naponta háromszor volt nyitva, mindig fél órára. Az élelmiszeren kívül a jégtörő emblémájával díszített különböző emléktárgyakat is lehetett itt vásárolni, ezek között különösen figyelemreméltó volt a hatásos címkével díszített vörös Cabernet Sauvignon.

Az Almirante Oscar Viel jégtörőt 1969-ben gyártották Kanadában, majd 1995-ben a chilei tengerészet megvásárolta, és a flotta hadrendjébe állította. A chilei tengerészet jelszava (tehát jégtörőnké is) rövid, de kifejező: „VENCER O MORIR”, azaz: „győzelem vagy halál”. Ferkóval megegyeztünk abban, hogy ezt nem vesszük majd készpénznek, mindazonáltal a biztonság kedvéért résen leszünk.

Jégtörőnk műszaki adatai:

Hosszúság: 90 m

Magasság: 19 m

Maximális merülés: 6,5 m

Teher nélküli összsúly: 6 500 t

Maximális terhelés: 2 300 t

Gazdaságos sebesség: 12 csomó

Maximális sebesség: 15 csomó

Személyzet, szokványos hajóúton: 90 személy

Személyzet, antarktisi hajóúton: 115 személy.

A jégtörő hajtóművei: 2 Ruston típusú 16 szelepes turbódízel motor és négy 12 szelepes Fairbanks Morse típusú dízelmotor. Felszereléséhez tartozik két helikopter, az egészségügyiek igényeinek kielégítésére egy gyors motorcsónak, veszélyeztetettség esetén a személyzet szállítására 6 nagy motorcsónak, személyek szárazföldre szállítására négy motoros gumicsónak és anyagszállításra két összerakható pontonhajó.

Kajütünk felülmúlta minden várakozásunkat. Emeletes ágy volt benne, két szekrény és pótágy harmadik személy számára. Erre raktuk a gyakrabban használt dolgainkat. Volt fiókos íróasztal, két polc és mosdó. Ablakunkból a hajó orrára, tehát haladási irányban nyílt kilátás.

Mivel csak éjfélkor szedték fel a horgonyt, engedélyezték, hogy öt óráig távozzunk a fedélzetről. Taxi colectívóval Punta Arenas központjába mentünk, ahol a Salvador Dali étteremben 2 500 pezóért csirkét rendeltünk párolt zöldséggel. Ezután beültünk egy internetes kávézóba. Villámpostát küldtünk rokonainknak, internetnaplónkban is hírt adtunk magunkról, expedíciónk eseményeiről.

Pontosan ötkor ismét a jégtörő fedélzetén voltunk, éppen uzsonnára terítettek. Píritóst kaptunk vajjal és teával, egészen jólesett (még nem sejtettük, hogy mindennap ez lesz az uzsonnamenü). Étkezés után visszavonultunk a kajütbe, az éjfélbeli indulás előtt



még szunyókálni szerettünk volna. Nem sikerült. Pontosan az ágyunk fölött helyezkedett el egy erős hangszóró, amellyel egyfolytában jelentettek valamit, vagy a legénység tagjait hívták a parancsnoki hídra. Természetesen spanyolul. Bárcsak éjfél lenne már, gondoltam.

Utazás a chilei tengerészet jégtörőjén és látogatás sarki kutatóállomásokon

*„Hogy kik vagyunk, azt nemcsak képességeink,
hanem elsősorban tetteink döntik el.”*

(J. K. Rowling)

A jégtörő kifutását tizenegykor kezdték előkészíteni. A tiszt- és ktonafeleségek, meg a barátnők fehér kendővel integetve búcsúztatták a távozókat. Ezekben a percekben el tudtuk képzelni, hogy bizonyára a mi szeretteink is könnyezve, kendővel integetve búcsúztatnák a távolodó hajót.

Már mindenki a fedélzeten volt, amit az is bizonyított, hogy az erre szolgáló táblára mindenki odatűzte a jelenlétét bizonyító óriás gombostűt. Az előre elkészített nyílásba ezt mindenkinek bele kellett tűznie, hogy nyilvánvaló legyen, felszállt a hajóra. „Célszerű katonai jelenléti ív” – jegyezte meg Ferkó. Éjfél előtt tíz perccel behúzták a hajóhidat, és az Almirante Oscar Viel jégtörő a Chilei Köztársaság himnuszának dallamára pontosan éjfélkor kifutott az Antarktisz felé. Heves szívdobogás közepette, érzelmeimen nehezen uralkodva néztem Punta Arenas távolodó fényeit. Noha fogvacogtató hideg volt, még sokáig álltunk a külső fedélzeten. Hogy valami fényképezési lehetőséget el ne szalasszunk, ébresztőóránkat reggeli négyre állítottuk be.

Ébredéskor fáradtabbak voltunk, mint előző este, de a kelő nap látványának lehetősége felélénkített bennünket. Kajütünk ablakához álltunk. „Az első napsugarak megjelenéséig még várnunk kell néhány percet” – jegyezte meg Ferkó. Gondolatolvasó volt, eltalálta, hogy a jégtörő harmadik emeletén én is szeretném megtekinteni a parancsnoki hidat. Már csak a külső megfigyelőhely magasodott föléje. A második emeletet a parancsnok és az első tiszt lakták, az elsőn pedig a többi tiszt szálláshelye volt. A hátsó részben becsúszatható hangár volt a helikopterek landolási helyével. A fedélzet szintjén a mi kajütjeinken kívül más fülkék is voltak, további civil utasok és a műszakiak számára. A tiszt étkezde és a klubhelyiség is ezen a szinten üzemelt. A jégtörőt kívülről csak ezen a szinten lehetett körüljárni, ezt egyébként filmezésnél és fényképezésnél nagyra értékeltünk. Emeletünk alatt sorakoztak a legénységi kajütök, és a katonák étterme is itt volt.



A parancsnoki hídon élénk munka folyt. Az útvonal ellenőrzését és a helymeghatározást hárman végezték, kölcsönösen ellenőrizve egymást. A keskeny Magdalena-csatornán haladtunk, a navigálás itt nagy hozzáértést kívánt. Megtudtuk, hogy a Magellán-szoroson, majd a del Hambre-szoroson haladtunk keresztül, innen a Magdalena-csatornába jutottunk, amelyhez közvetlenül kapcsolódik a Cockburn-csatorna. A főnavigátorral folytatott beszélgetésünket megszakítottuk, mert a láthatáron megjelentek az első napsugarak. Az Andok legdélibb csúcsait, a Darwin-hegységet fényképeztük és filmeztük. A hajnali pirkadatban így örökitettük meg a méltóságteljes Sarmiento-csúcsot (2 234 m), amely arról nevezetes, hogy ormát állandóan felhő takarja. Csodálatos felvételeket sikerült készítenünk. Dél-Patagónia (Patagonia Sur) természeti szépségeinek csodálatát a zimankó se gátolta. Kajütünkbe csak hét körül tértünk vissza, hogy reggeli előtt megmelegedjünk. A jégtörő a már említett Cockburn-csatorna végén délnyugatra kanyarodott, majd a London-sziget és Brecknock-félsziget között befordult az azonos nevű szorosba. A reggeli verőfényt erős szél által kísért eső és köd váltotta fel. A következő napokban is ilyen volt az időjárás, így a napsütésre sokszor órákat kellett várnunk.

Dél előtt tizenegykor a tisztí klubban a jégtörő parancsnokságával találkoztunk. Itt tájékoztattak bennünket az útvonalról és a hajó küldetéséről. Megtudtuk, hogy a jégtörő sarki tél utáni első útjáról van szó, ezért a kutatóállomások élelmiszer-, ivóvíz-, gázolaj- (1,5 millió liter gázolaj volt a hajón) és műszakanyag-készlete feltöltésén kívül az antarktiszi szigeteken elhelyezett világítótornyok műszaki ellenőrzése is a hajó személyzetének feladatai közé tartozik. Ezt követően megismertük a tisztikart. Carlos Risso Raveau kapitány bemutatta helyettesét, Tomas Orellano Aguera másodkapitányt, aki ismertette, a tisztek közül ki a felelőse a műszaki, ellátási, hadművelleti és navigációs feladatoknak. A civil munkatársak hárman voltak: Juan Roa meteorológus, Iván Castro Guzmán lelkész, aki esténként a hívő tisztek és civilek imáját irányította. (Chile lakossága nagyon vallásos, így a helyiség mindig zsúfolt volt. A szentáldozással egybekötött vasárnapi szentmisén mindig ott volt a hajó egész tisztikara.) A harmadik civil munkatárs Giucemar Taboda Cardoso brazil tengerésztiszt volt, aki pártatlan megfigyelőként volt jelen (mivel Chile és Argentína között feszült a viszony, minden, az Antarktisra tartó hajón tartózkodott ilyen megfigyelő).

A civilekkel is megismerkedtünk. Megállapítottuk, hogy a jégtörőnek rajtunk kívül még nyolc, különböző érdeklődésű és eltérő célú utasa van. Maria Ximena Torres Colvin a chilei tengerészet egyik tábornokának felesége nővérével, Maria Ceciliával azt az útvonalat kívánta megtekinteni, amelyen férje évekkor korábban parancsnokként hajózott. Mabel Alsina Harris, egy másik tábornok lánya saját bőrén akarta megtapasztalni az Antarktis hidegét, mert diplomamunkát írt e témára. Brander úrnak, a hadművelleti és navigációs parancsnokhelyettesnek a szülei is a hajón utaztak. Büszkék voltak fiukra. Gustavo Cardemil Hutson és Roberto Benavente Mercado, a chilei tengerészet két ellentengernagya is a hajó utasa volt. Sokéves szolgálatuk alatt



nem jutottak el a leghidegebb kontinensre, és ezt most kívánták pótolni. Enrique Couve Montane, az ismert és elismert ornitológus főképp Patagónia és a Tűzföld madárvilágának tanulmányozására szakosodott. Tudományos eredményeit több könyvben publikálta. Ezúttal az Antarktisz madárvilágának tanulmányozására készült. Mi is elmondtuk utazásunk célját, s hogy küldetésünk Milan Rastislav Štefánik nevéhez is kapcsolódik. Rámutattunk, milyen óriási erőfeszítést tett, hogy e kontinensre jöhessen, de ebben az akkori francia kormány bürokratikus magatartása meggátolta. Elmondtuk, hogy 2000-ben volt születésének 120. évfordulója, és megmutattuk a képzőművészeti alkotásokat, amelyeket az Antarktison készültünk elhelyezni. Anyaggyűjtési és helyzettanulmányozási szándékunkról is beszámoltunk, rámutatva, hogy ismereteinket otthon közkinccsé tesszük. A bemutatkozást ebéd követte, pohárköszöntő hangzott el a szerencsés útra és hazatérésre.

Egyfolytában esett, és a felhők mintha üldöztek volna bennünket. A hajóút a szép sészes Desolada-öblön át vezetett, majd a Stewart-sziget elhagyása után a Ballenero-csatornába értünk. Az O'Brien-szigetet elhagyva délre fordultunk, majd a Darwin-, a Thompson- és az Olga-sziget mellett elhaladva a Cook-öbölbe értünk, amely már közvetlenül kapcsolódik a Csendes-óceánhoz. Viharos szél fújt, nagy volt a hullámvérés. Eddig csatornák és öblök nyugodt vizében hajóztunk az Andok déli nyúlványainál. Ez hirtelen a múlté lett: jégtörőnk dióhéjként hánykolódott a viharos tengeren. Közérzetünknek ez nem vált javára. Sokan inkább visszavonultak kabinjukba.

A könnyű vacsorát követően a tisztekkel még elbeszélgettünk a hajó útvonaláról, az időjárásról és a sarki kutatóállomások meglátogatásának lehetőségéről. Fél tízkor a kajútbe mentünk, a fáradtság és a jégtörő kellemetlen hányódása lefekvésre és alvásra ösztönzött bennünket.

2000. **november 18**-án hat órakor arra ébredtünk, hogy egy helikopter éppen elhagyta a fedélzetet. A Diego Ramirez-szigetek közelében voltunk, legdélibb tagjuk a Sas-sziget (Isla Aquila; a déli szélesség $56^{\circ} 32'10''$). Itt ér véget az amerikai kontinens.

Továbbra is borult volt az ég, alacsonyan a felhők, a vihar és az eső lehetetlenné tette e lakatlan és hegyes szigetcsoport fényképezését, filmezését. A legnagyobb sziget a Bartolome, a világítótorony és a szigetcsoportra épített egyetlen házikó (a toronyőr lakja) azonban a Gonzalo-szigeten van. Később megtudtuk, itt veszi kezdetét az albatroszok fészkelésének és repülésének kutatására érkezett háromtagú tudóscsoport tevékenysége. Rövid megálló után továbbindulunk, és reggelizés közben Enrique az éppen megfigyelt cetekről tartott előadást.

Már a délelőtti órákban kisütött a nap, így egyre jobb lett a hangulat. A hajót madárrajok kísérték. Fényképezésük közben gyakran szót váltottam Enriquével, a madártanossal, és megtudtam tőle, hogy főképp négy madárfaj fordul elő e tájon, mégpedig a következők:





Cape Petrel (*Daption cappense*) – kis testű, fehér, csak a szárnya tarka. Szárnysszélessége eléri a 100 cm-t.

Southern Fulmar (*Fulmarus glacialis*) – szürke, a szárnyán fehér foltokkal, szárnysszélessége 120 cm.

Black-Browed Albatros (*Diomedea melanophris*) – fehér, hatalmas fekete, 225 cm-es szárnyakkal.

Southern Giant Petrel (*Macronectes giganteus*) – egész teste szürke, szárnysszélessége 222 cm.

Ébéd után felmentünk a parancsnoki hídra, hogy tájékozódjunk, merre haladunk. Megtudtuk, hogy kb. huszonnégy órás utat kell megtennünk a Drake-szoros kietlen tájain, és majd ezt követően pillantjuk meg először az Antarktisz, konkrétan a Déli-Shetland-szigetek jegét. Eszerint másnap el kellene érünk a Greenwich-szigetet, amelynél a Discovery-öbölben, az Arturo Prat sarki bázisnál vetünk horgonyt.

Visszatértünk szálláshelyünkre, a 215-ös kajütbe, hogy folytassuk naplónk írását. A fedélzeten tett esti séta során az alkonyatban gyönyörködünk. A nap valahogy nem akart nyugovóra térni, jelezve, hogy beköszöntött a sarki nyár, és egyre rövidebbek lesznek az éjszakák. A fény győzedelmeskedett, így a sötétségnek a tájat nem sikerült fekete lepelbe burkolnia. Mi se feküdtünk le.

Reggelihez ébredtünk fel. Kint semmi sem változott, a Drake-átjáróban hajózunk, kíváncsi madarak követnek bennünket. Megkíséreljük bekapcsolni műholdas kommunikátorunkat, a Magellánt. E tekintetben sincs változás – nem működik. Valószínű, hogy nem gyakran vesszük igénybe az inmarsat műholdas telefonvonalat, mert ennek percenkénti díja 3,50 dollár. Reméljük, hogy a sarki állomásokról küldhetünk e-mailt.

Ismét felmentünk a parancsnoki hídra, ahonnan gyönyörű volt a kilátás. A jégtörőn éppen startra készült egy helikopter. A jégtáblákon pingvintelepeket látunk, és helyenként egy-egy napozó fókát. Ebből arra következtetünk, hogy már az Antarktisz közelébe értünk.

2000. **november 19-én** délután egykor megpillantottuk a Nelson-szigetet (Isla Nelson), a Déli-Shetland-szigetcsoporthoz tartozó tagját. Felidéztük ennek az örökké jégbe fagyott kontinensnek az alapadatait. Területe nagyobb, mint Európáé. Legmagasabb pontja a 4 897 m-es Vinson-csúcs (Monte Vinson). Az egész kontinens átlagos tengerszint feletti magassága 1 830 m, tehát bolygónk kontinensei közül ez a legmagasabb fekvésű. A Déli-póluson 2 835 méter magasban működő Amundsen–Scott kutatóállomás az USA tulajdona, és itt minden másképp van, mint bárhol a világon. Itt például évente csak egyszer, szeptember 21-én (a sarki nyár kezdetén) van napkelte, és ugyancsak egyszer, március 21-én (a sarki tél kezdetén) napnyugta. Ez az a hely, ahol az év 250 napján mínusz 45 °C alatti a hőmérséklet. Bolygónkon itt, az orosz Vosztok állomáson, 1983-ban mérték a legalacsonyabb, mínusz 88 °C hőmérsékletet. Az egész éven át működő kutatóállomásokon kívül vannak itt olyan



munkahelyek is, amelyek csak a sarki nyár hónapjaiban (október–március) működnek. A „meleg” időszakban évente húszezer látogató érkezik az Antarktiszra. Nemcsak tudósokról, műszakiakról és a sarki állomások más dolgozóiról van szó, olyan turisták is egyre nagyobb számban, akik drága pénzért luxushajókon érkeznek. A sarki tél hónapjaiban mindössze ezren maradnak itt; a zimankó idején se szünetel a kutatás. Egy nemzetközi konferencián 1959-ben azt a döntést hozták, hogy az Antarktisz egyetlen országnak se tulajdona. Ezt a szerződést eddig 40 ország ratifikálta, köztük az akkori Csehszlovákia is. Noha vannak kisajátítási törekvések – 1940. november 6-án például a chilei parlament úgy határozott, hogy a nyugati hosszúság 53. és 90. foka közötti térségben terül el a Chilei Antarktisz (Antartica Chilena) –, a kontinenst általánosan mindenki területének tekintik, és az összes tudományos és kutatási eredményt nyilvánosságra hozzák. A globális felmelegedés következtében meggyorsult az Antarktisz parti jegének letöredezése. A legnagyobbak egyikeként tartják számon a B–15-ös jégtömböt, amely 2000. március 17-én vált le a Ross-jégről. Hosszúsága 290 km, szélessége 40 km, területe 11 000 négyzetkilométer volt. E jégtömeg 5 évre tudta volna fedezni az USA teljes ivóvíz-szükségletét, Németországot pedig 45 évre.

Áthaladtunk a Drake-szoroson, majd a Nelson-, illetve a Robert-sziget mellett elhajózva a Nelson-szorosba értünk. A viharos szél nehezítette a jégtörő manőverezését, így a Robert-sziget körülhajózása jó ideig eltartott. Megközelítettük a Greenwich-szigetet, ahol az Arturo Prat chilei kutatóállomás működik.

Jégtörőnknek délután ötkor sikerült horgonyt vetnie a Greenwich-sziget Discovery-öblében (Chilében Bahia Chile néven ismerik). Nehéz szívvel vettük tudomásul a fedélzet elhagyásának tilalmát. A legénység egész éjjel a szállítmány kirakásával lesz elfoglalva, de megígérték, hogy reggel motorcsónakon partra tesznek bennünket, megtekinthetjük az állomást.

Nem tehetünk mást, alávetettük magunkat a katonai szabályoknak, és időnket a tengerészek munkájának figyelésével mulattuk. A konténereket – nagy hozzáértéssel – hajódaru segítségével rakták át a bárkákra, amelyek azután jégtáblák között manőverezve jutottak el a sarki állomáshoz. Az apróbb tárgyakat helikopterrel és motorcsónakkal juttatták partra. A látási viszonyok, noha már későre járt, kedvezőek voltak, így késő éjszakába nyúlóan szemléltük a számunkra szokatlan színjátékot.

2000. november. 20. Ezen a napon léptünk először sarki kutatóállomásra. Lépésünk azonban majdnem megghiúsult. Tudtuk ugyan, hogy a Zodiak gumi motorcsónak reggel kilenckor indul a parthoz, azt azonban nem, hogy a könnyebb azonosítás végett mindannyiunknak egyforma, speciális, rikitóan piros és vízhatlan kezeslábast és úszómellényt kell felvennünk. Kajütünkben a már otthon beszerzett vízálló öltözetet vettük magunkra, és ebben érkeztünk – szerencsére a kelleténél korábban – a helyszínre, várva, hogy utasítást kapunk a csónakra szállásra. A többiek látva



beláttunk, hogy így nincs esélyünk a jégtörő elhagyására. Gyorsan átöltöztünk. Cipőt, overallt és napszemüveget vételeztünk. A parancsnok beleegyezett, és saját napszemüvegünket használhattuk. Pillanatok alatt sikerült elkészülnünk, sőt, még a fényképezőgépről és a videokameráról se feledkeztünk meg. Kötélhágcsón, utolsóként jutottunk le a gumicsónakba. Nyolcszáz méternyit tettünk meg a Discovery-öböl hullámain. Félúton elromlott a csónakmotor. Másik motort hoztak, addig erős szélben és nagy hullámok között hánykolódva várakoztunk. Végtelennek tűnt a várakozás. Még szerencse, hogy közben kíváncsi és tolakodó pingvinek szórakoztattak bennünket. A csónak kezelésével megbízott katonának adó-vevő készüléke volt, és reménykedtem, hogy ennek áramforrása megfelelő kapacitású és szélsőséges viszonyokra tervezett. Minden jóra fordult, veszteglésünk az Antarktisz vizein végül befejeződött. Átszálltunk egy másik csónakba, és folytattuk utunkat a Base Naval Capitan Arturo Prat chilei kutatóállomáshoz, amelynek koordinátái: déli szélesség $62^{\circ} 28'78''$, nyugati hosszúság $59^{\circ} 41'57''$.

Több mint három nap hajútat követően végre szárazföldre léptünk – igaz, csak szigetre. Napsütéssel, de viharos széllel fogadott bennünket az Antarktisz. A motorcsónakról lelépve az ideiglenes mólón sebesült fókára lettünk figyelmesek. Véres sebei mélyek voltak, aggódtunk, vajon túléli-e. Santiago, a hajóról jött kalauzunk megjegyezte, hogy fókáknál ez gyakran előfordul: nagy testsúlyuk miatt a vízből kijutva ügyetlenül mozognak, a part felé tartva a jégtáblák éles szélétől könnyen megsebesülnek. De a fókát a Déli-sarkvidéken a hatalmas testű kardszárnyú delfin is súlyosan megsebesítheti.

Santiago nem először járt itt, így igen készségesen felhívta figyelmünket a kutatóállomás érdekességeire. Előbb kívülről jártuk körül a bázist, s képet alkothattunk a méreteiről; a komplexum kilenc, fémlemezről készült, vörösre festett lakóelemből áll. Az egészet speciális rendszert alkalmazva téliesítették, hogy nagyon hidegben is megfelelő védelmet nyújtson. A bázis egész évben működik, így olyan hőmérsékleti viszonyokat kellett itt teremteni, hogy a személyzet házi öltözetben is jól érezze magát. A többi kutatóállomáshoz hasonlóan ez is alkalmazza a haditechnika vívmányait. A kutatási eredmények közkinccsé tételével számos ország szükségleteit elégítik ki, és az itt folyó munka felbecsülhetetlen része a nemzetközi kutatásnak. Megtudtuk, hogy a meteorológiai állomáson kívül itt biológiai is működik, amely az Antarktisz vizeinek zooplanktonját kutatja. Ide is el akarunk látogatni, hogy többet megtudjunk róla, a személyzet azonban a jégtörőn ideszállított anyag kirakásával volt elfoglalva.

Kedves emlékek tekintjük, hogy az otthoniaknak címzett képeslapokat itt lebélyegezték. Ismervén a posta „megbízhatóságát”, gyűjteményünknek ezeket az újabb darabjait legszívesebben magunk kézbesítettük volna a címzeteknek. Sajnos, a postát intéző tiszt a kirakodással volt elfoglalva, így a képeslapokat a kutatóállomás parancsnokánál hagytuk, remélve, hogy később magunkhoz vehetjük őket.



Motorcsónakunk délre visszatért velünk a jégtörőre, még körülbelül hatvan percnyi időnk volt, és Santiago tanácsára ezt a chilei sarki kutatóállomásokon működő egyetlen múzeum megtekintésére fordítottuk. Az intézmény anyaga az Antarktisz meghódítását és a déli-sarki kutatóállomások fejlődését mutatja be. Az Arturo Prat bázist évente számos kirándulohajó is útba ejti, és ezek programjából soha nem hiányzik a Museo Antartica megtekintése. Reménykedtünk, hogy a vendégkönyvben honfitársainktól is találunk bejegyzést. Nem találtunk.

A molónál már útra készen várt ránk a Zodiak, indulás előtt gyűjteményembe még összeszedtem néhány kódarabkát.

Az ebéd kivételesen nagyon ízlett, utána felidéztük a szép és eredményes nap eseményeit.

Fél négykor elhagytuk a Discovery-öblöt, és az Angol-öbölbe (Estrecho Ingles) értünk. Délkeletre tartottunk, és a Bransfield-öbölhöz értünk, ez választja el a Déli-Shetland-szigeteket az Antarktisi-félszigettől. Itt északra fordultunk, és a Nelson-sziget mellett elhaladva a György király-szigetknél (Isla Rey Jorge) a Maxwell-öbölhöz értünk (Chilében Bahia Fildesként ismert). Vihar dühöngött, a jégtörő parancsnoka a biztonság kedvéért módosította az útitervet; nem álltunk meg az argentin Jubany állomásnál, hanem bonyolult éjszakai manőverezést követően egyenesen a Base Aerea Presidente Eduardo Frei bázis elé hajóztunk, amely chilei lobogó alatt az Ardley-öbölben, a Maxwell-öböl számos kisebb öbleinek egyikében áll.

2000. **november 21**-én reggeli után felmentünk a parancsnoki hídra, hogy megtudjuk, kimehetünk-e a szárazföldre. Közölték, hogy a chilei tengerészet ellentengernagyának ellenőrző szemléje várható, amely kb. öt napig tart. Ezalatt sor kerül a jégtörőn szolgáló katonák készségének és néhány sarki állomás működésének ellenőrzésére. Mivel az üzemanyag, az élelmiszer és a személyek partra szállítása már jó ideje megtörtént, azzal is számolhattunk, hogy rövid látogatást teszünk a Frei bázison. Szállásunkra mentünk, hogy felkészüljünk, és ekkor Santiago meglepett bennünket. Búcsúzni jött, mert a jégtörőt elhagyja; három hónapig a bázison fog dolgozni villanyszerelőként.

Fél tizenegykor közölték: akinek kedve van, a szárazföldre mehet, a Zodiak délután egykor tér vissza. Gondoltuk, hogy legalább villámpostát küldhetünk haza.

A Frei állomás koordinátái: déli szélesség $62^{\circ} 11'35''$, nyugati hosszúság $58^{\circ} 58'52''$. Többrendeltetésű központról van szó, több mint 300 lakossal. Fekvése (Dél-Amerikától mindössze 950 km-re van) és ellátottsága (saját posta, bank, iskola, tornaterem, kórház, szupermarket, templom, több tudományos munkahely és ami igen fontos, 1 340 méteres kifutópályával rendelkező repülőtér tartozik hozzá) ideális feltételeket teremt ahhoz, hogy környékén más országok kisebb sarki állomásokat hozzanak létre. E legnagyobb chilei kutatóállomás környékén már számos kisebb állomás működik, például Argentína, Brazília, Uruguay, Dél-Korea,



Kína és Oroszország fennhatósága alatt. Az orosz állomáshoz kilenc föld alatti óriástartály tartozik üzemanyag tárolására. Mivel az orosz állomás csak a nyári hónapokban működik, a tartályok működtetése az oroszok számára nem kifizetődő. A létesítményt bérbe adták a chilei kutatóállomásnak. A Frei bázist indokoltan nevezhetjük a György király-sziget vagy akár az egész Déli-Shetland-szigetecsoporthoz egyfajta fővárosának.

Mindenképpen említést érdemel, hogy a szomszédos Nelson-szigeten egy Pavlíček nevű cseh ember működteti és fejleszti a maga állomását. Noha (már otthon, majd útközben is) nagy erőfeszítést tettünk a kapcsolatteremtésre, a cseh sarkkutatóval való találkozást és munkahelyének meglátogatását a „jövő zenéjévé” minősítettük át.

Az itt található tudományos munkahelyek a Chilei Antarktisz Intézet (Instituto Antartico Chileno) tulajdonában vannak, de a kutatási program végrehajtásába nemzetközi tudóscsoportot vontak be. A 2000–2005-ös időszak programja három témakörre irányul: biológiai kutatás, a szárazföld és a légkör kutatása, valamint az ember antarktiszi tartózkodásának tanulmányozása.

Rövid programot szerveztek a Frei bázis megtekintésére. Minden jelentős objektumnál elidőztünk, meghallgattuk a spanyolul elhangzott tájékoztatást, így képet tudtunk alkotni ennek az óriásbázisnak a mindennapjairól. Már chilei állampolgár is született – 1984. november 21-én – e kontinensen. Képeslapjainkra az itteni postán is ráütötték az emlékbélyegzőt. Sietve felkerestük a kórházat, ahonnan e-mailt küldhettünk az expedíció naplójába. Műholdas kommunikátorunk továbbra sem működött.

Nem kerülhette el figyelmünket az egyik domb tetején külön álló kék lakókonténer. Kápolna volt ez, mintegy 40 hívő számára. A templomot körülvevő kerítést cet- és foka-gerinccsigolyákból rótták össze.

Az állomás megtekintésére engedélyezett idő gyorsan letelt, beültünk a csónakba, és visszatértünk a jégtörrőre. Az ebéd és a zuhanyozás után szunyókáltunk egyet. A hajómotor zajára ébredtünk. Ismét útnak indultunk. Továbbhaladásunk célja iránt érdeklődve felmentünk a parancsnoki hídra, ahol bemutattak bennünket Jorge Swett Brownnak, a chilei haditengerészeti ellentengernagyának, merthogy időközben megérkezett a jégtörrőre. A magas rangú tengerész érdeklődött utunk és céljaink iránt, és mi örömmel részleteztük a Bencúr és Štefánik emlékéhez kapcsolódó küldetésünket.

Ismét végigmentünk ugyanazon az útvonalon; ugyanis visszatértünk a Greenwich-szigeten működő Arturo Prat bázisra. Csodálatos volt a naplemente, eszményi a fotózásra és a filmezésre. Hajónk a bázis előtt lehorgonyzott, az ellentengernagy a kapitány és más tisztek társaságában a Prat állomásra indult ellenőrzésre.

November 22-én reggel meglepődve tapasztaltuk, hogy hajónk elindult. Korábban ugyanis azt a tájékoztatást kaptuk, hogy az egész napot az Arturo Prat állomáson töltjük. A parancsnoki hídon megtudtuk, hogy a Bransfield-szoroson haladunk, a Decepcion-sziget felé, amely az Antarktisz legjelentősebb idegenforgalmi látványos-



ságai közé tartozik. A vulkáni eredetű sziget koordinátái: déli szélesség 62° 58'90", nyugati hosszúság 60° 34'04". Már messziről látható, hogy a sziget egyfajta ideális kráter. Pereme 550 méterre emelkedik a tengerszint fölé. Délkeleti oldalát erősen kikezdte az erózió, így keskeny szoros keletkezett, amelyen keresztül jégtörőnk, az Oscar Viel beúszott a kráternek az öböl vizével elárasztott belsejébe. A Decepcion-sziget vulkanikus lagúnája mindig is kiváló horgonyzási hely volt. Ezzel a bálnavadászok is tisztában voltak; a környéken feldolgozócsarnokokat, gazdasági épületeket, családi házakat emeltek, és még temetőjük is volt. Az 1967-es nagy vulkánkitörés azonban mindenüket hátrahagyva menekülésre kényszerítette az itteni családokat. Az egykori tevékenységre már csak az omladozó épületek, csarnokok emlékeztetnek, és a temető meg a vulkáni hamuval belepett hajók, csónakok, sőt traktorok és autók sokasága. Minden ilyen objektumot műemlékké és védetté nyilvánítottak. Nevével a Bálna-öböl (Whalers Bay) az egykor itt dolgozó cethalászok foglalkozására utal. Két sarki állomás működött itt, az egyik argentin, a másik spanyol. A bálnavadásztelephez hasonló sorsra jutottak. A Decepcion-sziget lagúnája körüli fekete fűvenyt ma csak barátságos pingvinek népesítik be, rengeteg itt a sirály és a hatalmas csőrű, kétméteres szárnyú sötétbarna madár, a polar scua.

Piros overallunk a szó szoros értelmében világított a fekete háttérben; az elkóborolt kiránduló így pillanatokon belül megtalálható.

A már említett műemlékeken kívül van itt még egy természet alkotta érdekesség. Vulkanikus szigetről lévén szó, forróvízforrások is találhatók erre felé, amelyekből melegvizes tavacsákak keletkeznek. Ezekben sarki viszonyok között is meg lehet fürödni. Az ellentengernagy társaságában fél kettőkor szálltunk gumicsónakra, majd a jégtörő fedélzetére. Számos fényképpel és ásványmintával gyarapodtunk.

A hajó további útvonaláról délután, a parancsnoki hídon tájékoztattak bennünket. Keleti irányból kellett megközelítenünk az aprócska Montravel-szigetet, hogy ellenőrizzék a biztonsági világítótorny működését. Az ellentengernagy helikopterrel készült meglátogatni az Antarktisz-félszigeten álló O'Higgins sarki bázist. Úgy tervezték, hogy az esti órákban átmegyünk a Greenwich-szigeten üzemelő, általunk már jól ismert Arturo Prat sarki állomásra.

A katonaéletben azonban senkit se lepnek meg a tervmódosítások, és az Antarktiszon ez duplán érvényes. A Montravel-szigeten dühöngő szél meggátolta a helikopter felszállását, így megfordulunk, és egyenesen az Arturo Prat bázisra tartunk.

Vacsora után mi is részt veszünk a helikopter pilótája, Magini születésnapjának megünneplésén. A gyertyákkal díszített ízletes gyümölcstorta, a bor és a nálunk is ismert skót whisky, a Cutty Sark sem hiányzott az asztalról. Éjszakába nyúlóan ünnepeltünk.

November 23-án az Arturo Prat sarki állomás előtt horgonyozva csodálatos napsütésre ébredtünk, és – ami itt ritkán fordul elő – szélcsendre. Reggelizés közben



küldönc érkezett a bázisról, elhozta a három napja lebélyegeztetett képeslapjainkat. Láthatóan rendszerető postásuk van, mert bélyeget is ragasztott rájuk, és ezt, természetesen, meg kellett fizetnünk.

A folyosón megtudtuk, hogy tíz perc múlva indulhatunk a szárazföldre, pedig mi még tréningruhában voltunk. Mivel e tekintetben már edzettek vagyunk, stressz nélkül átöltöztünk.

Érdekes dolgokat láttunk a sarki állomás főépületében. A személyzet szobáin kívül (ezekben többnyire kettesével vannak elhelyezve) megtekintettük a konyhát és a mellette levő étkezdét (biliárdasztal is volt benne), a postás helyiségét és a bázis parancsnokának irodáját. A parancsnok azt kérdezte, a kutatás is érdekeli-e bennünket. Bólintottunk, így beosztotta mellénk Roberto Willablanca Montaña tudományos munkatársat. Megtudtuk, hogy három évre jött ide, és Coquinbo város egyetemének (Universita Katholica del Norte) alkalmazottja. Feladata az Antarktisz vizeiben levő plankton vertikális mozgásának tanulmányozása. „A bálna fő tápláléka közé a plankton és a tengerben itt előforduló számos véglényfajta tartozik – jött lendületbe, és folytatta: – Az idegenforgalom térhódításával egyre több hajó érkezik erre a területre, így megtörténhet, hogy ezek az apró, de létfontosságú élőlények az őket zavaró idegenforgalom hatására mélyebbre települnek, és ezeket majd a táplálékot kereső bálna is követi.” Előadása közben a kutatóeszközeit is megmutatta, és mikroszkóp segítségével betekintést nyerhettünk a tenger vizének mikrovilágába. Ajándékot is kaptunk Villablancától: búcsúzáskor emlékül átadta egy itt honos aprórákfajta (*Euphusia superba*) preparált példányát.

A helyiségből kilépve meglepődve láttuk, hogy odakünn csak úgy nyüzsögnek a pingvinek. A fotózást kedvesen tűrték, egészen szelídek voltak. Egy kíváncsi foka is az objektív látószögébe került. A fényképezést végül abbahagytuk, mert negyed egykor a Zodiak már a jégtörőhöz indult velünk. A hajó felé haladva jégdarabokat halásztunk ki, amelyek átlátszóbbak voltak a legtisztább üvegnél. Ez a jég állítólag több tízezer évvel ezelőtt keletkezett. Ahogy mondják, whiskyhez ennél jobbat sehol nem tudnak előállítani. Kipróbáltam – valóban így van.

Ebéd közben megtudtuk, hogy este hatkor ismét a szárazföldre mehetünk. Estefelé az ott-tartózkodást kellemessé tette a pingvinek közelsége; közvetlenül a felszín alatt úsztak, és hajónk közelében produkálták magukat. A zászlórúdon lengő, három fehér csillogos kék zászló azt jelentette, hogy az ellentengernagy még mindig a fedélzeten van.

Már hat óra előtt készen állunk, hogy átvigyenek bennünket a szárazföldre, ahol Enrique, az ornitológus volt a kísérőnk. Társaságában túrára indultunk egy dombra; kalauzunk a rámenős sirályokat fényképezte, mi pedig a magasból megtekintettük az Arturo Prat bázist és a Discovery-öblöt. A fényképezés nehézségekbe ütközött. A sirályok lépten-nyomon objektívünk elé kerültek, tudunkra adták, hogy ez az ő felségterületük. A hajóhoz visszatérve egy világítótorony mellett haladtunk el. Zuzmó borította, érdekes szikladarabkákat gyűjtöttünk.



Hajónkra visszatérve lezuhanyoztunk, majd megvacsoráztunk. Mivel a következő napot is az Eduardo Frei sarki állomáson készültünk eltölteni, felkészültünk arra, hogy internetes naplónkba villámpostaként hosszú levelet küldünk. Tájékozódni kívántunk, ezért Ferkó felment a parancsnoki hídra. Mivel már kilenc óra volt (Szlovákiában már november 24-e), argentin pezsgőt és poharakat készítettem az asztalra (chileit Punta Arenasban sem tudtam szerezni). Születésnapom lévén meg akartam lepni barátomat és útitársamat. De ő lepett meg engem. Gyönyörű ajándékot húzott elő a fiókból. Fából készült papírvágó kést az Oscar Viel jégtörő emblémájával. Koccintottunk. Tudatosítottam, hogy születésnapomat ugyan nem legközelebbi szeretteim – Erika, a feleségem, Ricsi, a fiam és a szülők – társaságában ünneplem, de legalább az Antarktiszon, ami azért mégsem mindennapi. A léghőrt még ünnepélyesebbé tették a látóhatár peremén kúsó antarktisi nap sugarai. Feleségem és fiam fényképével a kezemben, rájuk gondolva aludtam el.

2000. **november 24.** Éjszakai hajóút volt mögöttünk, és ahogy az útiterv előírta, az Eduardo Frei állomás előtt horgonyoztunk. Reggeli után közölték velünk, hogy most nem mehetünk a szárazföldre. Új személyzet váltja fel az eddigit, és tovább haladunk a „valódi” antarktisi O'Higgins állomásra, amely már nem szigeten áll, hanem az Antarktisi-félszigeten. Hiába magyaráztuk, hogy az e-mailt el kell küldenünk (a parancsnok azt válaszolta, hogy ezt később, az állomásra visszatérve is megtehetjük). Kissé kiábrándult voltam (néhány születésnap gratulációt is vártam), de már tisztában voltam vele, hogy utazás közben nem kell mindig mindennek sikerülnie.

Dél felé haladtunk, és a Bransfield-szoroson keresztül több mint hat óra elteltével az O'Higgins állomásra jutottunk, de közben még megálltunk a Montravel-szigetnél, hogy a technikusok egy csoportja helikopteren kiszálljon és ellenőrizze a világítótorony műszaki állapotát.

Közben megkértem a hajó rádiósát, hogy műholdas rendszer segítségével tegye lehetővé a hazatelefonálást. Az otthoni telefon a harmadik kísérletre is kellemetlenül reagált: ön nem létező számot hív. Csalódott voltam, már majdnem feladtam, amikor eszembe jutott a mobiltelefon. Érdemes volt, elsőre sikerült, és Erika, illetve Ricsi gratulációja után megtudtam, hogy otthon minden rendben van.

Délután kettőkor lehorgonyoztunk az Antarktisi-félszigethez tartozó Graham-földnél (Chilében Tierra de O'Higgins néven ismerik), a Covadonga-öbölben. A Base Antartica del Ejercito Gral Bernardo O'Higgins telep koordinátái: déli szélesség 63° 19'12" és nyugati hosszúság 57° 53'52". Az 1948. február 18-án létesített állomáson már évek óta a Lipcsei Geodéziai Intézet folytat földmérés-kutatási tevékenységet.

Az ideszállított anyag kirakása itt sokkal bonyolultabb volt, mint más állomásokon. Az öböl vize sekély, így hajónk a bázistól több mint egy kilométerre horgonyzott, miközben az anyagot partra szállító bárkák mozgását a zajló jég nehezítette, tette hosszadalmassá.



Ötkor megtudtuk, hogy a szárazföldre visznek bennünket, de csak egy órára, mert romlik az idő. Ezt rendkívül rövidnek tartottuk, ugyanis nemcsak a természet filmezésével és fényképezésével akartuk az időt mulatni, hanem éppen itt, az „igazi Antarktison” kívántunk Milan Rastislav Štefánik emléke előtt is tisztelegni.

Gumicsónakunk jégtablák között manőverezett, fölöttünk a készleteket partra szállító helikopterek motorja zúgott, és eszembe jutott, hogy éppen ma, születésnapomon sikerül először rálépnem az Antarktiszra.

Az O'Higgins sarki állomás kellemetlen büzzel köszöntött bennünket. Ezt az elképesztő mennyiségű pingvin idézte elő. Szikladarabokból összetákolt fészkekön ültek, többnyire két tojáson. Annyira szelídek voltak, hogy a helikopter erős zúgása se zavarta őket, eltűrték a kíváncsiskodók és tolakodók jelenlétét, az éppen működő kotrógép zaját, vagy a hangszóróból kiáradó harsány zenét – ezzel köszöntötték tudniillik az állomásra érkező új személyzetet.

A mindössze három épületből álló állomásnál érdekes irányjelző táblákra lettünk figyelmesek. A fatáblák szövege arról tájékoztatott, milyen irányban és mekkora távolságra vannak a világ különböző fontosabb pontjai. Így pl. leolvashattuk, hogy Santiago de Chile 3 755, Punta Arenas 1 325, az Északi-sark 16 786, a Déli-sark 3 216, Berlin 14 205, Moszkva pedig 15 440 km-re van innen.

Úgy döntöttünk, hogy Milan Rastislav Štefánik 120. születésnapja tiszteletére a tájékoztató táblától nem messze jégdombok és hóhegyek között állítjuk fel Štefan Mlich művét, a kőből és huzalból alkotott piramist.

Mielőtt visszatértünk volna a jégtörőre, bementünk a sarki állomásra, ahol a postai emlékbélyegző keresése közben megismerkedtünk Pizareo parancsnokkal. Készségesen segített, lebélyegezte a képeslapjainkat. A motorcsónakba szálltunk, de előtte gyűjteményünk gyarapítására még itt is magunkhoz vettünk néhány kódarabot.

Hétkor már a jégtörő fedélzetén voltunk. Vacsora után ismét megkíséreltünk hírt adni magunkról a Magellán műholdas kommunikátorral. El se akartuk hinni, hogy továbbította két üzenetünket. Nyomban újabbak írásába kezdtünk, a tápelem azonban lemerült. Már annak is örültünk, hogy két üzenetet sikerült elküldenünk.

A hír, hogy visszatérünk az Arturo Prat bázisra, nemcsak minket lepett meg hanem (értetlen tekintetükből ítélve) nyilván magukat a tiszteket is. De a másnapi látogatás okát nem tudtuk meg.

2000. **november 25**-én reggel negyed kilenckor az Arturo Prat előtt a Discovery-öbölben horgonyoztunk le. Tudatták, hogy a motorcsónak kilenctől egészen estig óránként fordul a szárazföld és a hajó között. Meglepődtünk, mert – noha gyönyörű napsütéses idő volt – a szárazföldre motorozás iránt csekély volt az érdeklődés. Minket azonban ez nem befolyásolt, emlékezetes kirándulást tettünk a Greenwich-szigeten. Pingvinekkel és fókákkal találkoztunk, számos érdekes felvételt készítettünk. Feltűnt, milyen óriási különbség van az itteni, illetve a Graham-földi hó-



takará között. Ott alig tudtuk magunkat átvágni a vastag hórétegen és a jégtorlaszokon, itt az öböl partja csaknem hótól mentes volt. A kavicsos-kőgörgögeteges parton fókacsontvázakat láttunk, amelyeket máshol hóréteg borított.

Fél egykor elhatároztuk, a jégtörőre megyünk, hogy megebédeljünk, új filmtekercseket vegyünk magunkhoz, majd visszatérünk, hogy az öböl másik oldalát is végigjárjuk.

Egy órával később már ismét gumicsónakon vagyunk, és a szárazföld felé tartunk. Sirályok keringtek körülöttünk, egy foka maradványaival táplálkoztak, jelenlétünk nem zavarta őket. Kirándulásunkat jégtömbök és néhány méter magas hófalak gátolták, amelyek időnként letöredezték, és nagy robajjal az öböl vizébe zuhantak. Úgy tűnt, ez az a hely, ahol alkalmas emlékfelveteleket készíthetünk expedíciónk főszponzora, az Union Biztosító Rt. számára. Tehát felmáztunk a kiugró hótömbök szélére, készítettünk néhány felvételt, és visszatértünk hajónk fedélzetére.

Magellánunkkal üzeneteket próbáltunk küldeni. Ismét sikerült. Jókedvre derített bennünket, hogy internetes naplónk olvasóitól is kaptunk néhány üzenetet. Fél hétkor félórás közös imán vettünk részt, amelynek inkább énekléssel összekapcsolt meditációjellege volt. A pap végül rózsafüzérrel és szentképekkel ajándékozott meg bennünket. Vacsora után filmvetítésen voltunk, majd mindketten aludni tértünk.

2000. **november 26-án**, vasárnap furcsa zajra ébredtünk. Reggeli közben tudtuk meg, hogy katonai kitüntetések átadására készülnek, és egész nap ünnepi hangulat lesz a hajón. Mi is jelen akartunk lenni a nem mindennapi eseményen, ezért gyorsan végeztünk az egyébként is unalmas reggelivel.

Risso kapitány, a jégtörő parancsnoka ünnepi beszédet mondott, két katonát kitüntettek, Gonzales urat pedig előléptették.

Tizenegykor egy ideiglenesen átalakított helyiségben szentáldozással egybekötött szentmise volt. Guzmán atya az ünnepélyesség fokozására kisebb oltárt is készített. A misén, helyszűke miatt, csak tisztek és civil utasok vettek részt.

A hajó tatján kialakított helikopter-leszállóhelyen ebéd helyett fogadásra került sor. Négy nagy szabadtéri, faszénttüzelésű grillezön jelentős mennyiségű csirkecomb, kolbász és frissensült készült. Frissítőkön kívül sört fogyaszthattunk, és megkóstoltuk a vörösbor meg a számoalé érdekes keverékét. A kedves ünnepélyen az Arturo Prat sarki bázis egész személyzete is részt vett Montoja parancsnok vezetésével. Asztalt és széket itt is csak a tisztek és a civilek számára készítettek. A legénység a jégtörő peremén ülve szórakozott. Nem tudtam meg, hogy e programot pontosan erre a napra időzítették-e, vagy a véletlen műve volt az időpont kiválasztása. Tény, hogy csodálatos az idő, ez volt antarktiszi tartózkodásunk legszebb napja. A hangszórókból kellemes zene áradt szét a fedélzeten.

Odavittük zászlónkat, amely Ferkóval együtt már az Északi-sarkon is volt, és az Oscar Viel chilei jégtörőn Risso parancsnok társaságában fényképeket készítettünk. Megtudtuk tőle, hogy a parancsnokság és a legénység közeledésének ezt a formáját ő



honosította meg, és hogy felettesei közül nem mindenki viseltetik megértéssel a tekintélynövelés e módja iránt.

A fogadás estig tartott, befejezése után Gonzales a tiszti klubba invitált bennünket előléptetésének megünneplésére. A vendégeket számos hidegtál és egzotikus falatkák sokasága várta. Cutty Sark whiskyn, kólával felszolgált Baccardi rumon kívül Pisco, a chileiek nemzeti itala is volt az asztalon. Gitárkísérettel énekeltünk, kiváló volt a hangulat. A mulatozás a katonák által játszott karaoke alatt hágott tetőpontját.

2000. **november 27**-én reggel, éjszakai hajózás után a György király-szigetnél, az Eduardo Frei bázis előtt horgonyoztunk le, majd tízkor a szigetre léptünk. Végre meglátogathattuk az állomás kórházát, és a világhálón továbbíthattuk a már napokkal ezelőtt megírt levelet.

A helyi boltocska, sajnos, zárva volt, így az emléktárgyvásárlást máskorra halasztottuk.

A sarki állomás közelében pingvinrezervátum van, amely számunkra már nem volt túlságosan érdekes, hiszen utunk során lépten-nyomon láthattunk ilyen madarakat. Figyelmünket inkább az Eduardo Frei sarki állomás megtekintésére összpontosítottuk.

A jégtörőn ebéd közben közölték velünk: ha valakit érdekel, helikopterkirándulást tehet a környéken. Elszomorított bennünket, hogy csak egy szabad hely volt. Itt megnyilvánult bennünk az erős csapatszellem, és úgy döntöttünk, hogy inkább motorcsónakon kimegyünk a szigetre, és megtekintjük valamelyik részét. Végigmentünk az öböl partján, majd felkapaszkodtunk egy dombra. Közben megálltunk az iskola épületénél, amely zárva volt, de a tantermekbe kívülről benéztünk.

A dombtetőről letekintve olyan panoráma nyílt előttünk, amelytől gyorsan megfélekedtünk a fáradtságról. Nemcsak a sarki állomást láttuk, hanem a Maxwell-öblöt is az ott horgonyzó jégtörővel.

Volt még időnk, így továbbindultunk. És éppen itt ért bennünket hajóutunk legnagyobb meglepetése. Mindössze néhány tucatnyi méterre tőlünk egy vasból készült keresztre lettünk figyelmesek. Tévedtünk, mikor azt gondoltuk, hogy az Antarktiszon elpusztult chilei tisztnek állítottak ezzel emléket. Közelebb mentünk, elolvastuk a feliratot, amely zavarba ejtett bennünket. A kereszten ezt olvashattuk: Kamil Suchánek, 23. 2. 1972 – 14. 5. 1993. Mivel ilyen nevű sarkkutatóról soha nem hallottunk, feladatul tűztük ki, hogy otthon majd minél többet megállapítunk róla.

A jégtörőn a Suchánek emléket őrző keresztről semmit se tudtak. „Otthon kell ezt kinyomoznunk” – mondotta Ferkó. Késő éjszakáig beszélgettünk az elmúlt nap élményeiről és arról az ismeretlen, mindössze huszonegy éves emberről, aki az An-

²A Kamil Suchánek naplójából vett részt lásd a 69–76. oldalakon!



tarktiszon a legdrágábbal, életével fizetett. Tünődünk, ki lehetett ez az ember, hogyan jutott erre a kontinensre. Találgatásunkat a György király-szigetről távozó jégtörő motorjainak dübörgése szakította félbe.

2000. **november 28-án** reggel még mindig hajózunk. A parancsnoki hídon megtudjuk, hogy a Bransfield-szorosban északkeleti irányba, utunk legkeletibb pontja, a Clarence-sziget felé haladunk. Baloldalt magunk mögött hagyjuk az Elefánt-szigeteket (Isla Elefante), keletre, az Isla Clarence északi kiszögellése felé haladunk, ahol a műszaki személyzet helikopterek segítségével a Lloyd-fokon létesített világítótorony működését ellenőrizte.

Itt nem jutottunk ki a szárazföldre. A világítótorony ellenőrzése után körülbelül húszórás hajóút vár ránk. Délnyugati irányba haladva jutunk el a Gabriel Videla sarki állomáshoz. Ez alatt az idő alatt a földrajzi szélesség négy fokán kellett áthaladnunk (1 fok kb. 111 km), és mivel nem toronyiránt tartottunk dél felé, kb. 500 km megtétele várt ránk.

Tehát volt elég időnk naplórásra, a már működő Magellánnal üzeneteink továbbítására. A készülék segítségével az otthonról küldött üdvözléseket is megkaptuk. Sikertelenül próbáltunk az Oscar Viel jégtörő hivatalos pecsétjeit, amelyekkel expedíciós képeslapjainkat emlékül lebélyegeztük. Vacsora után még nem kíváncsiak voltunk az ágyba, ezért a külső fedélzeten maradtunk, gyönyörködve az antarktisi naplementében.

2000. **november 29-én** a délelőtti órákban kifutottunk a Bransfield-szorosból, és a Hoseason-, illetve a Trinidad-sziget között a Gerlache-szorosba érkeztünk. Egyre gyakrabban hagytunk magunk mögött különböző alakú és nagyságú úszó jégtáblákat, amelyeken nemegyszer fókák napoztak, vagy éppen játékos pingvinek csoportjait hajkurászták. A sok apró sziget és a már említett jégtáblák között haladva bebizonyosodott a jégtörő tisztikarának rátermettsége. Az Antarktisi-félsziget mentén, a Two Hummock-, illetve a Brabante-sziget mellett haladva az Anvers-szigethez értünk. Itt délnyugati irányba balra fordultunk, és a Graham-föld hosszú nyúlványát, az Arctowski-félszigetet körülhajózva, majd a Lemaire-sziget mellett elhaladva az egész Antarktisz egyik legszebb tájára, a Paradicsom-öbölbe jutottunk.

Megtudtuk, hogy itt két sarki állomás működik. Az Almirante Brown Argentínáé, odaérkezésünk idejében azonban nem működött. Jégtörőnk négy órákor a Chile által működtetett Base Aerea Presidente Gabriel Gonzalez Videla sarki bázis előtt vetett horgonyt (déli szélesség 64° 50'54" és a nyugati hosszúság 62° 55'33").

Miközben folyt e sarki állomás működéséhez szükséges áru kirakása, a parancsnoki hídra mentünk, ahonnan szebb volt a kilátás. A kapitány meglepődve kérdezte, miért nem akarunk partra szállni, hiszen tíz perc múlva indulás. Ismét szeren-



csénk volt, villámgyorsan felkészültünk, motorcsónakra szálltunk, amely merészen nekivágott a Paradicsom-öböl jeges vizének.

A szárazföldre érve Iván Guzman atya közös imára hívott bennünket, és felszentelte a Gabriel Videla kutatóállomást. A chilei bázisok közül ez a legkisebb, csak idényjellegű, télen ketten tartózkodnak rajta, rengeteg pingvin társaságában. Itt van az Antarktisz egyik legnagyobb pingvintelepe. Mivel az állomást még nem rendezték be, emlékbélyegzőt, sajnos itt nem tudtunk szerezni.

Nem vesztegettük az időt, és a pingvinek között rábukkantunk egy olyan területre, ahol a hatalmas összetorlódott jégablákon kívül csak mi voltunk. Ferkóval egyetértettünk abban, hogy ideális hely ez arra, hogy itt járva másodszor is tisztelettel megemlékezzünk Milan Rastislav Štefánik születésének 120. évfordulójáról. Egy jég-tömbön, a szabad természetben elhelyeztünk egy emléktáblát, Bučinsky úr alkotását.

Felvételeket készítettünk, majd gyorsan visszatértünk a jégtörőre, amely, mivel az idő rosszra fordult, kénytelen volt elhagyni az öblöt és a sarki állomást. A parancsnoki hídon örömhír fogadott bennünket: utunkat déli irányba folytatjuk, és – ha az időjárás engedi – a déli sarkkörön is áthaladunk.

A Lemaire-szigetnél visszafordultunk a Gerlache-szoros vizébe. Hatalmas hegycsúcsok között, gleccserekben gyönyörködve haladtunk, miközben jégablák csapódtak a hajónkhoz. Elhajóztunk a Bryde- és a Wiencke-sziget mellett, és nyugatra fordultunk. A Bismarck-szorozhoz értünk, amely már közvetlenül kapcsolódik a Csendes-óceánhoz. Később a Csendes-óceán vizén folytattuk utunkat dél felé. Nem akartuk elmulasztani a déli sarkkör átlépésének pillanatát, így az ébresztőórát beállítottuk reggeli hatra.

2000. **november 30**-án idejében felébredtünk, a parancsnoki hídon azonban megtudtuk, hogy a rossz idő és a magas hullámok miatt a sarkkörön két-három órával később haladunk át.

Reggeli után visszatértünk a parancsnoki hídra, ahol a szolgálattevő navigátorok már a sarkkör pontos vonalának megállapításával voltak elfoglalva. Helyzete ugyanis változik, mégpedig az adott időszakban a Nap delelése szerint. Pontos helyzetét táblázatok szerint határozzák meg, és ezek azt mutatták, hogy a sarkkört a déli szélesség $66^{\circ} 33'18''$ -en lépjük át. E vonalon öt perccel fél tíz után a nyugati hosszúság $68^{\circ} 39'33''$ -én haladtunk keresztül.

Hangszórón közölték a jelenlevőkkel, hogy éppen annak vagyunk szemtanúi, ahogy Risso kapitány vezetésével a hajó utoljára lép be Neptunus birodalmába. A kapitány utolsó hajóútjáról volt ugyanis szó, mivel a jövőben a tengerészeti minisztériumban lép szolgálatba.

Neptunus mintha nem akart volna bennünket fogadni. Az idő egyre rosszabbra fordult, hóvihár tört ki jégveréssel, és a szél 47 csomós sebességgel tombolt (1 csomó = 1,8 km/óra). Az ötméternyi magas hullámok a hajó fedélzetén is átsaptak.



Ebéd közben a hangszóróból megtudtuk, hogy a rossz idő veszélyeztetheti a jégtörő biztonságát, így személyzetét is, ezért visszatér az Arturo Prat sarki állomásra. Megállapítottuk, hogy utunk során legdélebbre a déli szélesség 67° 06'06"-ig jutotunk el. Ezt beírtam a naplóba, megjegyezve, hogy az Adelaide-sziget déli kiszögellésénél fordultunk vissza.

A tomboló szél és a nagy hullámok hatására a jégtörő egész délután és este szinte elviselhetetlenül hányódott. Sebessége az optimális 16-ról 5 csomóra csökkent. Nemcsak én időztem a fekvőhelyemen, hanem a tengerészek közül is sokan. Tengeribetegségnél ez a testhelyzet a legalkalmasabb. Be kellett ismernem, hogy Ferkó nagyon előrelátó volt, amikor Punta Arenasban tengeribetegség elleni gyógyszert vásárolt. Noha adott néhány tablettát, rajtam ez nem segített, és egész éjjel szenvedtem.

2000. **december 1**-jén tovább hánykolódtunk. Felkapaszkodtam a parancsnoki hídra, de nyomban visszafordultam, hogy lefeküdjek. Szinte semmit nem ettem. Észak felé vezető utunk ugyanolyan volt, mint a sarkkört megcélzó. Csak az idő volt rosszabb. Aztán megnyugodtam: az erős szél és a rossz látási viszonyok miatt akkor se tudnék fényképezni, ha teljesen rendben volnék.

Délután háromkor, több mint huszonnégy órai kellemetlen hányódás után a jégtörő végre nyugalmi állapotba került, és már nem imbolygott. A Bismarck-szoros védett vizeire értünk. A havazás ugyan nem csillapodott, de a szél mérséklődött, a hullámok eltűntek. Újabb üzeneteket továbbítottunk és vettünk műholdas kommunikátorunkkal, a Magellánnal.

Estére a Gerlache-szorosba értünk, ahol hasonló idő fogadott bennünket. Az előző két nap alatt alaposan kialudtuk magunkat, így vacsora után a klubhelyiségben hajnali fél kettőig televíziót néztünk.

Reggel már a Discovery-öbölben, az Arturo Prat sarki állomásnál horgonyoztunk. Rossz idő volt. Havas eső, szél és köd tette kellemetlenné és fárasztóbbá a tengerészek munkáját. Reméltük, hogy délután partra szállhatunk, és legalább kis ideig szilárd talajt érezhetünk a lábunk alatt. Végül azonban az egész napot e-mailok küldésével és vételével töltöttük. Internetes naplónkban egyre több volt a jókívánság³. Egy órával korábban vacsoráztunk. Ezt követően kellett volna megünnepelni a sarkkör átlépését. A legénység azonban az egész napi munka után annyira kimerült volt, hogy a kapitány az ünneplést másnapra halasztotta. Az estét tévézéssel, zenés szórakoztató műsorok nézésével töltöttük.

Éjszaka és reggel is rossz idő volt. A viharos szél, a havazás és a köd azt sugallta, hogy az Antarktison nagyra kell értékelni a napsütés és a derült napok ritka

³Ezek közül illusztrációként néhányat közzé is teszünk a Baráti üdvözletek című alfejezetben, a 68–69. oldalakon



pillanatait, amelyekben antarktiszi tartózkodásunk első két hetében részünk volt. Délután kissé jobbra fordult az idő, és felszállt a köd. Örömmel fogadtuk az Antarktiszra utazás utolsó kínálkozó lehetőségét, így a jégtörő oldalán utoljára leereszkedtünk a gumicsónakokba. Az Arturo Prat sarki állomást és a Discovery-öblöt már alaposan ismertük, de a kontinenshez kapcsolódó élmények teljességéhez még hiányzott a ködös és viharos időben tett séta. Körüljártuk a bázist, majd még egyszer betértünk falai közé. Elbúcsúztunk a személyzettől, és visszatértünk a jégtörőre, ahol didergő szervezetünknek jólesett a meleg zuhany és a forró tea.

Vasárnap volt, így fél hétkor szentmisén vettünk részt, ahol gondolatban köszönetet mondtunk azért, hogy eljutottunk az Antarktiszra, és hogy épségben teljesítettük az igényes programot.

Vacsora közben megtudtuk, hogy a sarkkör átlépésének tiszteletére Neptunus-ünnepélyt tartanak, ezért vegyük fel a piros overallt. Valamennyi újonc, aki életében először tette be lábát a tengerek istenének birodalmába, a klubhelyiségben gyülekezett. Innen szíjakkal és pálcákkal a hajó elülső fedélzetére zavartak bennünket. Vörös és kék füst terjengett, és ezt géppisztoly-sorozatok kísérték. Felülről vízzel öntözték bennünket, és szárazbabot, borsót és rizst szórtak ránk. Zenekísérettel, kifestett, mulatságos öltözetű segédei társaságában érkezett meg Neptunus, a tengerek istene. A köszöntőbeszéd után egyenként szólítottak bennünket, és mindegyikünkkel megettettek egy darab nyers tésztát, amit sós kávéval öblítettek le. E „finomságok” után rózsaszínű, ragacsos és gyorsan száradó tésztával kenték be arcunkat. E művelet közben mindenkit valamely tengeri hal nevére kereszteltek. Ferkó a Congrio hal nevét kapta. Nekem a Jurel név jutott (maga a hal a mi angolnánkhoz hasonló). A szertartás utáni lemosakodás nem volt egyszerű, a hajunk közé került tésztába még másnap is beleakadt a fésű.

Tízkor álarcosbál volt a klubban. A jelmezeket abból készítettük, ami éppen kéznél volt. Ennek ellenére szellemes és mulatságos átalakulásokra került sor; a pap például bokszolóra változott át, Chamy, a helikopter pilótája csecsemővé, a brazil diplomata plébánossá, Gonzales tiszt török basává, Enrique, az ornitológus katonává, Ferkó pedig sízővé. A hangulatot a gitárzene is fokozta; általunk is ismert dalokat játszottak. Joe Vanconcelosa Vivo Godwana című slágerét a karaokecsoport többször is előadta. Az asztalon hidegtálak voltak, és italok. Késő éjszakáig mulattunk.

A reggelinél megtudtuk, hogy már nem megyünk ki a partra, noha csak délután kettőkor indulunk. A semmittevés hosszú óráit naplóírással, a National Geographic folyóirat olvasásával, üzenetek küldésével és vételével töltöttük. Délután az egyébként is szörnyű idő még rosszabbra fordult, és az indulást éjfélre halasztották. Az időt tévézéssel múltattuk, és élményeinkről társalogtunk. Éjfél előtt már minden készen állt a horgony felszedésére, Ferkóval felbontottunk egy palack bort, és azt kívántuk, hogy szerencsésen érkezzünk vissza Punta Arenasba.



Az éjszakai gyötrődést nappali kínlás váltotta fel. A Déli-Shetland-szigetek elhagyása után a Drake-szoros nyílt térségébe kerültünk. A széllekésekkel súlyosbított vihar sebessége időnként több mint 50 csomó volt, és akkora hullámok támadtak, amilyeneket a sarkkör áthajózásakor láttunk. Egész nap 6 csomó sebességgel haladtunk, és most sem éreztem magam a legjobban. Képtelen voltam írni, olvasni, de még televíziót nézni is. Feküdnöm kellett. A jégtörő külső fedélzetén összefüggő jégtakaró és fagyos hóréteg képződött. A parancsnok szigorúan megtiltotta a zárt terek elhagyását. Egyre nagyobbak lettek a hullámok, s mivel a mi kajütünk elöl volt, az ablakunkig fölcaptak, és a víz már kezdett beszivárogni. Egy hatalmas hullám oldalba kapta a jégtörőt, hogy milyen erővel, azt két vaskonténer megrongálódása bizonyította. A tartályokban sarki állomásra szállítottak anyagot.

E kellemetlen percekben egyre gyakrabban gondoltam a családomra. Bántott a lelkiismeretem, hogy eljöttem, és otthon hagytam őket. Nem önzés ez? Így tűnődve, a virradatra várva, végre elaludtam.

2000. **december 6-án** reggel napsugarak ébresztettek bennünket; apró ablakunkon kajütünkbe lopóztak. A hullámokat látva azonban tudtuk, hogy a kellemetlen szél nem csillapodott, s hajónk továbbra is hánykolódik. Mikulás-nap volt, és egyre csak fiamra gondoltam, az foglalkoztatott, vajon mit hoz neki Szent Miklós, és hiányzom-e neki.

Nem volt könnyű az ágyról leszállni. A hullámverés miatt mindenünk a padlón hevert szerteszét, állandóan ingadoztunk, így a véletlenen múltott, nem lépünk-e rá valami törekenyre.

Délután ötör – miután több mint két napig a Drake-átjáróban hajóztunk – végre megpillantjuk a szárazföldet. Megközelítettük a partot, és közvetlen közelében körülhajóztuk a számos hajóskapitány és tengerész által rettegett pontot, a Horn-fokot (Cabo de Horno). A Wollaston-szigetsortot – amelybe legdélibb kiszögellésével a már említett fokkal a Horno-sziget is tartozik – nemzeti parkká nyilvánították (Parque Nacional Cabo de Hornos). E lakatlan terület a világ legdélibb nemzeti parkja.

Balról magunk mögött hagytuk a Horno-szigetet, és a Déli-tengerszorosba (Paso Mar del Sur) értünk. A Nassau-öbölbe egyik oldalról a Carrasco-, a Herschel-, a Freycinet-sziget, másíkról pedig a Deceit-sziget között futottunk be. Navarino lakott sziget, közte és az aprósíka Lennox- és Picton-sziget között húzódik a Goree-szoros, amelynek végíhajózása után háromnegyed tízenegykor végre a Beagle-csatornába értünk. Az Argentína és Chile közötti határt ez a keskeny vízí út képezi. Több gleccsert, hóborította hegyormot láttunk a hajóról. A partot ember nem járta erdő szegélyezi. A csatorna titokzatos vízén a szigetcskéék mintha a hajózást akarnák meggátolni.

Ma sem veszélytelen itt a közlekedés. Egy amerikai hajó, a Logos roncsa is ezt bizonyítja: 1990-ben a Beagle-csatorna torkolatánál zátonyra futva pusztult el. A roncsot – emlékeztetőként – otthagyták.



Közvetlenül éjfél előtt futottunk be Puerto Williamsbe, ahol jégőrönket zeneszóval köszöntöttek, a kikötő parancsnoksága pedig díszszemlét tartott. Négy nap után végre szilárd talajra léptünk. Őszintén szólva jólesett, hogy lefekvés előtt sétálhattam egyet a szárazföldön.

2000. **december 7-én** a reggelinél közölték velünk, hogy kirándulást szerveznek a városba. A mikrobusz tízkor indult. Volt még egy órányi időnk, Ferkóval ezt a kikötő környékének megtekintésére hasznosítottuk. A Navarino-szigeten fekvő Puerto Williams a földkerekség legdélibb városa. Koordinátái: déli szélesség $54^{\circ} 55'48''$, nyugati hosszúság $67^{\circ} 36'18''$. Ezernyolcszázan lakják, többségük katona. Jégőrönkön kívül még három, teljesen felfegyverzett hadihajó horgonyzott a kikötőben. Úgy éreztük, mintha nem városban lennénk, hanem egy katonai bázison. A kikötőnél irányjelző táblákra figyeltünk fel: Párizs 15 001 km, Berlin 16 112 km, a Horn-fok mindössze 187 km.

Napsütéses idő volt, így az iskola mellett átsétáltunk a főterre, ahol boltocskák, éttermek, sörözők és bankok között posta is állt. Bementünk, és egy bélyegzővel tanúsították, hogy a világ legdélibb fekvésű városában vagyunk. Már tízre járt, s mivel a város és környéke megtekintésére készültünk, visszatértünk a jégőrönkhöz.

Katonai szálláshelyeken kívül voltak itt más, különböző színű épületek is, azonban tény, hogy gyéren volt közöttük polgári rendeltetésű. A Plaza Libertador Bernardo O'Higgins-térről szép kilátás nyílt a várost körülvevő hegycsúcsokra, amelyek között az 1 306 méteres Pico Navarino a legmagasabb. Látványosabb volt az a hegycsoport, amely megérdemelten kapta a Navarino Fogai nevet (Los Dientes de Navarino). A helyi jachtklubot (Club Naval de Yaates Micalvi) is megtekintettük; kikötőjében hamburgi és southamptoni vitorlások is horgonyoztak. Végül kirándultunk az erdőbe, egy kis vízeséshez. A csapásokon turistaút-jelzőtáblákat vettünk szemügyre, így már sejtettük, hová készüljünk délutánra. A Bandera-hegyre indultunk túrára. Útközben megcsodáltuk a virágzó természetet, de haldokló erdőket is láttunk. A tetőn voltunk, amikor havazni kezdett, de csak néhány percig, így megcsodálhattuk a Beagle-csatornát, a szomszédos Argentínában magasodó hegycsúcsokat és a Puerto Williams kikötőjét az ott horgonyzó Oscar Viel jégőrővel. Megközelítettük a már említett Navarino Fogait. Visszatérés után a helyi Pinguino pubban söröztünk. Képeslapokat írtunk, megbeszéltük az aznap történeteket, majd a hajón megvacsoráztunk. Megtudtuk, hogy éjfélkor indulunk, és mivel – az érdekes Beagle-csatornán hajózva – éjszaka is úton leszünk, ráadásul a csaknem százezer lakosú Ushuaia argentin város mellett haladunk el, három órára nyugovóra tértem. Érdekes, hogy Ushuaia az a város, amely Puerto Williamsszel vetélkedik a világ legdélibb városa címért. A chilei Puerto Williams ugyan délebbre van, de az argentin város képviselői azzal érvelnek, hogy nem teljesíti egy civil város kritériumait, és hogy katonai bázisról van szó.



Az ébresztőóra negyed órával éjfél előtt csengett, majd pontosan 15 perc múlva zene kíséretében elindultunk. A fényárban úszó Ushuaiát messziről megláttuk. A várost magunk mögött hagyva nyugovóra tértem, de ismét csak három órára. Ugyanis meg akartam nézni, hogyan haladunk végig a Beagle-csatornán.

2000. **december 8.** Utolsó napja az Oscar Viel jégtörőn megtett hajóutunknak. Már ötkor talpon voltunk. Előttünk terült el a Gordon-sziget, amely a Beagle-csatornát északnyugati (Noroeste) és délnyugati (Suroeste) részre osztotta. Északra tartottunk, tehát a Canal Beagle Noroeste vizén haladtunk. Nem sokkal indulás után szemünk elé tárult a Tűzföld egyik legimpozánsabb jégfolyama, az Italia-gleccser. Ahogy haladtunk, további gleccsereket pillantottunk meg; elhaladtunk a Francia-, az Alemanía-, a Romanche- és az España-gleccser mellett. Valamennyit megcsodáltuk, láttuk, ahogy az Andok legdélibb nyúlványainak hóborította csúcsairól, az ún. Darwin-hegységről a gleccser jege a fjordokba zúdul. A Romanche-gleccser egy több száz méteres falnál ér véget, ahonnan robajjal zúdul alá a jég. A hajnalpír csak fokozta e természeti csoda szépségét; a napsugarakat többszörösen visszaverte az óriási jég- és hótömeg.

Szépségét tekintve az impozáns terjedelmű Parque Nacional Alberto de Agostinihez tartozó Rézsutos-gleccser (Ventisquero Oblicuo) is felveszi a versenyt a többi jéggárral.

Az O'Brien-sziget déli részén a Ballenero-csatornába értünk, és ettől kezdve már ismert vizeken hajóztunk. Ezen az útvonalon, ellenkező irányban, már három hete is végimentünk. Ismét a Cockburn-csatornában vagyunk, a Contramaestre-gleccsernél, majd a Magdalena-csatornában, ahol ismét megpillantottuk a 2 234 méter magas, jégborította Mt. Sarmientát.

Este hétkor az egész amerikai kontinens legdélibb pontja táján hajóznak. A Froward-fok (Cabo Froward) alatt vagyunk. Sajnos, viszonylag távol, Ferkóval ezért elhatároztuk, hogy másnap Punta Arenából megpróbálunk eljutni e pontra.

Vacsora után rövid, de kellemes séta következett. A szerencsés visszatérésre koccintottunk egy pohár borral, és mindketten kaptunk két értékes okiratot. Az egyiket az Antarktiszra, konkrétan az Arturo Prat sarki állomásra utazásért, a másikat, mert áthajóztunk a déli sarkkörön.

Tíz órakor már a Magellán-szoros vizein, a végállomást jelentő Punta Arenas város előtt voltunk. A személyzet többsége négy napra itt marad, majd a hajó továbbindul északra, anyakikötőjébe, Valparaisóba.

Jégtörőnk tizenegykor lehorgonyozott a kikötőben. Összegeztük a huszonkét napos hajóút eredményeit, amelynek során megismertük a nyugati Antarktisz egy részét, konkrétan az Antarktisi-félszigetet és a környező szigeteket. Öt különböző helyen tizenkétszer tartózkodtunk szárazföldön, és nemcsak a természetről szereztünk értékes ismereteket, hanem a szélsőséges viszonyok között dolgozó emberek munkájáról is. Egészen a sarkkörig eljutottunk, ahonnan azonban a rendkívül rossz idő miatt a



jégtörő parancsnoka kénytelen volt visszafordulni. Ezenkívül láttuk Amerika legdélibb szigeteit, a Diego Ramirez-szigeteket. Körülhajóztuk a Horn-fokot, amelyet – helytelenül – gyakran Amerika legdélibb pontjaként emlegetnek. Az amerikai szárazföld legdélibb pontját, a Froward-fokot is láttuk. Egy napot töltöttünk Puerto Williamsben, a világ legdélibb városában.

Végül pedig néhány statisztikai adat:

Hajóutunk időtartama: 21 nap, 23 óra és 26 perc,
ebből:

sarki állomásoknál horgonyoztunk: 9 nap, 14 óra és 32 percet,

a tiszta hajóút időtartama: 12 nap, 8 óra és 54 perc volt.

A teljes megtett távolság: 3 430,6 mérföld.

1 mérföld = 1,609 km, tehát több mint 5 500 kilométert hajóztunk a jégtörő fedélzetén.

Kiürítettük poharunkat, és nyugovóra tértünk.

Visszatérés Punta Arenasba, látogatás a Tűzföldön és hazatérés

A reggeli után befejeztük a csomagolást, visszaadtuk a kölcsönkapott ruházatot, és búcsút vettünk azoktól, akik még a jégtörőn voltak. Guzman úr, aki lelkesként működött a hajón és Punta Arenasban még a Szaléziánusok Múzeumának igazgatója is volt, vendégségbe hívott bennünket. A meghívást örömmel elfogadtuk.

Taxit hívtunk, felpakoltuk csomagjainkat, és szállás után néztünk. A Museo Regional de Magellanesszal szemben, amelynek épületében elhelyeztük a Martin Kukučín emlékének tiszteletére hozott képzőművészeti alkotásokat, rábukkantunk a Hostel Calafate vendégfogadóra. Előnye volt, hogy a szállás árában a napi fél óra internet-használat is benne volt. Nyomban éltünk e lehetőséggel, és hosszabb e-maileket küldtünk, tájékoztatva szeretteinket, hogy hajóutunk szerencsésen befejeződött.

Alkonyattájt Punta Arenas utcáin sétáltunk, kirakatokat néztünk, és tűnődtünk, milyen emléktárgyakat vásároljunk. Betértünk az Abu-Gosh áruházba, és megvettük a vacsoránakvalót.

2000. december 9-én, vasárnap zárva tartottak az üzletek. A kikötő közelében azonban vámmentes övezetre bukkantunk, nagyáruházakkal. Mivel az órát a jégtörőn felejtettem, s úgy gondoltam, soha nem látom viszont, taxi colectívóval az úgynevezett Zona Francába indultunk bevásárolni. Semmit sem vettünk, de a jégtörőn megtaláltam az órát. Ott volt, ahol hagytam: az ágyam fölé akasztva.

Estefelé a közeli sörözőbe mentünk, majd vacsoránkat ismét kis szobánk csöndjében költöttük el.



2000. december 10-én délelőtt a Lan Chile légitársaságnál visszaigazoltattuk, hogy gépükkel Santiago de Chilébe repülünk, majd a Froward-fok megtekintésének szervezéséhez láttunk. Számos utazási irodában érdeklődtünk, de csakhamar felismertük, hogy amit mi akarunk, annak szervezésével nem foglalkoznak. Az ilyet itt nem utazási irodán keresztül intézik. Abban bízunk, hogy ismerősünk, Krecul úr, a helyi pék, majd segítségünkre lesz.

Az internetkávéházból további leveleket küldtünk haza és nagykövetségünkre, bejelentve, hogy visszatérünk Santiago de Chilébe. Még ajándékokat kellett vásárolnunk, így a városba indultunk. Lényegében már mindenki számára vettünk valamilyen apró figyelmességet, csak Ricsinek nem sikerült felhajszolnom egy nagy „pingit”. Fiamnak nem szerettem volna csalódást okozni, így folytattuk a keresést. A kirakatokban csak úgy hemzsegett a sok gyönyörű és nagy koala, teve, elefánt, oroszlán és kutya, de Patagóniában, az Antarktisz szomszédságában pingvint nem lehetett kapni.

Ferkó így tréfálkozott: „Ha itt annyi az elefánt, az oroszlán, hazafelé tartva majd megállunk Afrikában, ott biztos lesz pingvin.” A város peremén egy kis bolt előtt álltunk, amikor Ferkó megszólalt: „Lám, már Afrikában vagyunk.” Egy polcon ott volt, amit kerestem. Ott mosolygott ránk egy 80 centiméteres „pingi”. „Repülön szállítani nem lesz a legegyszerűbb” – tűnődtem hangosan. „Majdcsak megoldjuk valahogy, ne félj” – beszélt rá Ferkó a vásárra. Megvettem.

Szállásunkra tartva az Abu-Goshban megvettük a vacsorát, és hozzá egy palack vörösborot. A Hostel Calafate kapujában a szállodaportás fogadott bennünket, és átadta Šipka nagykövet e-mailjét. Az állt benne, hogy ígéretéhez híven kijön elénk a Santiago de Chile-i repülőtérre.

Mivel másnap reggel Patagónia déli kietlen tájaira készültünk, hogy egy halászhajó fedélzetén utazva eljussunk Cabo Frowardra, csomagolni kezdtünk. Poggyászsunk egy részét a szállodában hagyhattuk.

2000. december 11-én reggeli után poggyászsunkat a hotel egy üres helyiségébe zártuk, és Krecul úrra vártunk, aki megígérte, hogy Chile déli részébe vezető utunkon kísérőnk lesz. Mivel fél tizenkettőig nem jött, kénytelenek voltunk taxit hívni, és a sofőrrel megegyezni mind az árban, mind az úti programunkban. Földutakon, szélben és esőben hagytuk magunk mögött Punta Arenast. Körülbelül 30 kilométer megtétele után megálltunk egy emlékoszlopnál, amely a Chilei Köztársaság földrajzi közép-pontját jelöli. Ez azonban csak akkor érvényes, ha a helyi felfogásból indulunk ki, és Antarktisz egy részét, egészen a Déli-sarkig Chile részének tekintjük.

Még keskenyebb útra térünk, és már a Mansa-öbölhöz értünk. Halászbárkák sokaságával itt terül el Puerto del Hambre, a kis halászkikötő. Katonaság őrzi. Sehogy sem akarták megérteni, hogy halászsokat akarunk megkérni, szállítsanak el bennünket a Froward-fokra. Nem hagytuk magunkat eltanácsolni, és a katonák ellenkezése



ellenére halászok meggyőzésére törekedtünk. Ők viszont fáradtságra hivatkoztak, meg hogy más irányba kívánnak hajózni. Szándékunk megvalósítása egyre kilátástalanabbá vált.

A taxis megvárta bennünket, és továbbmentünk Punta San Juan településig. Ez az üdülőtelep ürességtől ásítózott, és egy hatalmas lakat azt sugallta, itt se intézünk semmit. A sofőr azonban megjegyezte, hogy közel van Fuerte Bulnes. Ez a régi, de jó állapotban levő, fából épített erőd, egykor védelmet nyújtott, ma csodálatos kilátás nyílik innen a Magellán-szoros vizére. Az idő is megjavult, így jobban szemügyre vehettük ezt a történelmi építményt.

Visszafelé, Punta Arenasba tartva hajójukat javító halászokra lettünk figyelmesek. Velük is szerencsét próbáltunk. Azt mondták, két nap múlva velük mehetünk, de személyenként 250 amerikai dollárba kerül, amit előre ki kell fizetni. Az összeg elképesztőnek, a kockázat túlságosan nagynek tűnt. Feltételeiket visszautasítottuk. Cabo Froward megtekintése végleg a jövő zenéjévé vált.

Visszafelé tartva mélyen hallgattunk. Láthatóan csalódottak voltunk. A Calafate portása közölte, hogy utazási irodából kerestek bennünket. Megadta a telefonszámát. Azonnal felhívtuk, és megtudtuk, hogy gumi motorcsónakon öt személy számára két nap múlva kirándulást szerveznek Cabo Frowardra. Vacsorával együtt 120 dollárba került. Ez ésszerűnek tűnt, az ajánlatot elfogadtuk.

Vacsoránkat ismét az Abu-Gosh szupermarketben szereztük be, és mivel egész nap nem ettünk, dupla adagot fogyasztottunk. Szálláshelyünk felé tartva Krecul úrral találkoztunk, aki bocsánatot kért, hogy reggel nem jött értünk, de a pékségben problémái adódtak. Megígérte, hogy másnap biztosan eljön, és addig jutunk el vele déli irányban, ameddig csak az útviszonyok engedik.

2000. december 13-án csodálatos napsütésre ébredtünk. Magunkhoz vettük fényképezőgépeinket, és sétára indultunk Punta Arenasban. A Magallhaes-téren a Tűzföldet jelképező szobron kívül a bolhapiac is felkeltette figyelmünket. Nem tudtunk ellenállni a rengeteg pingvinnek, mindenfelől ezek a kedves madarak tekintettek ránk, így emlékül mindegyikünk megvett egyet-egyet. Ónixkőből készültek.

Krecul úr fél tizenkettőkor már szálláshelyünk előtt várt ránk. Déli irányba haladva már ismertük a tájat, előző nap erre utaztunk taxival. A napsütés azonban csodát művelt, és minden szebbnek tűnt. Egészen odáig eljutottunk, ahol az út már véget ért, és a négykerékmeghajtás se segített. Tehát valóban a világ végén voltunk, nagy nehezen megfordultunk, és vendéglátónk friss péksüteménnyel, la panadával kínált meg bennünket. Bele kellett nyugodnunk, hogy a San Isdra világítótornyot legfeljebb másnap, csónakból a Froward-fok felé haladva látjuk meg. Megízleltük a darált hússal, olajbogyóval, tojással és sajttal töltött péksüteményt. Úti célunk vége felé váratlanul öt delfint pillantottunk meg, amelyek nyomban eltűntek a szemünk elől. A



civilizáció felé tartva fényképeket készítettünk a Magellán-szoros vadregényes, őserdővel övezett partjáról.

Ismét megálltunk a Mansa-öbölben, a Puerto del Hambre kikötőnél, ahol éppen egy halászhajó eresztette le horgonyát. Halból gyengébb volt a zsákmány, de rákból és tengeri sünből rengeteget fogtak. Megtudták, hogy külföldiek vagyunk, és szívesen kínáltak bennünket nyers tengeri sünnel. Azt tartom, hogy egyszer mindent ki kell próbálni. Elméletem ezúttal bevált. A sün finom volt, íze a főtt halikráéra emlékeztetett.

Fél ötkor tértünk vissza Punta Arenasba, és vendéglátónk megígérte, három nap múlva kivisz bennünket a repülőtérre.

Este bevásárolni voltunk, majd visszatértünk szálláshelyünkre, ahol kellemetlen hírt kaptunk. Az utazási iroda közölte, hogy három spanyol lemondta a Cabo Forward-i túrát, ezért a holnapi hajóutat törölték. Elszomorodtunk, és az utolsó lehetőséget abban láttuk, hogy a helyi kikötőben próbálkozunk. Este fél kilenckor már leáldozóban volt a nap, és a halászokat még mindig megpróbáltuk rávenni tervünk megvalósítására. Azt válaszolták, hogy járnak ugyan a Forward-fok környékére is, de csak ötnapi hajóútra, és egyébként sem tudnának lehorgonyozni a partnál. Így dugába dőlt a terv, hogy eljussunk az amerikai kontinens legdélibb pontjára.

Elalvás előtt megittunk egy palack jó bort. Hangulatunkon ez se javított. Szomorúan tértünk nyugovóra.

2000. december 14-én a reggeli után a helyszínre mentünk meggyőződni, hogy a Museo Regional de Magellanesnak adományozott képzőművészeti alkotások az eredeti helyükön vannak-e. Trampe igazgató jó barátként fogadott bennünket, és örömmel állapíthattuk meg, hogy minden rendben.

Ébéd közben elhatároztuk, hogy másnap hajókirándulást teszünk Isla Grandéra, a Tüzföld legnagyobb szigetére. A kikötőben megtudtuk, hogy a hajó kilenckor indul, és Porvenir városából kettőkor tér vissza. Mivel az út időtartama egyik irányban három óra, városnézésre két óránk maradna. Ezért nem vettünk hajójegyet, remélve, hogy alkalmasabb megoldást találunk.

A kikötőből visszatérve úgy döntöttünk, elfogadjuk a jégtörőre szóló meghívást, és megtekintjük a Szaléziánusok Múzeumát. Guzman úr, sajnos, éppen elutazott valahova, így az intézmény megtekintésénél nem ő kalauzolhatott bennünket. Sok mindent megtudtunk Patagónia betelepítésének történelméből, számos preparált állatot láttunk, és a Forward-fokon levő kereszt egyetlen hasonmását is megtekintettük. A gyűjtemény valóban lenyűgözött bennünket.

2000. december 15-én reggeli után taxi colectívóba ültünk, és az Asmar kikötő felé vettük az irányt. A Tüzföldre szóló jegy 3 300 pezóba került. A háromórás hajóutat delfinkíséret tette kellemessé. Délben a Porvenir várostól hat kilométernyire



levő kikötőben horgonyoztunk le. A városba innen további 500 pezóért szállított el bennünket egy mikrobusz.

A Porvenirben tett villámlátogatás során megtekintettük a város főterét és a parkot, amelynek füves területén számos műemlék utal a Tűzföld betelepítésének történelmére. A parkban fából faragott indiánok strázsálnak. Lépten-nyomon beléjük botlik az ember. Ez a szabadtéri múzeum a város fő attrakciója. Az emléktárgyakat árusító boltokban nem bukkantunk olyasmire, amit érdemes lett volna megvenni, ezért a mikrobuszal visszatértünk a kikötőbe, hogy ismét megvegyük a jegyet. Hajónk délután kettőkor már a Magellán-szoros hullámain szelte. Ezúttal is játékos delfinek társaságában utaztunk, így fényképezőgépeinket ismét alaposan igénybe vettük.

Ötör a Punta Arenas-i kikötőben voltunk, ahonnan taxi colectívóval jutottunk el szálláshelyünkre. Az utolsó esténk következett Punta Arenasban. Szerettünk volna elkölteni egy olyan búcsúvacsorát, amely nemcsak ízletes, hanem árban is elfogadható. Úgy tűnt, a szállodaportás e tekintetben járatos. A Savoy éttermet javasolta. Ez azonban – ahogy a helyszínen megállapítottuk – csak este nyolckor nyit. Még hét óra sem volt, és ahogy ott álltunk a bejáratánál, kedvünkért kinyitották, és megmutatták az étlapot. Amikor közöltük, hogy halat vacsoráznánk, szívesen megmutatták választékukat. Megkönnyítették a rendelést. Hallevest rendeltünk, vajon sült lazacot, zöldpetrezselyemmel és főtt burgonyával. Megegyeztünk, hogy egy óra múlva visszatérünk. Szabad időnk egy közeli sörözőben töltöttük. A vacsora kiváló volt, és az adagok óriásiak, de a hét és fél decis fehér Sauvignon is minden elismerést megérdemel.

Tízkor már a szállodában voltunk, és televízióztunk. Egyszerre csak arra lettünk figyelmesek, hogy a képernyőn megjelent Pozsony, majd a bösi vízi erőmű és a Galántai Magyar Tannyelvű Gimnázium épülete. Ugyanis éppen dokumentumfilmet sugároztak a szlovákiai nemzetiségi kérdés megoldásáról. Leírhatatlan érzés volt hazai képeket látni, és eközben 16 000 kilométerre lenni az otthontól.

2000. december 16-án repültünk el Punta Arenasból. Nem a legjobban kezdődött ez a nap. Szállodánk igazgatójával előre megegyeztünk abban, hogy mivel gépünk csak este indul, szobánkat késő délután hagyjuk el. Ezt azonban nyilván elfelejtette a portán is közölni, gyorsan kellett csomagolnunk, szobánkat pedig kiüríteni. Poggyászsunkat a szállodaporta melletti üres helyiségben hagyhattuk, majd sétára indultunk.

Egy csésze jó tea mellett úgy döntöttünk, hogy madártávlatból is megtekintjük a várost és a Magellán-szorost. Taxival kimentünk a kilátóhely alatti parkolóba, mivel azonban szemerkélt az eső, a kétüléses libegő nem üzemelt. Ez egyébként is főképp télen szolgálja a helyi sízőket. Szerencsénk volt, mert a büfé nyitva tartott, és a libegő kezelője is ott volt. Kettőnk kedvéért üzembe helyezték a libegőt, amely felvitt bennünket a Kilátó-hegyre (Cerro Mirador). A felhők kis időre felzakadoztak,



így zavartalanul gyönyörködhattunk azokban a helyekben, ahol az előző napokat töltöttük. A kilátóból lejövet a ránk váró taxiba ültünk, és visszatértünk a városba.

Az utolsó hely, amelytől még el akartunk búcsúzni, az a már annyit emlegetett szoros elszennyeződött fekete partja volt. A városba érkezve ez köszöntött bennünket. Készítettünk néhány felvételt, és visszatértünk a szállodába, ahol Krecul úrra vártunk. Este hatkor pontosan érkezett, poggyásunkat felraktuk, és a repülőtérre hajtott velünk. Megköszöntük segítségét, búcsút vettünk, aztán magunkra maradtunk.

A gépnek 19 óra 45 perckor kellett startolnia, és pontosan így is történt. Az idő kedvező volt, még egy pillantást vethettünk Punta Arenasra és környékére, de csak hamar beborult és esni kezdett. Ilyen időben került sor közbenső leszállásra Puerto Monttban, ahol fél órát töltöttünk. A gépet nem hagyhattuk el, csak az újabb startra várhattunk. Santiago de Chile előtt az eső elállt, a felhők felszakadoztak. Éjszaka lenyűgöző látványt nyújtott a chilei főváros.

Éjfél előtt 15 perccel landoltunk, a repülőtérén személyesen a nagykövet úr várt bennünket. Szervezetünk nyomban érzékelte a hőmérséklet csaknem 20 foknyi különbségét, és hosszú idő után verejtékezni kezdtünk. A nagykövetség felé tartva hajóutunkról és a Punta Arenas-i napokról beszélgettünk. Šípka úr búcsút vett tőlünk, és mivel másnap kora reggel szabadságra indult, egyúttal szerencsés hazatérést is kívánt.

2000. december 17-én indultunk haza. Nyolckor már csomagoltunk. Készülődésünket a Gajdoš házaspár megérkezése szakította félbe. Šípka nagykövet távollétében Anton Gajdoš urat bízta meg a nagykövetség vezetésével. Ízletes reggelit készítettek, és útravalóul friss gyümölcsöt csomagoltak számunkra. Röviden beszámoltunk az expedíciónkról, majd elhagytuk a nagykövetség épületét, és Gajdoš úr a repülőtérre hajtott velünk. Elbúcsúztunk, poggyásunkat leadtuk, és gondoskodtunk a helyfoglalásról. Utolsó pezóinkat is elköltöttük, és beszálltunk a gépbe. Mivel csak félig-meddig volt foglalt, mindegyikünk ablaknál ülhetett. Negyed háromkor startoltunk. Nagyon lassan telt az idő. Nyilván már otthon szerettem volna lenni. Elaludni nem tudtam, ezért éjfélkor örömmel állítottam négy órával előre az órámat.

Reggel fél ötkor, tehát már 2000. december 18-án átrepültünk Madeira-sziget fölött. Az égbolt végre kiderült, és 11 kilométernyi magasságból is jól láttam a partot és az egyes épületeket. Reggel hétkor még sötét volt, és mi éppen a kivilágított Madrid fölött repültünk. A kedvező látási viszonyoknak köszönhetően további élménnyel gazdagodtunk.

Kétórányi várakozás után felszálltunk a Bécsbe tartó gépre. Átrepültünk az Alpok fölött, és 12 múlt 5 perccel, amikor feledhetetlen élmények birtokában és a szeretetünkkel való viszontlátásra várva Bécsben landoltunk. Lidka, Erika és a kis Ricsi a lehető legstílusosabban köszöntött bennünket: házi szilvóriummal és finom otthon sült kaláccsal. A szívélyes fogadtatást követően a Belária cég kocsijába ültünk, amely hazavitt bennünket.



Baráti üdvözetek

„Jó adag bátorsággal rendelkezék, aki álmát másokkal kívánja megosztani.”

Erma Bombeck

Útinaplónkkal is köszönetet mondunk mindazoknak, akik gondoltak ránk, és villámpostával üdvözöltek bennünket. A jókívánságok zöme még az Antarktison ért bennünket, és valóban nagy örömet szerzett.

Útközben 101 üzenet érkezett, idézzünk belőlük legalább néhányat:

- * „Útjukat figyelemmel kísérjük, egyelőre nagyon izgalmas, reméljük, továbbra is így marad. Szerencsés hajútut kívánunk, és majd jelentkezünk.” (*Rita, Marek és a Kovács család*)
- * „Expedíciójuk nemes célt követ, eléréséhez sok sikert és szép élményeket kívánunk.” (*Anka Zuberecová*)
- * „Szívélyes üdvözzel kívánjuk az önökre leselkedő összes veszély leküzdését és mindkettőjük szerencsés visszatérését.” (*Roman + Marcela*)
- * „Csaó, hóhányók! A címet ma találtuk meg a képeslapon, amit Vysokán hagyatott. Köszönjük. Mivel nem volt éppen jó idő, a látási viszonyokról nem is beszélve, legalább volt olvasnivalónk, és ahogy látom, a honlapotokon is lesz. Ha tudni akarjátok, szorítunk nektek, és köszönjük, hogy láttatjátok államocskánkat. Tartsatok ki, és minden úgy sikerül, ahogy kell. Pá.” (*Anna Gavenčiaková*)
- * „Érdeklődve figyelem expedíciójukat. Kívánom, érjék el céljukat, és gazdagodjanak sok szép élménnyel. Előre örülök az expedícióról szóló érdekes fényképeknek.” (*Mária Jurigová*)
- * „Ma, november 28-án elolvastam a naplójukat. Szorítok önöknek, és előre örülök a könyvnek, amelyet visszatérésük után minden biztonnyal megírnak. Sok szerencsét!” (*Bibiána Guldánová*)
- * „Az utazásukról szóló beszámoló rövid, de érdekes olvasmány. Erősen hiszem, hogy jó kondícióban vannak, nem tudhatom, ez segíti-e önöket vagy bosszantja, de szorítok, vállalkozásuk legyen eredményes, és hogy el ne felejtsem: köszöntsék Štefánikot (és Bencúrt is, hogy ne sajnálkozzék). Valakit harmadikként is magukkal vihetek volna, mert egy szlovák expedíció olyan nevekkkel, mint Fekete és Kele az SNS⁴ szerint nem biztos, hogy eléggé szlovák. No, de félre a tréfával, tartsanak ki, fiúk, teljesítsék, amire vállalkoztak, és sikeres hazatérést kívánok.” (*Milan Šimo*)
- * „Csaó, minden rendben? Írjatok valami vidámat is. P.S.: Gazdag Mikulást kívánunk.” (*Robo Rybársky és családja*)

⁴ A Szlovák Nemzeti Párt szlovák rövidítése



- * „Ötletük csodálatos, megvalósítása során sok sikert, szép időt, jó egészséget, lábunknak szárazat és meleget, szép élményeket kívánok. Várjuk a fényképeket. Sok szerencsét az úton.” (*Marcela Štrbová*)
- * „Szorítunk, hogy expedíciójuk legyen eredményes. Naplójukat izgalommal olvassuk. Kellemes karácsonyi ünnepeket, az új évben pedig sok szerencsét és jó egészséget kívánunk.” (*František Vereš*)
- * „Lelkesítő, hogy még ma is vannak megszállottak, akik képesek minden nehézség leküzdésére, és bátrak ahhoz, hogy úgy utazzanak, ahogy önök. Irigykedem önöket, és gratulálok.” (*Dušan Slezák*)
- * „Davidnak hívnak, 11 éves vagyok. Az Antarktiszra nagyon szeretem. Irigylem önöket, hogy ott vannak. Szeretném megvenni a könyvet, amit megírnak. Az interneten minden lépésüket követem. Üdvözlettel: David.” (*David Lukáčik*)
- * „Csaó, Maci, Szia, Feri! Örülök, hogy hallottalak. Lidkával (akivel állandóan kapcsolatban vagyok) és Ricsivel együtt reméljük, hogy jól vagytok, és a tengeri betegség nem okoz gondot. Szorítunk, és szerencsés, zavartalan hajózást kívánunk. Tartsatok ki!” (*Erika, Lidka és Ricsi*)
- * „Tarts ki tisztességesen, barátom. Már közeledtek a célhoz. Fő, hogy odaérjete és szerencsésen visszatérjete. Ne feledd, hogy bűvárként még merülni akarok veled. Nehogy megfagyj!” (*Szabó György*)
- * „Sziasztok! Üdvözlét Pozsonyból, ahol, noha december 11-e van, a hőmérő higany-szála állandóan nulla fölött van, és hónap se híre, se hamva. A megerőltető úton sok szerencsét és sikert kívánok.” (*Peter Kele*)

Kamil Suchánek naplójából

„Másokon uralkodni könnyebb, mint önmagunkon.”
(*Fekete László*)

November 11-én a György király-szigeten járva terepfeltáró kirándulásunk során egy dombtetőre értünk, ahonnan nagyon szép kilátás nyílt a Maxwell-öbölre és környékére. Legnagyobb meglepetésünkre a dombtetőn egy vaskeresztre bukkantunk, amelyen ez a név olvasható: Kamil Suchánek. Nyilvánvaló, hogy honfitársunkról van szó.

A síremlékre írt nevet, a születés és az elhalálozás dátumát többször elolvastuk, a szöveg azonban nem tárta fel a huszonegy éves fiatalember titkát. Hazaérkezésünk után sem sikerült semmit tisztáznunk, csak találgatásokra szorítkoztunk.



Itthon előadásokat tartottunk, beszélgetéseken vettünk részt, és mindig kegyelettel emlékeztünk meg az ismeretlen ifjúról. Beszámolóinkra azonban nem reagált senki.

Lubomír Kováčik volt az első, aki egy lépésnyivel közelebb vitt bennünket a titok megfektetéséhez. Elmondott nekünk egy rövid és tragikus történetet, és megadta Kamil Suchánek szüleinek címét. Kapcsolatba léptünk Alois Suchánek úrral, akitől két család gyászáról kaptunk újabb és alaposabb tájékoztatást. A tragikus sorsú Kamil Suchánekkel együtt ugyanis egy másik férfi, a negyvenkét éves Mirek Stuchlík is életét vesztette.

Kamil és Mirek a Nelson-szigeten, Pavlíček úr nem hivatalos cseh kutatóállomásán tartózkodott. Katonaidejét Kamil civil szolgálatosként töltötte, és Mireket kellett volna felváltania. Nem lehet tudni, erre miért nem került sor; úgy volt, hogy a közelgő sarki telet a „szerény feltételek közötti túlélés” programjának keretében mindketten a szigeten töltik. Nem volt ez könnyű elhatározás. Mindketten eltűntek, kenujuk 1993. május 14-én szerencsétlenül járt, és a György király-szigetek meg a Nelson-sziget közötti térségben vízbe fűltek. A tragikus eset pontos körülményeit senki se ismeri.

Naplójuk maradványai azonban elárulják, hogy a kutatóállomás tulajdonosa és egyúttal a projektum vezetője az ott-tartózkodásukról nem gondoskodott megfelelően, ráadásul rossz döntéseket is hozott. Közelgett a sarki tél, de az állomásnak nem volt megfelelő tüzelőanyag- és élelmiszerkészlete. Az eredeti szándékokkal ellentétben két személyt hagyott az állomáson, miközben az előző három hónap alatt hárman már elfogyasztották az egyetlen személy részére elegendő készleteket. A magára maradt két férfi megpróbálta sorra látogatni a többi állomást, hogy gázolajból és élelmiszerből elegendő mennyiséget készítsen be a közelgő télre. Az egyik ilyen út lett a végzetük.

„És február van. Felkelek és tudatosítom, mennyire ideges vagyok. Mirek állapota is körülbelül ugyanilyen, reggeli közben mindketten hallgatunk, már nincs miért és miről beszélünk. Körülbelül mindketten tudatosítottuk, milyen helyzetbe kerültünk. Attól tartok, hogy M. már nemcsak P.-re haragszik, hanem rám is. Nem tudom miért, de úgy gondolom. Már nincs kedvem elküldeni a levelet, amit tegnap apámnak írtam. Semmit nem old meg, csak az ő gondjait szaporítom. Bármit csinál is P., valahogy majd csak lesz. Önmagamban hiszek, és az igazságban. A naplót se úgy írtam, ahogy eredetileg akartam. Egyáltalában nincs kedvem ehhez visszatérni. Meg kell nyugodnom, és végre már írnom kellene Dorkának és Pid'alkának. Számomra talán ez a legfontosabb. (...)

Mindenről magam tehetek. Soha nem tudom, mit akarok, erőm sincs erről gondolkodni. Ráadásul kint éppen eleredt az eső. Már a tengert feljárszani se tudok kimenni. Ez volt az egyetlen dolog, amelyre ma örömmel vártam. Nem marad más hátra, csak bízni, hogy mindez elmúlik. Bizonyára ismét jobbra fordul. Elég arra gondolnom, hogy néhány napja mi volt a helyzet. Nem tekinthetem ezt a napot olyannak, hogy mindennek vége. Ez nem igaz. Lehet, hogy délután már jobb lesz. Ebédre tarcedlit készíték, az majd biztosan segít. A pipát ismét visszaadom M.-nek, aztán le-



ülök, befejezem, amit írnék, csomagot készítek, és minden rendben lesz. Biztosan rendben! Hiszen semmi sincs, ami ezt akadályozná.

Hétfő, 1993. 2. 1.

(...) Reggeli csak tízkor (ahogy tegnap M.-nek mondtam), ismét szinte egyetlen szó nélkül. Mindkettőnknek, M.-nek is, nekem is van min elgondolkodnia, főleg pedig nincs miért beszélgetni. Mindkettőnkéről lerí a rosszkedv. Levél apámnak, tegnap ez eleget segített (noha az írással fél napot vesztettem), újból elolvastam és elhatároztam, sehova nem küldöm el.

Gondolom, hogy P., amíg hazaér, úgyis rengeteg dolgot végiggondol, legalábbis remélem. Az mégsem lehetséges, hogy mindazt, amit érte tettem, valahogy rondán hálálja meg. Ráadásul, amikor a legkisebb oka sincs erre. (...)

Kedd, 1993. 2. 2.

Egész nap szinte semmi mást nem csinálok, csak leveleket írok, illetve ismét csak igyekszem Dorkának és Píďalkának írni. (...) Az egész napból a reggeli utáni másfél óra volt a legjobb. Nekiláttam a takarításnak, ez azoknak a tevékenységeknek egyike, amelyek mindig képesek megnyugtatni. Letöröltem a polcokat, lesúroltam az asztalt, néhány dolgot átraktam és máshova tettem, a hálófülkében az ágy fölé szárítókötelet feszítettem ki dolgaimk megszárítására. A pössentésre használt pléhdobozt napközben alighanem kint kell hagynom, az előszobában olyan förtelmesen bűzlik, hogy azt soha nem gondoltam volna.

(...) Mirek hangulata ma ugyanolyan, mint tegnap, csak elvéte szólunk egymáshoz, gondolom, hogy itt is szándékosan játssza a számomra érthetetlen színházat. De ez az ő dolga, egészében véve ez nem aggaszt, nincs miért, főképp pedig megvan a magam baja. Holnap már harmadika, nyilván az utolsó nap, amikor csomagomat véglegesíthetem, és még sok minden hiányzik belőle. Most, este, már ismét valamivel nyugodtabb vagyok, befejeztem Píďalkának írt levelem, akkor is, ha lényegében legszívesebben széttépném. Tulajdonképpen egész nap a teljes reménytelenség váltakozott bennem az általános felszabadultság és nyugalom érzésével."

KAMIL SUCHÁNAK NAPLÓJÁNAK UTOLSÓ KÉT NAPI SZÖVEGE

Péntek, 1993. 4. 16.

Egyetlen gondolattal ébredek – nyomban megmondom M.-nek, hogy fűtülök Fedorov repülőgépére és egyáltalán mindenre, ami hirtelen távozásunkkal összefügg. Mindketten felkeltek, M. is Gen. is. M. ír, G. kávé iszik, csodálkozom, hogy tegnap



után oly hamar felkelt. Köszönés, majd a fürdőszobába sietek, hideg vízzel rendesen felfrissülni, hiszen ismét nem aludtam sokat, és nem gondolom, hogy jó lenne „éleslátás nélkül” bármit is csinálni. Gen. közben nekem is főz kávét, üdögelek, kortyolgatok és gondolatokat fogalmazok. Körülbelül öt perc múlva végre rászántam magam, hogy hozzászólok a dolgokhoz, M.-nek megmondom a véleményem, és túlságosan meg sem lepődöm, amikor M. egyetért velem. Természetesen faxolnunk kell, legalább annyit, hogy mihelyt elfogy a gázolaj, számításaink szerint június végén, azonnal áttelepülünk az oroszokhoz, meg hogy az első repülőgép leghamarabb szeptemberben lesz, és azt is meg akarjuk üzeni, hogy a posta a téli hónapokban aligha működik, és hogy otthon ne féltsenek bennünket. M.-mel más terveinkről is szót váltunk, illetve arról, mihez kezdünk a legközelebbi napokban, ha már egyszer „sehova nem megyünk”, számunkra mindez pofonegyszerű. Tehát azután, hogy elküldjük a faxot, hazatérünk és minél hamarabb, mihelyt az idő engedi, átmegyünk a koreaiakhoz, tőlük az argentinokhoz és a lengyelekhez, akikkel elméletileg máj. 1. körül térhetnénk vissza Belle, ahol nyomban (legalábbis ha...) átvesszük Pavlíček válaszát, de gázolajról, illetve petróleumról is gondoskodunk, amiről tegnap a főnök beszélt, mégpedig úgy, hogy Franc ezt legalább a kínai parthoz szállítja és innen már „sajnos” magunknak kell hazaszállítanunk. Mindazonáltal ez így még mindig jobb lesz, mintha a hordókat egészen az oroszoktól kellene ideszállítanunk. Ha majd a gázolaj rendben lesz, burucsagán élelemért indulunk, és ezzel a télre való bizonyos felkészülés be is fejeződné. Kilenc után a szputnyikról a parancsnokhoz megyek egyeztetni, küldhetünk-e faxot. Polapov az étteremben ül, és fokhagymát pucol. Határozottan jobb hangulatban van, mint tegnap, a faxolás ellen nincs kifogása, de még mielőtt ráülünk a „rádióra”, menjünk a postára, ahol állítólag valamilyen leveleink vannak a tegnapi repülőről. A parancsnok ezt csak tegnap a chileieknél tett látogatásakor tudta meg, még kérték is, hogy leveleinket átadja, a parancsnok azonban, azt nem akarom mondani, hogy fütyült ránk, de... a leveleket egyszerűen nem vette át. No és a posta, ez természetes, most zárva tartott, a Marson sehol senki, és amikor végre, akkor ma a posta hát⁵, tehát semmi, üres kézzel térünk vissza Vaska szobáján keresztül, akit megkértünk, hogy a leveleket, mihelyt lehetséges, vegye át. Bosszant, hogy már most nem juthattunk hozzá, esetleg ezeknek köszönhetően a fax szövegét valamivel még kiegészíthettük volna, de mit tehetünk. A faxot csak kétórányi, mind az írógéppel, mind magával a faxszal végzett szorgalmas munka után tudtuk elküldeni, az üzenetet azonban végül mégiscsak sikerült elküldenünk, ami az érem egyik, szebbik oldala, a másik, hogy tizenhárom dollárunk bánta. De ez semmi, ezzel számolnunk kellett, most csak az a fontos, hogy Pavel megtudja, mit üzentünk, főleg pedig, hogy valahogy próbáljon törődni velünk. Közben, amikor M⁶.-vel (a rádió

⁵ olvashatatlan

⁶ olvashatatlan



kezelője) faxolni próbáltak, odajött hozzám a parancsnok, hogy egy percre be tudnék-e hozzá menni az „irodájába”. Aggódva, hogy mi vár rám, hogy az istenért megint mi történt, szemben a szigorú arccal egy fotelbe ültem, és valóban talán mindössze egyetlen perc alatt több mint öröndetes hírt közölt velem. Túlságosan nem részletezem, a parancsnok röviden szólva közölte, hogy ha az oroszokhoz jövünk és nem tudjuk, hol éjszakázunk, amiatt ne fájjon a fejünk – Fedorov távozása után kevesen lesznek az állomáson, tehát ott alhatunk valamelyik szabad helyiségben, vagy a fenti házikóban és hogy étkezni is odajárhatunk, és egyáltalán, hiszen számukra az semmit se jelent, és senki (Pavl.) semmit nem tud meg. Először teljesen ledöbbenem, ilyen gyors jobbra fordulást valóban nem vártam, mindazonáltal diplomatikus magatartást tanúsítottam. Polapov valóban pontosan olyan, amilyennek elképzeltem. Közvetlen, kemény, talpig férfi (megígértem, hogy nem élek vissza a vendégszeretetével). Ebéd következett, majd elbúcsúztunk a szerelőktől, akiket valószínűleg ma látunk utoljára, búcsúzás a szputnyikon, negyed óra a kápolnában és indulás a szoroshoz. Ez valóban érdekes volt, M.-mel a ködben majdnem eltévedtünk, mert ráadásul a frissen esett hóban elég rosszul lehet tájékozódni. M.-mel egész úton beszélgettünk, mindenfélét előhoztunk, és egyáltalán, valahogy jól éreztük magunkat, az egész zűrzavartól és idegességtől megszabadultunk, most már csak a téli zimankó viszontagságai várnak ránk. Lényegében azonban elég szomorú voltam, ha a levelekre gondoltam, amelyeket már körülbelül nem küldök el. A kenun erősödő hátszéllel a szoros legkeskenyebb pontjától egészen az épület elé jutottunk, az út, attól eltekintve, hogy ujjaink elgémberedtek, egészen kellemesen telt, kicsit viccelődünk az „orosz sarkutatók” témára, kicsit tervezgettünk stb. A házikóban hideg volt, és már majdnem sötét is. Egészében véve fáradt vagyok, az eredeti terv szerint pótolnom kellene a két napig elmaradt írást, de ez már körülbelül úgy elmarad, mint ahogy nem szoktam le a dohányzásról. Gen.-tól körülbelül két doboz cigarettát kaptunk, eredetileg szinte örültem is ennek, most azonban már ismét mindennél ez idegesít a legjobban. De jaj, inkább elalszom, van pótolnivalóm elég.

Szombat, 1993. 4. 17.

Rudolf-nap van. Pomykal úr, higgye el, hogy önre gondolok, csak nem tudom, jóban e, vagy rosszban. Valahogy nem tudom eldönteni, még mindig agyoncsapnám-e magát, vagy e pillanatban valaki teljesen más ölné meg. Inkább úgy gondolom, hogy ma már őszintén jó egészséget kívánnék Önnek. A többi már magától jön, és ki tudja, jön-e. Örülök, hogy legalább négy sornyt sikerült leírnom, mert másképp – az imént befejezett séta kivételével – nem nagyon van miről írni. Valóban jól aludtam, noha az elalvásom kissé problémás volt. Még mindig nem tudok napirendre térni afölött, hogy hovatovább már nincs lehetőségem senkinek semmit írni. Főképp a mieinket sajnálom, tervezgettem, hogy erről mennyi mindent elmondok nekik, és most...



Egészében azonban minden rendben van. A reggelit a konyhában állva, a lehető leggyorsabban instant darakásával letudtam, hogy mielőbb megkezdhessem az írást, illetve a naplóírásban pótoljam a hiányzó két napot. A lehető leghamarabb meg akartam szabadulni e nyügtől, hogy mással, nem tudom mivel foglalkozhassak, egyszerűen, hogy már ne kelljen hozzá visszatérnem, arra gondolnom. Sokáig tartott, minden mondat meggyötört, és megállapítom, hogy az utólagos naplóírás lényegében lehetetlen. Óráról órára ugyan leírható, hogy teltek el egymás után, gondolatilag azonban ez már semmitmondó. Egyébként mint körülbelül mindig, csakhogy amikor teszem azt, éppen most írok, ezt nem is tudatosítom, ez tehát nem is gyötörhet. Ahányszor csak nem tudtam, hogyan tovább, kiültem az előszobában levő padra, és rágyújtottam. Nem akartam a nappaliban dohányozni, illetve ezt megtiltottam magamnak, mert először is, ha a cigaretta ott hever melletted és a „hamutartó” úgyszintén, valószínű, hogy lassan egyikről a másikra gyűjtanék rá. Így pedig legalább az előszobába kell fáradnom, ami a meggyújtott gyufák számát lényegesen csökkenti. Másrészt, a dohányzással keletkezett bűztől már-már felháborodik a gyomrom. Tegnap este lefekvéskor ezt magamon figyeltem meg. Körülbelül háromkor végre megébédeltam – néhány kétszersültet. Nem nagyon voltam éhes, főleg pedig nem volt kedvem főzni, netán ezzel időt tölteni, kint ugyanis csillapodott a szél, ami azt jelentheti, hogy holnap látogatásokra indulunk. Tehát itt volt az ideje, hogy csomagolni kezdjünk, M. már kb. egy órával korábban odakészített egy műanyag hordót, ebbe akarjuk helyezni az összes holminkat, hogy ne zsákokban cipeljük, mint mindig. A hordó, állítólag, szépen belefér a kenuba, most már csak az a kérdés, vízhatlan-e, ahogy kell. A csomagolás, mint mindig, természetesen most is nyűg volt a nyakamon, örültem, hogy öt óra körül már úgy-ahogy minden elő volt készítve, a Vitar matricákat is ráragasztottuk az ünneplő viharkabátra. M. ma egész nap idegesnek, sőt arrogánsnak tűnik, nem tudom, az éjszaka folyamán megint mi gyötörte, ez azonban az ő gondja. Lehet, hogy már most sajnálja, hogy már nem is remélhetjük, hogy innen szeptember előtt eljutunk. Végző soron ez az ő problémája. Odakint ráadásul kiderült, rettenetesen vágytam rá, hogy a dombtetőről még láthassam a napnyugtát, csakhogy a tűzhelyen még félig nyersen ott állt a vacsorára szánt rizs, így, sajnos, ismét meg kellett elégednem a Kristától kapott képpel, amelyet éppen nézegetek. Evés után azonban már semmi se tudott otthon tartani, át kellett mennem a „fiúkhöz”, hiszen már nem is emlékszem rá, mikor láttam őket utoljára, ráadásul ha holnap mégiscsak elmegyünk, esetleg már soha többé nem látom őket. Náluk, otthon, meglepetés várt rám. Már egyikük sem ült a fészkén, már mind elkezdett tipegni. Sőt, a legnagyobb kb. három méterre volt a kiürült fészektől. Lehet, hogy emiatt maga is úgy meglepődött, mint én, mert még meg is hagyta magát simogatni. Azonban a legkisebb hirtelen mozdulatra, vagy amikor abbahagytam a csendes beszélgetést, nyomban felém kapott a csőrével. Eléggé elszomorodtam. Minden eszembe jutott, talán a kelletténél is több, hogy mennyire függővé váltam tőlük, vagy





inkább az, hogy eddig ők voltak az egyetlen nem is tudom mijeim, egyszerűen ott voltak és kész, búcsúzóul így mindannyiuknak elénekeltam a Sehradicét, és amikor már az utolsó versszaknál tartottam, úgy láttam, mintha valamennyien figyelnének, ekkor ugyanarra a dallamra további versszakokat gondoltam ki mindenféleről, amire állandóan gondolok, vagy inkább arról, akire állandóan gondolok. Egyet még arról is hozzátettem, hogy tulajdonképpen örülök, hogy már nemsokára elrepülnek, mert, és nemcsak számukra, csak ez a fontos. Abban a pillanatban hagytam abba az éneklést, mikor már nem ment tovább, a torkom teljesen összeszorult.⁷ Csaknem sötét volt, mikor hazatértem, hosszú idő után végre olyan csillagos az ég, mint Šanov fölött nyáron, többet nem mondok, talán csak annyit, hogy nagyon jó, amikor Šanov fölött nyáron fénylenek a csillagok.

⁵ olvashatatlan

ANTARKTISZI KISLEXIKON

*Amazónia, Antarktis, Atakama...
...olyan korszakba jutunk,
amelyben már nem fontos,
„ki volt ott” és hogy
„sorrendben hányadikként jutott el oda”.
Napjaink időszerű kérdése, „mit végzett ott”
és „odakerülve milyen nyomot hagyott maga után...”
(František Kele)*

ADÉLIE-PART – a **Wilkes-föld** partjának egy része, amelyet Dumont d'Urville francia utazó fedezett fel, és feleségéről nevezett el. A k. h. 140°-a és a déli sarkkör közelében a part felfedezőjéről elnevezett állandó sarki állomás működik.

ALGAE-TÓ – (orosz neve: Figurnoe) – legnagyobb tó az **Antarktisz**on, területe 482 km². Szabálytalan alakú, a gleccserek jégtömbjei által kivájt sziklás talapzaton keletkezett. Az antarktiszi oázisok e legnagyobbikának ritka sajátossága, hogy nem borítja jég, és a nyári hónapokban sokszor hó sem.

AMERY-JÉG – a MacRobertson-part és az Ingrid Christensen-föld közötti mély öblöt tölti ki. Kelet-Antarktiszon a legkiterjedtebbek közé tartozik. Délen a **Lambert-gleccser** ömlik bele.

AMUNDSEN-TENGER – az **Antarktis**z délnyugati részén, a **Marie Byrd-föld** térségében terül el. A Walgreen-partot és a Bakutis-partot mossa.

AMUNDSEN-SCOTT – az USA **Déli-sark**on működő állandó kutatóállomása. Az épület kupola alakú, 17 méter magas, átmérője csaknem 50 méter. A kupola alatt tulajdonképpen sarki „városka” működik, amelyben számos munkahely, hálószoba és kutatólaboratórium, étterem van. Az 1956 óta működő eredeti létesítményt az 1975-ben épített kupola váltotta fel.



ADARE-FOK – tengeri fok az azonos nevű félszigeten, az **Admiralty-hegység**-től északra. Itt építették fel az Antarktisz első sarki bázisát. Első expedíciója alkalmából C. E. Borchgrevink létesítette 1898 és 1900 között.

ADMIRALITÁS-HEGYSÉG – hegyvonulat a Ross-tengernél, a **Viktória-föld**-től délre. Legmagasabb csúcsa a Mount Minto (4 165 m). Északon eléri az Adare-félszigetet, és az ismert **Adare-öböl**ig húzódik.

ALEXANDRA KIRÁLYNÉ-HEGYSÉG – a **Transzantarktiszi-hegyvonulat** rendszerének legkiterjedtebb és legmagasabb (4 528 m) hegysége. Északi határát a Lennox King-gleccser, a nyugatit pedig a Beardmore-gleccser alkotja. Az utóbbi jégáradat hosszúsága 200, szélessége 40 kilométer. Mind a Shackleton- (1909), mind a Scott-expedíció (1911–1912) a **Beardmore-gleccsere**n haladva jutott el a **Déli-sarki-fennsík**ra. E hegység további jelentős jégáradata még az Axel Heiberg-gleccser. Az Amundsen-expedíciónak 1911-ben a Déli-sark felé tartva ezt az akadályt is le kellett küzdenie.

ANTARKTIKA – a Déli-sarkvidék egész térsége, az óceánok déli részeinek szigeteit, tehát a szubantarktiszi öveget is beleértve.

ANTARKTISZ – (két kifejezés összetételéből származó szó; anti – szóösszetételek előtagjaként az utótagnak valamivel való szembenállását jelöli; arktis – az Északi-sark vidéke). Területe a parti (szárazföld-talapzati) jéggel együtt 14 108 000, enélkül 13 209 000 km², ami bolygónk szárazföldjének kb. 8,83 százaléka. A környező szigetek területe 75 500 km², a távolabbi, szubantarktikus szigeteké 13 198 km². A szemközti partok közötti legkisebb távolság 2 900 km, a legnagyobb 5 500 km. Partvonalának hossza csaknem 30 000 km. A legközelebbi világrésztől, Dél-Amerikától mért távolsága 1 450 km. A **földrajzi Déli-sark** 2 867 méter tengerszint feletti magasságban a **Déli-sarki-fennsík**on van. A **Déli mágneses pólus** Kelet-Antarktisz belsejében található (koordinátái 1990-ben az **Adélie-part** jegén voltak). E világrész legtávolabb eső pontjának, a viszonylagos megközelíthetlenség pólusának koordinátái: a d. sz. 82° 6' és k. h. 54° 58'.

Geológiai és geomorfológiai szempontból maga az **Antarktisz** közzettalapzata két részből áll. Földtörténeti szempontból a **Nyugat-Antarktisz**t fiatal sávós hegységek alkotják, amelyek a másodkor végén és a harmadkorban gyűrődéssel alakultak ki. Számos posztvulkanikus jelenséggel a térségre mindmáig jellemző a vulkanizmus. A **Kelet-Antarktisz**t (a földrész kb. háromnegyedét) öreg tönkfelszín alkotja, többségében paleozoikum előtti kőzetből. Ez a képződmény hegyképző mozgásokkal később szétföredezett, és egyenlőtlenül kiemelkedő táblák keletkeztek.



A sarkvidéket a **Weddell-tenger** és a **Ross-tenger** közötti mély süllyedés osztja két részre.

A terület kb. 96 százalékát monoton felületű kontinentális jégmező borítja. A jég átlagos vastagsága 2 200 m (más adat szerint 1 876 m). Legvastagabb, 4 744 méteres jég a Wilkes-föld déli részét borítja. Itt több mint 1 500 méter mélyre süllyed az óceánba.

A bolygónkon levő jég csaknem 90 százaléka az Antarktison van. E mennyiség 24,9 millió köbkilométer, ami 22,4 millió köbméter víznek felel meg. Ez a földkerekség összes folyójának több 500 év alatti vízhozama. Ha az antarktiszi jeget egyenletesen szétterítenénk a Földön, 50 méter vastag jégréteg keletkezne. Ha bolygónkon a Föld második legnagyobb kontinentális jégtömegét (Grönlandi jégtakaró) „terítenénk szét”, csak 5 méter vastag lenne ez a réteg. Az antarktiszi jégtakaróban összpontosul a szárazföld vízkészletének 60 százaléka, az édesvíz 85 százaléka, a Föld összes vizének 1,6 százaléka.

A hegységek közül a **Transzantarktiszi-hegység** a leghosszabb, 2 800 km, vonulata észak–déli irányú. A **Nyugat-Antarktison** húzódó **Ellsworth-hegység** viszont a legmagasabb; a **Mount Vinson-csúcs** magassága 4 897 m. Az átlagos tengerszint feletti magasságot tekintve ez a földrész foglalja el az első helyet (1 830 m). Kontinentális jegének elolvadásával 25 millió köbkilométer víz keletkezne, és ez elárasztaná a szárazföld 10 százalékát.

Kelet-Antarktisiz belsejében van a Föld hidegpólusa. Az abszolút hőmérséklet-minimumot, -88,3 °C-ot 1960-ban mérték a **Vosztok** állomáson, sőt 1984-ben -89,2 °C-ot is mutatott itt a hőmérő.

Az Antarktisiz nevet elsőként J. Murray alkalmazta. Washingtonban, a nemzetközi geofizikai év keretében 1959-ben került sor az antarktiszi egyezmény aláírására, majd 1961-ben jóváhagyására. Negyven állam csatlakozott. Az Antarktisizt atommentes övezetté nyilvánították, területén a flóra és fauna megóvása érdekében szavatolják a tudományos kutatás szabadságát és az információcserét. Az 1991-es madridi jegyzőkönyvvel az Antarktisizt természeti rezervátummá nyilvánították. Területén tilos nukleáris kísérleteket folytatni és atomhulladékot tárolni.

Feltételezhető, hogy az antarktiszi kutatómunkában (a műszaki személyzetet is beleértve) évente mintegy hatezren vesznek részt. Az utazási irodák kimutatásai szerint az antarktiszi nyár idején körülbelül tízezer turista látogat el a „fehér



kontinensre”. A turistahajók döntő többsége a Déli-Shetland-szigeteknél, illetve az Antarktiszi-félsziget északi részének nyugati partjainál vet horgonyt.

ANTARKTISZI ANDOK (vagy **ANTARKTANDOK**) – a dél-amerikai Andok vonulatához kapcsolódó hegyek rendszere az **Antarktiszi-félszigeten**.

ANTARKTISZI-FÉLSZIGET – az Antarktisiz legnagyobb, körülbelül 1 300 km hosszú, délen 200 km, északon pedig 40–100 km széles félszigete. **Nyugat-Antarktiszon**, a **Weddell-** és a **Bellingshausen-tenger** között terül el. Partjánál, főképp nyugaton, számos sziget van. Területe körülbelül 300 000 km². Hegyes domborzatú, völgyi gleccserekkel, amelyek a tenger szintjéig áramlanak. Legmagasabb pontja a Mount Jackson (4 191 m). A félszigetet többnyire jég borítja, a sziklás talapzaton bizzar képződmények, gúlák alakultak ki. Mindez vadregényessé teszi, főképp a part menti tájat.

ANTARKTISZI (tengermelléki) **PARTVIDÉK** (MARITIME ANTARCTICA) – az Antarktisiz klimatikai és ökológiai térsége, amelyhez az **Antarktiszi-félsziget** (d. sz. 64–69°) a **Déli-Orkney-szigetek**, a **Déli-Shetland-szigetek** és a **Déli-Sandwich-szigetek** tartoznak. A szárazföldet állandóan jég borítja, télen a tenger befagy, a nyári hónapokban növekszik a sarki oázisok száma. A kontinentális **Antarktisznál** lényegesen mérsékeltebb és nedvesebb időjárás jellemzi, a sarki nyár hosszabb, a sarki flóra és fauna gazdagsága ennek megfelelő.

ARGENTIN SARKI ÁLLOMÁSOK – az **Antarktiszi-félszigeten** a chilei sarki kutatóállomások mellett Argentína működteti a legtöbb ilyen létesítményt. Ezek: az Esperanza (a Trinity-félszigeten), a General San Martin (a Marguerite-öbölben, a Falleres-parton), a Vicecomodoro Marambio (a Seymour-szigeten), a Jubany (a **György király-szigeten**), a Teniente Matienzo, a Petrel (a Paulet-szigeten), a Primavera (Antarktiszi-félsziget, Danco-part), az Almirante Brown (Antarktiszi-félsziget, **Paradicsom-öböl**). A General Belgrano II. állomás a **Coats-földön**, a **Weddell-tenger** partján működik.

BÁLNA-ÖBÖL – a **Roosevelt-szigettől** északra a **Ross-tengernek** a parti **Ross-jégben** képződött öble. Amundsen hajója, a Fram itt horgonyzott (1910–1911), és Byrd admirális itt épített bázist (Little-Amerika).

BEARDMORE-GLECCSER – gleccser a **Transzantarktiszi-hegységben** (k. h. 170°, d. sz. 84–85°); Scott csoportja ezen keresztülágva jutott el a Déli-sarkra.



BELLINGSHAUSEN-TENGER – térség az Antarktisz nyugati részén. Vize a Bryan-part térségében az Ellsworth-földet mossa.

BERKNER-SZIGET – a **Weddell-tenger**ben, nyugaton a parti Ronne-jég, keleten a parti Filchner-jég határolja. Legmagasabb pontja: 976 m.

BRANSFIELD-SZOROS – a Déli-Shetland-szigetek és az Antarktisi-félsziget közötti szoros (legészakibb része a Trinity Peninsula). Legnagyobb szélessége: 130 km.

BUNGER-OÁZIS – a Knox-part része, a parti **Shackleton-jégtől** délre, Kelet-Antarktisz keleti partjánál terül el. Ez a legnagyobb antarktisi oázis, területe 482 km². Oázison itt ritkán előforduló jégmentes területet értünk; a nyári hónapokban gyakran még hó se borítja. Egy másik ismert „kőoázis” a Schirmacher-oázis.

CHARCOT-SZIGET – sziget a **Bellingshausen-tenger**ben, az I. Sándor-szigettől a Wilkins-talapzati-jégmező választja el.

COATS-FÖLD – a **Weddell-tenger** délkeleti szélén terül el. Délnyugati peremén működik a General Belgrano II argentin sarki állomás, északkeleti szélén a Halley brit állomás.

CHILEI SARKI ÁLLOMÁSOK – Chile legismertebb sarki állomásai a **Déli-Shetland-szigeteken** és az **Antarktisi-félszigeten** működnek: az Arturo Prat (a Greenwich-szigeten), a Bernardo O'Higgins (az Antarktisi-félsziget északnyugati nyúlványán, Trinity Peninsulán), a Gabriel Gonzales Videla (**Graham-föld, Parádicsom-öböl**), a Teniente Luis Carvajal (az Adelaide-szigeten, a Marguerite-öbölben), a Yelcho-Sprinx (Graham-föld, Danco-part), az Eduardo Frei (György király-sziget).

DAKSHIN GANGOTRI – indiai sarki állomás **Kelet-Antarktisz**on (nagyjából a d. sz. 70° 5' és a k. h. 11° 30') a Princess Astrid-parton.

DAVIS – ausztrál sarki állomás **Kelet-Antarktisz**on (nagyjából a d. sz. 68° és a k. h. 78° 20') az Ingrid Christensen-parton, a Sorsdal-gleccser közelében.

DECEPTION – a **Déli-Shetland-szigetecsoport** egyik tagja (d. sz. 62° 59' és ny. h. 60° 34'). Lényegében a tenger szintje fölé emelkedő tenger alatti tűzhányó (kráterének legmagasabb pontja: 459 m). A kráter (kaldera) belseje eszményi horgonyzóhely. A nyílt tengerrel csak egyetlen keskeny sávon, a „Neptunus-zsákon”



keresztül van kapcsolata. Az 1911–1931-es időszakban itt bálnavadásztelep működött, így a kráter belseje a Bálna-öböl nevet kapta. A telep maradványai, a halfeldolgozó csarnokot is beleértve, mindmáig láthatók. Az Ushuaiából kiinduló turisták kedvenc úti célja.

DÉLI-GEORGIA-SZIGET – brit sziget az Atlanti-óceán szubantarktikus övezetében, a Déli-Sandwich-szigetektől nem messze. Hegyek borítják (Mt. Paget, 2 700 m), partja fjordokkal tagolt, tartós hótakaró és gleccserek jellemzik. Állandóan lakják (Grytviken adminisztratív központ). Amerigo Vespucci fedezte fel 1502-ben.

DÉLI MÁGNESES SARK – a Föld mágneses sarkai a két földrajzi pólussal nem azonosak. Az ezektől mért távolság 1 550, illetve 2 400 km. Bolygónkon az elhelyezkedésük lassan változik, tehát a Föld egész mágneses mezeje is módosul. A déli mágneses sarkkal is ez a helyzet: koordinátái pillanatnyilag a **kelet-antarktiszi Victoria-földön** üzemelő Dumont d'Urville francia sarki állomáséival csaknem azonosak.

DÉLI-ORKNEY-SZIGETEK – körülbelül 70-tagú szigetcsoport az Atlanti-óceán déli részén. Hegyekkel borított, legmagasabb pontja 1 615 m.

DÉLI-SANDWICH-SZIGETEK – 11-tagú szigetcsoport az **Antarktis**z partjainál, a Csendes-óceán déli részén. Vulkanikus eredetűek.

DÉLI-SHETLAND-SZIGETEK (d. sz. 62° 00', ny. h. 59° 00' – szigetvilág a kontinentális **Antarktis**z közelében, az Antarktiszi-félszigettől északnyugatra, több mint 400 kilométer hosszúságban a **Drake-** és a **Bransfield-szoros** között. Tizenegy nagy (Smith-, Snow-, Livingston-, Deception-, Greenwich-, Robert-, Nelson-, György király-, Gibbs-, Elephant-, Clarence-) és számos kisebb sziget alkotja. Többnyire vulkanikus eredetűek. Területük 4 692 km². Ennek több mint 90 százalékát állandóan jég borítja, máshol sarki oázis sarkvidéki növényzettel (elsősorban zuzmó, moha, mikroszkopikus növények, algák). A magasabb rendű növényzetből két faj található meg itt, az egyik fű (*Deschampsia antarctica*), a másik apró, csak néhány centiméteres virágzó növény, a *Colobanthus quitensis*. A gazdag sarki makrofaunát a pingvin, a fóká, a rozmár, a tengeri elefánt és számos madárfaj képviseli. A szigetcsoportot William Smith kapitány fedezte fel 1819 februárjában, amikor a Horn-fokot körülhajózva, nyilván a kedvezőtlen időjárás hatására kénytelen volt délebbre is eljutni. Hajóútja során lett figyelmes a Livingston-szigetre, amelynek legmagasabb hegyvonulata 2 000 m körüli. A legmagasabb hegy, a Mount Foster (2 105 m) a Smith-szigeten van. Észak felől a szigetek többnyire nehezen megközelíthetők, mivel rosszak a hajózási és a horgonyzási feltételek. A



szigetcsoport és a Tüzföld közötti távolság kb. 1 000 km, a kontinentális Antarktistól pedig mintegy 120 km. A szigetekre Nagy-Britannia, Chile és Argentína egyaránt igényt tart. Nemzetközi jogi szempontból azonban az 1959-es antarktiszi egyezmény védi e térséget.

DÉLI-SARK – a földrajzi Déli-sark jéggel borított szárazföldön van, 2 830 m tengerszint feletti magasságban. A jég vastagsága 2 810 m. Bolygónknak e pontját négy társával először Amundsen érte el 1911. december 14-én. A bázisukról a pólusra vezető, 2 993 km-es utat 99 nap alatt tették meg. Másodikként a Scott-expedíció jutott el ide (1912. január 17.) A Déli-sark harmadik meghódítója csak látta a pólust; repülővel elsőként Byrd szállt el felette (1929. november 29-én). A Dufek-csoport 1956-ban érkezett meg a Déli-sarkra, hogy megfelelő feltételeket teremtsen a Paul Siple vezette 17-tagú tudóscsoport számára. Az expedíció áttelelt, majd a nemzetközi geofizikai év keretében hozzájárított a kutatáshoz. Az **Amundsen–Scott sarki állomást** 1975-ben újították fel. Megszakítás nélkül működik, személyzetének létszáma az utóbbi években 200 körüli.

DÉLI-SARKI PLATÓ – nagy kiterjedésű térség a Déli-sark tágabb körzetében, megközelítően 2 000–3 000 méter tengerszint feletti magasságban. A kontinentális jégtakaró itt viszonylag sima felületű. A jégtakaróban érvényesülő feszültségek hatására kiterjedt boltozatok alakultak ki – pl. a Hercules Dome, a Titan Dome.

DRAKE-SZOROS – a Tüzföld és Nyugat-Antarktisiz között húzódik, az Atlanti- és a Csendes-óceánt köti össze. Szélessége 950 km, maximális mélysége 5 248 m (bolygónk legmélyebb szorosa). Nagyon viharos térség. Elsőként, 1 578-ban, Francis Drake hajózott át rajta, bizonyítva ezzel az óceánok közötti kapcsolatot. A szoroson az óceáni áramlatok leghatalmasabbika, a nyugati szelek áramlata mozog. A drift intenzitása a Golf-áraménak háromszorosa. Felületi sebessége 75 km/h.

DUFEK-PART – A partnak az a része, ahol a **Maud királyné-hegység** északi-keleti területe a parti Ross-jéghez kapcsolódik. A Shackleton-gleccser a hegység legnagyobb jégáramai közé tartozik.

ELEPHANT-SZIGET (ELEPHANT ISLAND, d. sz. 61° 10', ny. h. 55° 14') – nagy, masszív, 38 km hosszú és 19 km széles, jégmezővel borított sziget a Déli-Shetland-szigetcsoport keleti részén. Elsőként 1820-ban említi Eduard Bransfield. A szigetet a partján abban az időben nagy számban előforduló tengeri elefántról nevezték el. A Déli-sarkvidék történelme szempontjából a sziget legkeletibb foka (Cape Valentine) a legismertebb. Sir Ernest Shackleton társaival 1916. április 15-én szállt itt part-ra, miután az Endurance hajótörést szenvedett. Hősies küzdelmet folytattak a megme-



nekülésért és a túlélésért. Az Elephant-szigetet, a Clarence-szigetet és több más kisebb szigetet a szigetcsoport központi részétől a 160 km széles Loper-szoros választja el.

ELLSWORTH-HEGYSÉG – nyugat-antarktiszi hegyvonulat, az Ellsworth-föld déli részén. A mintegy 380 km hosszú hegyvonulat tagolódása: északon a Sentinel-hegység (a **Mount Vinson-masszívum**mal), délen a Heritage-hegység. A gleccserek 2 210 m magasságig terjednek. 1966 és 1967 fordulóján a hegységben N. B. Clinch vezetésével amerikai expedíció kutatott. Fokozatosan meghódították a legjelentősebb csúcsokat: a Mt. Vinson (4 897 m, régebbi adatok szerint 5 140 m), a Mt. Tyree (4 852 m, régebbi adatok szerint 4 665 m), a Mt. Shin (4 800 m) és a Mt. Gardner (4 680 m).

ELLSWORTH-FÖLD – nyugat-antarktiszi terület. Az Antarktiszi-félsziget déli részén a **Palmer-föld**del határos. Érinti a **Bellingshausen-** és az **Amundsen-tengert**.

ENDERBY-FÖLD – Kelet-Antarktison terül el, a k. h. 50°-a környékén.

EVANS-FOK – Scott 1910-ben a **McMurdo-szorosban** itt létesített bázist, amelyről a **Déli-sarkra** indult.

FILCHNER-JÉG – a **Weddell-tenger** délkeleti partján terül el. A parti **Ronne-jégtől** a Berkner-sziget választja el.

FRAMHEIM – Amundsen bázisa a **Bálna-öbölben**, a parti Ross-jégen. Amundsen nyolc társával együtt 1911. január 14-én itt szállt partra. A bázist az expedíció tagjai hihetetlen gyorsan, tíz nap alatt építették fel.

GEORG VON NEUMAYER – német sarki állomás **Kelet-Antarktison**, a parti Ekstrom-jégen (kb. a d. sz. 70° 30' és az ny. h. 08° 40').

GRAHAM-FÖLD – térség az **Antarktiszi félsziget** északibb részén.

GREENWICH-SZIGET – hegyek borította sziget a **Déli-Shetland-szigetek** északnyugati részén. A Robert-szigettől a McFarlin-szoros választja el. Keleti oldalának lényeges része a Discovery-öböl, amelyben az Arturo Prat állandó chilei sarki állomás működik (d. sz. 62° 28', ny. h. 59° 41'). Az öböl északi szélén a Plymouth-hegy a sziget legmagasabb pontja (634 m).

GYÖRGY KIRÁLY-SZIGET (d. sz. 62°, ny. h. 58°) – a **Déli-Shetland-szigetek** legnagyobbika. Mintegy 70 km hosszú, déli partja mélyen tagolt, először 1820-ban em-



lítik, III. György brit uralkodóról nevezték el. Nyolc államnak működik itt sarki kutató-állomása (Kína, Chile, Oroszország, Uruguay, Korea, Argentína, Lengyelország, Brazília). Három államnak van refúgiuma, idényjellegű kutatási menedékhelye (USA, Peru, Ecuador). A sziget déli részén jelentős az Admiralty-öböl. Legmagasabb hegye a Melville (564 m). A chileiek telepe, a Teniente Rodolfo March a legnagyobb, a Maxwell-öbölben jól kiépített repülőtérrel (Punta Arenas-i járat). A Fildes-félsziget határolja (a chileiek az öblöt is Fildesnek nevezik). A repülőtérnek és a dél-amerikai szárazföld közelségének köszönhetően a szigetet mind a kutatók, mind a turisták indokoltan tekintik az Antarktisz kapujának. Látványos vidék, így a szigetet évről évre több turista látogatja.

HALLEY – brit sarki állomás a parti Brunt-jégen, a Coax-föld térségében (nagyjából a d. sz. 70° 05' és a ny. h. 23°).

KELET-ANTARKTISZ – a kontinensnek a Transzantarktisi-hegységtől keletre levő része. Partjait többnyire az Indiai- és a Csendes-óceán déli vize mossa.

KERGUÉLEN-SZIGETEK – vulkanikus eredetű antarktisi szigetcsoport az Indiai-óceánban, Afrikától kb. 5 300 km-re délkeletre (nagyjából k. h. 70°). Területe 5 820 km², és kb. 300 sziklás, részben jéggel és hóval borított kis szigetből áll. Felületét számos folyó, tó, vízesés és forróvízforrás teszi változatossá. A Port-aux-Francais bázist 1949-ben létesítették.

KOSCO-GLECCSER – több mint 30 kilométeres jégár, George Kosco kapitányról nevezték el. A **Maud királyné-hegység**ből zúdul le a Dufek-parthoz (d. sz. 84° 27', ny. h. 178° 10'). A parti **Ross-jég**be ömlik. Nagy megtiszteltetés érte a szlovák származású amerikai, mert e térségben Amundsenről és Shackletonról is neveztek el gleccsert.

LAMBERT-GLECCSER – Kelet-Antarktison, a Mac Robertson-part és az Amerikai-magasföld között terül el. A Nemzetközi Geofizikai Év-völgyének központi részéből zúdul le. A parti Amery-jég által borított Prydz-öbölbe torkollik. Hossza kb. 480 km, szélessége csaknem 50 km. Ez a földkerekség leghosszabb jégáradata. A jégtömeg évenként 400–500 métert tesz meg; 1956–57 nyarán fedezték fel.

LITTLE-AMERIKA (KIS-AMERIKA) – 1928-ban Byrd így nevezte el bázisát. Egy magánexpedícióval itt, a Ross-tengeren, a **Bálna-öböl**ben telelt. **Little-Amerika** 1929 és 1956 között öt USA-expedíciót fogadott.

MARY BYRD-FÖLD – hatalmas terület **Északnyugat-Antarktison**, a parti Ross-jégtől nyugatra.



MAUD KIRÁLYNÉ-HEGYSÉG – hegyvonulat a **parti Ross-jég** nyugati részétől délre (nagyjából a d. sz. 84°-tól a 86° 30'-ig). A hegységet a Dufek- és a Gould-part felé tartó gleccserek tagolják. A Fridjof Nansen-hegy legmagasabb pontja 4 069 m.

McMURDO – öböl, illetve USA-sarki állomás a **Ross-szigeten**. A kontines bel-sejének kutatása szempontjából legjelentősebb amerikai bázis, és a legnagyobb ilyen létesítmény a maga nemében. Légi összeköttetéséről az új-zélandi Christchurch-bázis gondoskodik. Az állomásnak saját atomerőműve és tengervíz-sótalanítója van.

MAWSON – állomás **Kelet-Antarktiszon**, Ausztrália első sarki bázisa. 1954-ben létesítették, sir Douglas Mawson nevét viseli. A Mac Robertson-földön, a Mawson-parton működik.

MIRNIJ – a Szovjetunió által létesített sarki állomás a Davis-tengernél, a Farr-öböl és a Helen-gleccser közelében. Közvetlenül a Déli sarkkör fölött épült, 1957–58-ban.

MOUNT EREBUS – működő tűzhányó a **Ross-sziget** keleti részén. Magassága 3 794 m. Bolygónk ismert tűzhányói közül ez a legdélibb fekvésű. Komolyabb mértékben 1955-ben működött utoljára. J. C. Ross expedíciója fedezte fel 1841-ben. A vállalkozás egyik hajójáról nevezték el. A csúcs megmászása elsőként 1908-ban a Shackleton-expedíció tagjainak sikerült T. W. Edgeworth David vezetésével.

MOUNT FOSTER – 2 105 m magas hegycsúcs a Smith-szigeten, a **Déli-Shetland-szigetcsoport** legmagasabb pontja.

MOUNT JACKSON – az **Antarktiszi-félsziget** legmagasabb csúcsa (4 191 m).

MOUNT KIRKPATRICK – csúcs a **Transzantarktiszi-hegységben**, **Kelet-Antarktis** legmagasabb pontja (4 528 m).

MOUNT MARKHAM – a **Transzantarktiszi-hegység** legmagasabb csúcsainak egyike (4 351 m).

MOUNT TERROR – tűzhányó (3 470 m) a **Ross-sziget** nyugati részén.

MOUNT VINSON – a kontinens legmagasabb (4 897 m) hegycsúcsa (régőbbi adatok szerint 5 140 m). Az **Ellsworth-hegység** északi nyúlványának Sentinel részében. Elsőként a N. B. Clinchom vezette amerikai expedíció jutott fel rá 1966-



ban. A Nimitz-, a Dater- és a Croswell-gleccser veszi körül. Szlovákiai hegymászók közül e csúcsot elsőként Peter Hámor küzdötte le (2003).

NELSON-SZIGET (d. sz. $62^{\circ} 18'$, ny. h. $59^{\circ} 03'$) – 19 kilométer hosszú, jégmezővel borított sziget, a **Déli-Shetland-szigetcsoport** tagja, a **György király-szigettől** délnyugatra. Először Eduard Bransfield említi 1820-ban, és az azonos nevű bálnavadászhajóról nevezték el, amely abban az időben ezen a tájon működött. A szigeten cseh magánbázis van.

NYUGAT-ANTARKTISZ – területét tekintve a kontinens kisebb része, a **Transzantarktiszi-hegységtől** nyugatra. Partját többnyire az Atlanti- és a Csendes-óceán déli vize mossa.

ONGUL-SZIGET – sziget az **Olaf herceg-partnál**, az **Enderby-földön** (k. h. $39^{\circ} 32'$, d. sz. $69^{\circ} 01'$). Itt építették fel 1957-ben a Syowa japán sarki állomást.

PALMER-FÖLD – térség az **Antarktiszi-félsziget** legdélibb részén.

PALMER-SZIGETEK – a **Déli-Shetland-szigetektől** délkeletre, a szigetcsoportot a szárazföldtől (**Graham-föld**) a Gerlache- és a Bismarck-szoros választja el. Közülük legnagyobb a Palmer sarki állomásnak (USA) is helyet adó Anvers-sziget (jégborította sziklás hegyek, a legmagasabb $2\,761$ m).

PARADICSOM-ÖBÖL (d. sz. $64^{\circ} 53'$, ny. h. $62^{\circ} 36'$) – az öbölben két munkahely, a chilei Gabriel Gonzales Videla és az argentin Almirante Brown sarki állomás működik. Főképp az Ushuaiából induló turistahajók kedvelt célállomása.

PARTI (TALAPZATI) LARSEN-JÉG – az Antarktiszi-félsziget és a Weddell-tenger között terül el.

PARTI RONNE-JÉG – északról a **Weddell-tengerig** terjed, délen pedig eléri az **Ellsworth-hegyrendszert** és a Pensacola-hegységet érinti.

PATRIOT-HILL'S (BASE PATRIOT-HILL'S) – a **Déli-sarkra** és a **Vinson-hegységbe** irányuló sportcélú utazások bázisa a parti **Ronne-jég** déli peremén (nagyjából d. sz. 79° , ny. h. 71°).

I. PÉTER-SZIGET – hegyek borította kisebb sziget a **Bellingshausen-tenger** délnyugati szélén (Lars Christensen-csúcs, $1\,120$ m).



PETERMAN-SZIGET (d. sz. $65^{\circ} 10'$, ny. h. $64^{\circ} 64'8''$) – a kontinenstől a keskeny Lemaire-csatorna választja el. Az Ushuaiából induló turistaexpedíciók kedvelt célállomása. Elérése rendszerint a hajóút legemlékezetesebb eseménye, mert kirándulóhajók délebbre már nem jutnak el.

PLATEAU – az USA kutatóállomása a kontinens belsejében, az antarktiszi kontinentális jég centrumában (d. sz. $79^{\circ} 30'$, k. h. $40^{\circ} 60'$).

POLHEIM – így nevezték el azt a helyet és azt a sátrat, amelyet Amundsen a **Déli-sarkon** elért, illetve hátrahagyott. A sátrat a földrajzi sarktól 2,7 kilométerre állították fel. Amundsen ebben hagyta a levelet, amelyben közölte Scott-tal, hogy elérte a pólust.

ROSS-JÉG – a nagy antarktiszi talapzati jégmező pereme, amely a **Ross-tenger** déli részét borítja. Területe $547\,350\text{ km}^2$, átlagos vastagsága 200 m, peremét meredek, mintegy 40, helyenként 50 m magas és 950 km hosszú jégfal képezi (nagy Ross-jégfal). J. C. Ross expedíciója 1841-ben fedezte és térképezte fel. Mozgásban van, 1902-ig évente kb. 1 km-t húzódott vissza délre, majd 1902 és 1950 között hasonló sebességgel húzódott előre, de 1950-től ismét, évenként kb. 4 km-t „hátrál”. A falról hatalmas jégtömbök válnak le, így a partvonal állandóan változik, és ideiglenes öblök keletkeznek. A Bálna-öböl is így jött létre.

ROSS-SZIGET – a **Ross-tengerben**, keleti részén a **McMurdo-öböllel**. Keleti részének dominánsa az **Erebus-tűzhányó** (3 794 m). Nyugati részén van a **Mount Terror**. A szigeten két jelentős sarki állomás működik: az McMurdo (USA) és a Scott-bázis (Új-Zéland).

ROSS-TENGER – az **Antarktis** partjainál ez a Csendes-óceán legdélibb része. Területe csaknem 1 millió négyzetkilométer, legnagyobb mélysége 3 365 méter. Déli részét kb. 500 négyzetkilométer, helyenként 300 méter vastagságú talapzati jégmező borítja. A nyílt tengernél e jégmező torlaszban, a **parti Ross-jégben** végződik. E térségről elsőként J. C. Ross számolt be 1841-ben.

RUSSZKAJA – orosz sarki állomás Nyugat-Antarktiszon, a Hull-öbölben (megközelítően d. sz. $74^{\circ} 50'$, a ny. h. 137°).

I. SÁNDOR-SZIGET – az **Antarktis** legnagyobb, $43\,200\text{ km}^2$ -es szigete a **Bellingshausen-tengerben**. Az Antarktiszi-félszigettől (a **Palmer-föld** térségében) a keskeny Szent György-szoros választja el, amelyet a part menti VI. György-gleccser tölt ki. A mintegy 500 km hosszú, keskeny (a legkeskenyebb részén



kevesebb, mint 50 km széles) szoros köti össze az északi fekvésű Marguerite-öblöt a délebbi Ronne-öböllel. Hegyek borította sziget, számos gleccserrel (a Mount Stephenson 2 987 m). Bellingshausen fedezte fel 1821-ben. Tévesen úgy vélte, hogy szárazföldről van szó.

SANAE – dél-afrikai sarki állomás Kelet-Antarktison, a parti Fimbul-jégen (kb. d. sz. 70° 20', ny. h. 2°).

SCOTT-BÁZIS – új-zélandi sarki állomás a **Ross-szigeten**, a **McMurdo-állomás** szomszédságában.

SCOTT-PART – hegyes és tagolt partvonal a **Ross-tenger** keleti szélén.

SHACKLETON-JÉG – a Mária királyné-partnál és a Knox-part környékén, Kelet-Antarktison.

SHACKLETON-PART – délkeleten a **parti Ross-jégig** terjed.

SYOWA – japán sarki állomás **Kelet-Antarktison**, az Olaf herceg-parton, a **Lutzow-öbölben**.

TRANSZANTARKTISZI-HEGYSÉG – a Kelet-antarktisi-táblát nyugatról övező hegyvonulat. E hegységet tönkfelszínes kiemelkedések alkotják, amelyek a harmadkorban keletkeztek. A hegyvonulat a **Ross-tengertől** a **Weddell-tengerig** terjed. A **Transzantarktisi-hegységet** völgyek tagolják, amelyekből a gleccserek a **Ross-tengerbe** nyomulnak, illetve a **Ross-jégfaltól** délre a talapzati jégmezőre. Az Oats-földtől a Déli-sarki-fennsíkgig húzódó Transzantarktisi-hegység a következő részekből áll: az Admiralty-hegység (az Antarktici hajóról e térségben, az Adare-foknál lépett elsőként ember, a norvég nemzetiségű C. E. Borchgrevink az antarktisi kontinensre), a Prince Albert-hegység, a Worcester-hegység, a Churchill-hegység és a **Queen Alexandra-hegység**. A **Transzantarktisi-hegység** keleti irányban, a **Weddell-tenger** felé a **Maud királyné-hegységre** és a Horlick-hegységre ágazik.

VICTORIA-FÖLD – térség a **Ross-tengertől** keletre.

VISZONYLAGOS ELÉRHETETLENSÉG PÓLUSA – az **Antarktisz**nak a partvontól legtávolabbra eső pontja. Koordinátái: d. sz. 82° 06' és k. h. 54° 58'. Szovjet sarkkutatók érték el elsőként. Ideiglenes sarki kutatóállomást építettek e helyen.



VOSZTOK – a volt Szovjetunió által 1959-ben létesített sarki állomás a kontinensen. Koordinátái: d. sz. $78^{\circ} 30'$, k. h. $107^{\circ} 00'$. 1983-ban itt rekord értékű hideget, $-89,2^{\circ}\text{C}$ -ot mértek ($-128,6^{\circ}\text{F}$ fok).

VOSZTOK-TÓ – szubglaciális tó **Kelet-Antarktisz**on, felfedezése a közelmúltban tudományos szenzáció volt. Gleccser aljában terül el kb. 3 500 méterrel az orosz **Vosztok állomás alatt**, keleti irányban (d. sz. $72^{\circ} 28'$, ny. h. $106^{\circ} 48'$). A tó területe $14\,000\text{ km}^2$, űrtartalma km^3 , mélysége kb. 670 m, becsült kora 420 000 év.

WEDDELL-TENGER – hatalmas öböl az **Antarktis**z partjainál az Atlanti-óceán legdélibb részén, az **Antarktiszi-félszigettől** keletre. Területe kb. 2,9 millió km^2 , legnagyobb mélysége 5 148 m. A tengert jégtakaró borítja, úszó jéghegyekkel. A múltban foka- és bálnavadászat folyt e térségben. Weddell először 1823-ban hozott róla hírt.

WILKES-FÖLD – **Kelet-Antarktis**z nagy térsége megközelítőleg a k. h. 100° -a és 140° -a között. A régió déli széle nagyjából a k. h. 135° -a körül van. Az Antarktiszon a d. sz. 70° -a közvetlen közelében, a 2 435 méteres magaslat térségében alakult ki a legvastagabb jég (4 776 m).

FELFEDEZŐK KISENCIKLOPÉDIÁJA

*„Színvonalunk mércéje:
annak elismerése,
hogy jobbak is vannak nálunk.”
(František Kele)*

Könyvemnek ebben a részében azokra a sarkkutatókra összpontosítok, akik a kezdetektől a Nemzetközi Geofizikai Év (1957–1958) nagy kutatási akcióinak beindításáig leginkább hozzájárultak az Antarktisz felfedezéséhez és megismeréséhez. Csak azokat a sarkkutatókat szerepeltetem e kisenciklopédiában, akik az Antarktiszon tevékenykedtek.

A sarkkutatók közül számosan nemcsak az Antarktiszra összpontosítottak, hanem az Északi-sarkvidékre is. Figyelembe véve e kiadvány jellegét, az ő déli-sarkvidéki működésük ismertetését rövidebbre fogtam, vagy kihagytam. Akik az Arktisz jelentősebb felfedezőinek munkásságát kívánják megismerni, haszonnal forgathatják a Severný pól c. kötetet (F. Kele et al., Perex, Bratislava 1994), vagy azokat a kiadványokat, amelyek e kötetben a felhasznált és ajánlott irodalom jegyzékén szerepelnek.

Az e fejezetben szereplő személyiségek kiválasztásánál az is gondot okozott, hogy a nagy és jelentős expedíciókról szóló ismertetések személyekre vonatkozó utalásai rendszerint a vállalkozás vezetőjére korlátozódnak. (Történelmi jelentőségű hegymászó-expedíciók esetében ennek viszont a fordítottja érvényesül. Az iskolások is azt tanulják, hogy az Everest első meghódítója Edmund Hillary volt. Esetleg még hozzáteszik, hogy Tenzing serpa társaságában. Szinte senki nem említi meg, hogy az egyedülálló vállalkozás vezetője John Hunt volt.)

A Déli-sarkra irányuló nagy expedíciókkal kapcsolatban mindenki megemlíti Amundsen nevét. Négy társának a neve azonban feledésbe merült. Scott kapitány tragikus végű hősies vállalkozását emlegetve is csak az expedíció vezetőjének nevét közlik. Kevesen ismerik a kapitánnyal együtt elpusztult négy brit teljes nevét; a sarkkutatók hősies helytállásáról szóló irodalomban is csak a vezetéknévét tüntetik fel Amundsen és Scott bajtársainak. Keresztnevük megismertetését mellékesnek tekintik. A Nagy sarki expedíciók c. könyvét írva Bertrand Imbert is ezt a gyakorlatot követte.

AMUNDSEN, ROALD (1872 – 1928) – norvég sarkkutató. Ifjúkorától vágyott a sarkvidéken elérni azt, amit másoknak még nem sikerült. A nagy vállalkozások



irányában megtett első lépése az volt, hogy hajókormányosi vizsgát tett. Az 1898 – 1899-es időszakban kormányosként vett részt a Gerlach vezette belga antarktisi expedícióban. Tapasztalt tengerész volt, így jelentősen hozzájárult az expedíció tagjainak megmeneküléséhez. Visszatérése után német csillagvizsgálókban dolgozva gyarapította fizikai, csillagászati és földméréstani ismereteit. A Gjoa hajón 1903 és 1906 között a kanadai Arktiszon hajtott végre fontos vállalkozást. Két áttelelést követően Amundsennek és az öttagú legénységnek sikerült végighaladnia a Baffin-öblöt, a Csukcs-tengert és a Bering-szorost összekötő Északnyugati-úton.

Amundsen meg akarta ismételni Nansen kísérletét: hajóval eljutni az Északi-sarkhoz. 1910 júniusában – állítólag e célból – a Fram hajóval útnak indult. Mivel eközben világgá röppent a hír, hogy Peari elérte az Északi-sarkot, Amundsen megváltoztatta az útirányt, és elhatározta, eléri a Déli-sarkot. A Fram 1911 januárjában a Bálna-öbölben, a Ross-jégfalnál vetett horgonyt. Itt tábort, majd embereivel a pólus felé haladva fokozatosan készletraktárakat építettek.

Négy társával és kutyafofogatokkal 1911. október 20-án indult el a parti Ross-jégen keresztül. Veszélyes szakadékokat leküzdve haladt előre, 3 000 méter magasba jutott (Axel-Heiberg), és elérte a Sarki-fennsíkot. Az öttagú csapat elsőként és nagyobb nehézségek nélkül 1911. december 15-én elérte a Déli-sarkot. Amundsen és társai csillagászati megfigyeléseket végeztek, a póluson sátrat és levelet hagytak hátra Scott kapitány számára. December 17-én az expedíció visszaindult, és 1912. január 26-án probléma nélkül elérte a bázist. Amundsen visszafelé haladva felfedezte a Maud királyné-hegységet (4 000 m).

Amundsen tevékenységét megszakította az első világháború. Hajójával, a Mauddal csak 1918 júliusában indulhatott el, hogy végrehajtsa régi tervét, az Északi-Jeges-tengeren megismételje Nansen driftjét (szél keltette felületi tengeráramlással való hajózás). Két áttelelést után a Maud az alaszakai Nome-ba érkezett. Amundsen befejezte, amit a Gjoa hajóval korábban megkezdett, és ő lett az első, aki végighajózta az összes arktikus tengert. Az Északi-sarkvidéken a későbbi években is folytatta kutatásait. Említést érdemel a Norge léghajóval, Ellsworth és Nobile társaságában (1925. május 11–23.) az Északi-sark érintésével megtett út. A léghajó a Spitzbergákról startolt, és Nome volt a célállomás.

Az Itália hajó katasztrófájáról értesülve Amundsen elhatározta, részt vesz a mentésben. Norvégiából a Spitzbergák felé tartva repülője 1928. június 19-én nyomtalanul eltűnt.

Huszonöt év alatt Amundsen olyan célokat ért el, amelyekről a sarkkutatók évszázadokon keresztül csak álmodoztak. Elérte a Déli-sarkot, elsőként hajózott végig az Északnyugati-, majd az Északkeleti-úton, és átrepült az Északi-sark fölött.

A Déli-sarkot meghódító expedíció tagjai: Oscar Wisting (bálnavadász), Sverre Hassel (vámos és szánvezető), Olaf Bjaaland (síbajnok) és Helmer Hanssen (kutyaszakértő, akivel Amundsen már az Északnyugati-utat is végigjárta). E segítőtársak nélkül Amundsen aligha érte volna el a Déli-sarkot.

Az Antarktiszon tenger, öböl és hegy viseli Amundsen nevét.



ARCTOWSKY, HENRYK BRONISLAW (1871 – 1959) – lengyel geofizikus és sarkkutató, 1897–1899-ben Gerlach antarktiszi expedíciójának tagja. Meteorológusként, geológusként és oceanográfusként tevékenykedett. Az első meteorológus, aki áttelelt az Antarktison. Az Antarktiszi jegesedésével és földtanával kapcsolatos számos jelentős felfedezésén kívül az is ismertté tette, hogy az Antarktiszi környéki szigetek számára ő vezette be az „Antarktandok” elnevezést. Ma ezen a néven említik az Antarktiszi-félszigeten húzódó (antarktiszi Andok, Antarktandok), a Dél-amerikai Andok rendszeréhez kapcsolódó hegységet. 1939 és 1959 között az USA-ban élt.

BELLINGSHAUSEN, FAGGYEJ FAGGYEJEVICS (1779–1852) – orosz tengerész és sarkkutató. Kruzenstern parancsnoksága alatt 1803–1806-ban részt vett az első orosz világ körüli hajóúton, majd 1819–1821-ben parancsnoka volt az első orosz antarktiszi expedíciónak. A flottilla két hajója 250 tengerésszel a fedélzetén (A Vosztok parancsnoka Bellingshausen, a Mirnijé Lazarev) 1819 júliusában hagyta el Kronstadt kikötőjét. Decemberben elérték a Déli-Sandwich-szigeteket, majd áthajóztak a sarkkörön, és 1820 februárjában eljutottak a ny. h. $2^{\circ} 14'$, d. sz. $69^{\circ} 21'22''$ -hez. Háromszor jutottak el a talapzati jégmezőig, és Bellingshausen arra a következtetésre jutott, hogy kontinens van mögötte. A hajók útja ezután Sydneybe vezetett. Bellingshausen hajói május és szeptember között Polinéziában folytattak kutatásokat. Novemberben mindkét hajó dél felé vette az irányt. Az expedíció négyszer kísérelt meg minél délebbre jutni. A legdélibb pontot 1821 januárjában érték el, koordinátái: d. sz. $69^{\circ} 53'$, ny. h. $92^{\circ} 19'$. Az expedíció ugyanezen a napon felfedezte a Déli sarkkörön túli első szigetet (I. Péter-sziget). Egy héten belül az I. Sándor-föld egy részét is felfedezték. Bellingshausen innen a Déli-Shetland-szigetekhez hajózott, majd 1821 augusztusában visszatért Kronstadtba.

Az expedíció 49 000 tengeri mérföldet tett meg, és a James Cookétól eltérő útvonalon az egész Antarktist körülhajózta.

Bellingshausen lerakta az Antarktiszi újkori kutatásának alapjait. Vállalkozásának legnagyobb eredménye: a földrész tényleges felfedezése és egyes területeinek leírása. Teljesítményével az antarktiszi vizek legnagyobb felfedezői és ismerői közé került.

A Déli-sarkvidéken tenger, a Déli-Sandwich-szigetcsoporthoz sziget, a György király-szigeten orosz sarki állomás viseli Bellingshausen nevét.

BISCOE, JOHN (1794–1843) – brit sarkkutató. Az Enderby bálnavadászcegnél 1830-tól hajóskapitány. Az Antarktiszra küldték, hogy felmérje a halászati lehetőségeket. Eközben földrajzi kutatásokat is végzett. Két hajója volt, a Tula és a Lively (az utóbbi parancsnoka W. Smith), ezek 1831 februárjában a k. h. 50° tájékán áthaladtak a sarkkörön. Itt szárazföldet fedezett fel, amelyet Enderby-földnek nevezett el. 1832-ben a ny. h. 70° körül felfedezte az Adelaide-szigetet, majd egy szigetcsoport felfedezése következett, amely az ő nevét viseli. Társaival végül az Antarktiszi-félszigetre



lépett, és e térséget elsőként ő nevezte Graham-földnek. Cook és Bellingshausen után harmadikként ő hajózta körül az Antarktisz.

Biscoe 1833-ban megkapta az RGS és az SGP (a brit és a francia földrajzi társaság) aranyérmét. Az Antarktisz az Enderby-föld térségében egy partszakasz is a nevét viseli.

BORCHGREVINK, CARSTENS EGGERBERG (1864–1934) – norvég természettudós és sarkkutató. Az Antarctic hajón 1894–1895-ben egyszerű bálnavadász tengerészként volt tagja egy antarktisi expedíciónak. Amikor a hajó 1895. január 27-én elérte az Adare-fokot (Ross-tenger), a sarkkörtől délre elsőként tette rá a lábát az antarktisi kontinensre. Itt mohára bukkant, és ezzel bebizonyította, hogy van növényzete a Déli-sarkvidéknek. (Korábban a szakemberek úgy vélték, hogy az Antarktiszon egyáltalán nincs vegetáció.) Vezetője volt 1899–1900-ban a Southern Cross hajóval indított angol vállalkozásnak. Az Adare-foknál kilenc társával partra szállt, és az Antarktiszon 1899 és 1900 fordulójának telén ők teleltek át elsőként. Meteorológiai, magnetikai és földmérési megfigyeléseket végeztek. Elsőként szerzett bizonyítékot az antarktisi növényzetről. 1900-ban végighajózott a Ross-jéggel mentén, és felfedezte a Bálna-öblöt. Innen indult el a kontinens belsejébe (e kontinensen elsőként alkalmazott kutyafogatot), és elérte a d. sz. 78° 50'-t. Bebizonyította, hogy a kontinensen szükségesek és hasznosak lesznek a kutatóállomások. (Korábban ugyanis csak hajóról végeztek megfigyeléseket.) Megállapításaival további expedíciók szervezésére ösztönzött (Bruce, Drygalski, Charcot, Nordenskjöld, Scott). Utolsó kutatóútját 1930–1931-ben hajtotta végre (az Enderby-föld és a Maud királyné-föld partvidéke).

BOUVET DE LOZIER, JEAN – BAPTISTE CHARLES (1705–1786) – francia tengerész. 1739-ben Afrikától délnyugatra szigetet fedezett fel. Koordinátái: d. sz. 54° 26', k. h. 3° 24'. Mai neve: Bouvet-sziget. Tévesen a feltételezett és legendás Terra Australis részének tekintette. A szigetet 1898-ban a Valdivia hajó hidrológiai kutatói „újra felfedezték”.

BRUCE, WILLIAM SPEIRS (1867–1921) – brit természettudós és jelentős sarkkutató. A Királyi Földrajzi Társaság (RGS) megbízásából 1892–1893-ban bálnavadászhajókon érkezve kutatta az Antarktisz, és tudományos megfigyeléseket végzett a Weddell-tenger egy részén. Az 1902–1904-es időszakban a Skót Nemzeti Expedíciót vezette az Antarktiszon. Számos tudományos munkatárs dolgozott a Scotia hajó fedélzetén. Az expedíció 1903 januárjában elérte a Weddell-tengert, ahol a tudóscsoport oceanográfiai munkát végzett, majd 1904-ben felfedezte a Coats-földet, amely a Weddell-tenger déli határát jelenti. Bruce 1913-ben tervet terjesztett elő a Weddell- és a Ross-tenger közötti transzantarktisi táv gyalogszerrel való leküzdésére. Ilyen irányú kísérletével 1914–1917-ben Shackleton kudarcot vallott. Az elképzelést csak 1957–1958-ban valósította meg Fuchs.



Bruce 1907 és 1920 között az Északi-sarkvidéken is dolgozott. Hétszer volt a Spitzbergákon, és eközben glaciológiai kutatásokat végzett a Károly herceg-földön.

BYRD, RICHARD EVELYN (1888–1957) – jelentős amerikai sarkkutató. Elsőként (1926) ő repült át az Északi-sark, majd (1929) a Déli-sark fölött, és négy amerikai expedíciót vezetett az Antarktiszra. Az első vállalkozásra 1928–1930-ban került sor (2 hajó, 3 repülőgép, 41 munkatárs). Byrd a Bálna-öbölben a talapzati Ross-jégen felépítette a Little America bázist. E vállalkozás idején repült át először a Déli-sark fölött. Az 1929. november 28–29-én végrehajtott repülőút időtartama 18,5 óra volt (Amundsen oda-vissza útja 99 napig tartott). Második expedíciójára 1933–1936-ban került sor. A Little America bázison 56 munkatárs dolgozott. Byrd dicsőségét öregbíti, hogy a bázistól 190 kilométerre levő meteorológiai állomáson az első évben egyedül telelt át (d. sz. 80° 08'). Harmadik vállalkozása az 1939–1941-es időszakra esik. Vezetésével két, egymástól 3 000 kilométerre elhelyezkedő sarki állomást létesítettek. A nyugati állomás az Antarktisi-félsziget délnyugati részén, a Marguerite-öbölben működik, a keleti pedig az ismert Little Americában. Szánokon és repülőgépen közlekedve főképp a Ross- és a Weddell-tenger közötti térséget kutatták át, eközben több, korábban nem ismert hegygerincet fedeztek fel. Az egész környékbeli partvidéket feltérképezték. Utolsó expedíciója 1946–1947-ben volt: ezt a történelem legnagyobb antarktisi vállalkozásaként ismerjük. A Highjump műveletben 13 hajó és több mint 4 000 munkatárs vett részt.

Byrd utolsó antarktisi útjára 1955 és 1956 fordulóján került volna sor. Az USA kormánya őt bízta meg a Nemzetközi Geofizikai Év előkészítésével, e terv megvalósítását azonban már nem érte meg.

Byrd a sarki térségek repülőgépes kutatásának úttörői közé tartozott. Antarktisi vállalkozásai a Nemzetközi Geofizikai Év keretében végrehajtott akciók időszaka előtt a legnagyobb mértékben hozzájárultak a fehér kontinens megismeréséhez.

CHARCOT, JEAN BAPTISTE (1867–1936) – francia oceanográfus és sarkkutató. A Français hajó fedélzetén 1903–1905-ben expedíciót vezetett az Antarktiszra. Megfigyeléseket tett a Graham-föld térségében, majd áttelelt a Weddell-szigeten. Kis csónakon járva feltérképezte a Biscoe-szigeteket, és felfedezte a Loubet-partot. A Pourquoi Pas? hajón 1908–1910-ben visszatért az Antarktiszra. Charcot meghívására Milan Rastislav Štefánik is tagja lett volna ennek az expedíciónak.

CHRISTENSEN, LARS (1884–1965) – norvég sarkkutató. Kezdetben bálnavadász-expedíciókat szervez az Antarktiszon, hajóin tudományos megfigyeléseket is folytattak, és a partot térképezték. 1933–1934-ben a Thorshavennal körülhajózta az Antarktiszt. Kapitánya, C. Mikelson 1934–1935-ben felfedezte az Ingrid Christensen-partot, amelyen Christensen a feleségével szárazföldre lépett. Ingrid Christensen volt az első nő, aki az Antarktisz földjére tette a lábát. Christensen 1936–1937-ben ismét az



antarktiszi vizeken hajózott. Főképp a partvidék légi térképezésében tűnt ki. Egyebeken kívül a feltérképezett terület egy részét ő nevezte el Maud királyné-földjének. Az Antarktison a k. h. 65° és 73° között az ő nevét viseli a part egy része.

COOK, FREDERICK ALBERT (1865–1940) – amerikai orvos és sarkkutató. Orvosként volt tagja 1898–1899-ben a Gerlach vezette antarktiszi expedíciónak. Sarkkutató tevékenysége azonban az Északi-sarkvidékhez kötődik. 1908-ban az Északi-sark meghódítására vállalkozik. Az USA-ba való visszatérése után 1909-ben kirobban közte és Peary között a vita: melyikük érte el elsőként az Északi-sarkot. Peary elsőségéről végül a Koppenhágai Bizottság döntött, ettől függetlenül mindmáig vitatják, melyiküket illeti meg az elsőség. Tresnyikov 1977-ben a Frederick Cook által leírt néhány természeti jelenség adatai alapján úgy vélte, Cooknak az Északi-sarkvidék centrumában kellett lennie, és nem kizárt, hogy nagyon közel volt a pólushoz.

COOK, JAMES (1728–1779) – jelentős angol tengerjáró és a legnagyobb felfedezők egyike. Az Antarktiszt felfedezéséhez Cook második, 1772–1775-ös hajóútja jelent hozzájárulást. Két hajója, a Resolution és az Adventure útja során végleg megválaszolta a Terra Australis (Déli-föld) létevel kapcsolatos találgatásokat. A tengeri hajósok közül ő volt az első, aki úgy döntött, kelet felé haladva hajózza körül a Földet. Fokvárosból dél felé indult, és hajói a k. h. 39° 35'-en 1773. január 17-én elsőként haladtak át a Déli sarkkörön. 1774 januárjában ismét túllépték a sarkkört, és még délebbre jutottak (d. sz. 71° 10', ny. h. 107°). Hajói itt találtak először úszó jégheggyekkel. Noha Cook bebizonyította, hogy a középső földrajzi szélességek tartományában a Terra Australis nem létezik, meggyőződése volt, hogy a dél felé haladást gátló jég mögött létezik szárazföld. Elérését persze lehetetlennek és feleslegesnek tekintette. Követőit azonban délre irányuló vállalkozásokra, a Déli-sark körüli kontinens, tehát az Antarktiszt felkutatására ösztönözte. Nem egész fél évszázaddal később (1820) Bellingshausen bebizonyította az Antarktiszt létezését.

CROZIER, FRANCIS RAWDON (1795 – kb. 1848) – angol sarkkutató. Sarkkutatói erőfeszítéseinek zöme az Északi-sarkvidékre irányult. A Parry-expedíció tagjaként például 1827-ben egészen az é. sz. 82° 45'-re eljutott. James Ross antarktiszi expedíciója idején a Terror hajó parancsnoka. A Ross-szigeten fokot neveztek el róla.

DUFEK, GEORGE (1903–1977) – az USA tengernagya, sarkkutató. Az 1955–1957-es időszakban a Deep Freeze műveletnél a haditengerészet főparancsnoka. Róla nevezték el a Sor Rondane-hegység legmagasabb csúcsainak egyikét (Dufekfjellet – 3 150 m). Az admirális ősei Csehországból származtak.

DRAKE, FRANCIS (1540–1596) – angol tengerész. Nagy számú tengerészeti és felfedezői vállalkozása közül említsük meg, hogy Magellánt követően a történelemben



Az egyik gleccser közelében

*Ahol a Serrano-gleccser
és az Ultima Esperanza-fjord
találkozik*





*Dél-Amerika jellegzetes
vadon élő állata,
a guanakó láma*

*A természet
csodálatos alkotása,
a Cuerno del Paine*

*Feledhetetlen látvány
a Salto Grande-vízesés*

*A Grey-gleccser
széttöredezett jege
a Grey-tó vizében*





*Hosszan fontolgattuk,
könyvünkben velünk vagy
nélkülünk szerepeljen
a csodálatos
Torres del Paine
fényképe*

*A Museo Regional de
Magallanes a Palacio
Sára Braun falai között
kapott helyet*





Az O'Higgins utcában emléktábla hirdeti: itt volt egykor a Kukuëin család otthona

Szlovákiából 2000-ben, Martin Kukuëin születése 140. évfordulójának tiszteletére egyelőre ez az egyetlen ajándék érkezett Patagóniába. A csiszolt sziklatömböt Kukuëin jelképes írótolla döfi keresztül. Norbert Kelecsényi alkotása. A huzalból készült rózsza Štefan Mlich műve

Az Antarktisz felé, a Cockburn-csatornán





Hajnali pillanatfelvétel a Monte Sarmiento közelében

Napkelte előtt horgonyoztunk le a Diego Ramirez-szigetcsoporthál





A chilei Arturo Prat sarki bázis közelébe érkeztünk

Az állomás bejáratánál





Jégtörőnkről az Eduardo Frei bázisra pontonhajókon szállították át az élelmiszert és a többi készletet

Az Oscar Viel jégtörő a Deception vulkán körüli lagúnában



A Deception-sziget fekete fővenyén kíváncsi pingvinek köszöntöttek bennünket

A Deception-szigeten egykor bálnafeldolgozó üzem működött. Erre ma már csak romok emlékeztetnek

Barátomtól, az ornitológustól tudtam meg, hogy e derék madár neve „polar scua”





Békés egymás mellett élés

*Elkészve kattant el a fényképezőgép:
már csak ketten voltak a jégtáblán*

*Pillanatfelvétel a Discovery-öbölben
(a chileiek Bahia Chileno néven
tartják nyilván), a Greenwich-
szigetnél*





Fantasztikus alakzatokra képes a természet

Roberto Villablanca hidrobiológus egy évet töltött az Arturo Prat bázison

A planktonok életterének függőleges irányú változása tanulmányozható ezzel a műszerrel



*Valahol az O'Higgins kutatóállomás
környékén*

*Tessék kiválasztani a megfelelő útírányt...
Számunkra úti célként a Déli-sark lett
volna a legalkalmasabb*

Laci szót értett a pingvinekkel is





*Valahol az O'Higgins kutatóállomás
környékén*

*Tessék kiválasztani a megfelelő útirányt...
Számunkra úti célként a Déli-sark lett
volna a legalkalmasabb*

Laci szót értett a pingvinekkel is





*Pingvinéknél egyenjogúság van:
a hím és a nőstény egymást váltja
a tojáskeltésben*

*A napnyugta és a hajnalhasadás
fényáradata – ugyanabban az
időpontban*

*Aranyozott hegyű piramisgúla –
a Štefan Milich alkotta kis
emlékmű Milan Rastislav Štefánik
tiszteletére*



*A jégtörő tisztikarának néhány tagját
ünnepélyesen előléptették*

*Carlos Risso Raveau, a jégtörő
parancsnoka az Északi-sarkot
1993-ban megjáró szlovák zászlóval*

*Kamil Sucháneknek, a tragikus
körülmények közt elhunyt
fiatalembernek tiszteletére édesapja
1997-ben állított emlékkeresztet*

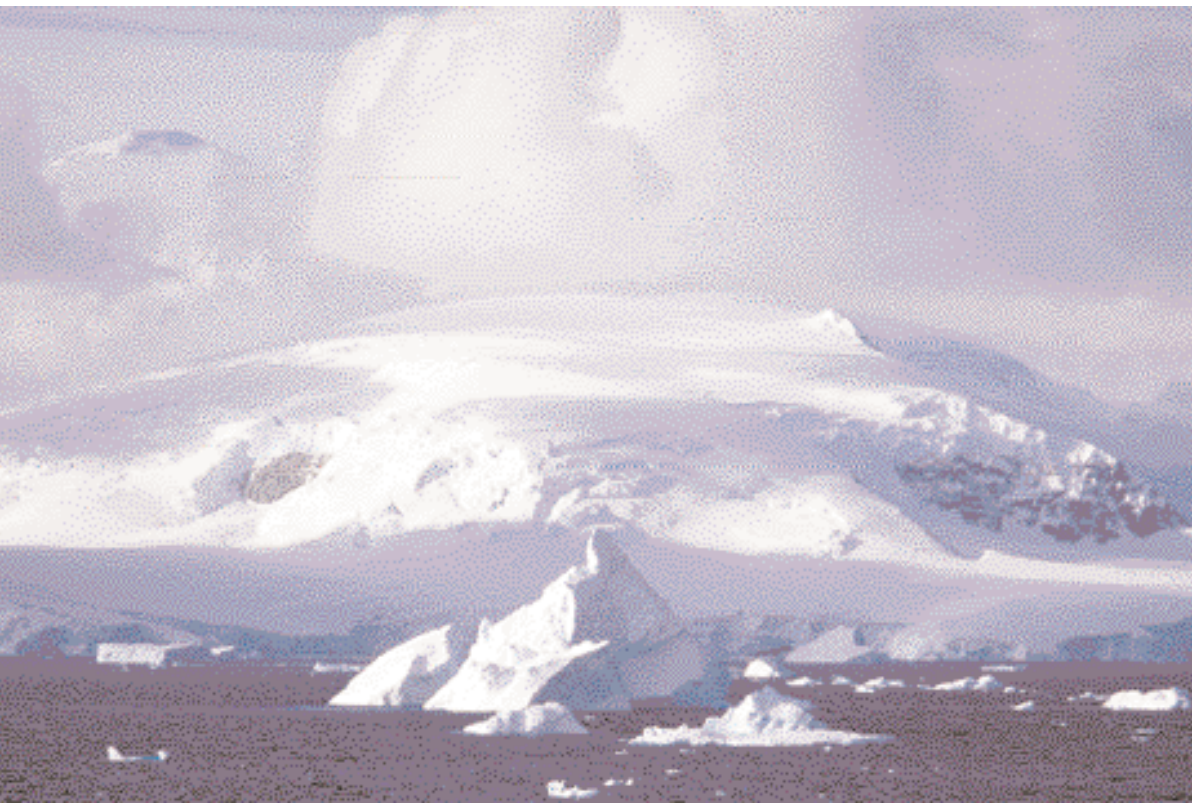




„Ezt a bálnát nem én ejtettem el” –
állította szerényen Laci

A jégtörőn a be- és kiszállás:
kiadós testedzés

A Paradicsom-öböl felé vezető úton





*A jéghegy vízszint feletti
egynyolcada*



*A Gabriel Gonzales Videla
sarki állomás a Paradicsom-
öbölben*



*A jégtörőről erre az állomás-
ra csak helikopterrel szállí-
tották a készleteket*





*Chile legnagyobb antarktiszi
kutatóközpontja az Eduardo
Frei állomás. Felvételünkön
a bázisnak csak egy
része látható*



*Chile legnagyobb antarktiszi
kutatóközpontja az Eduardo
Frei állomás. Felvételünkön
a bázisnak csak egy
része látható*

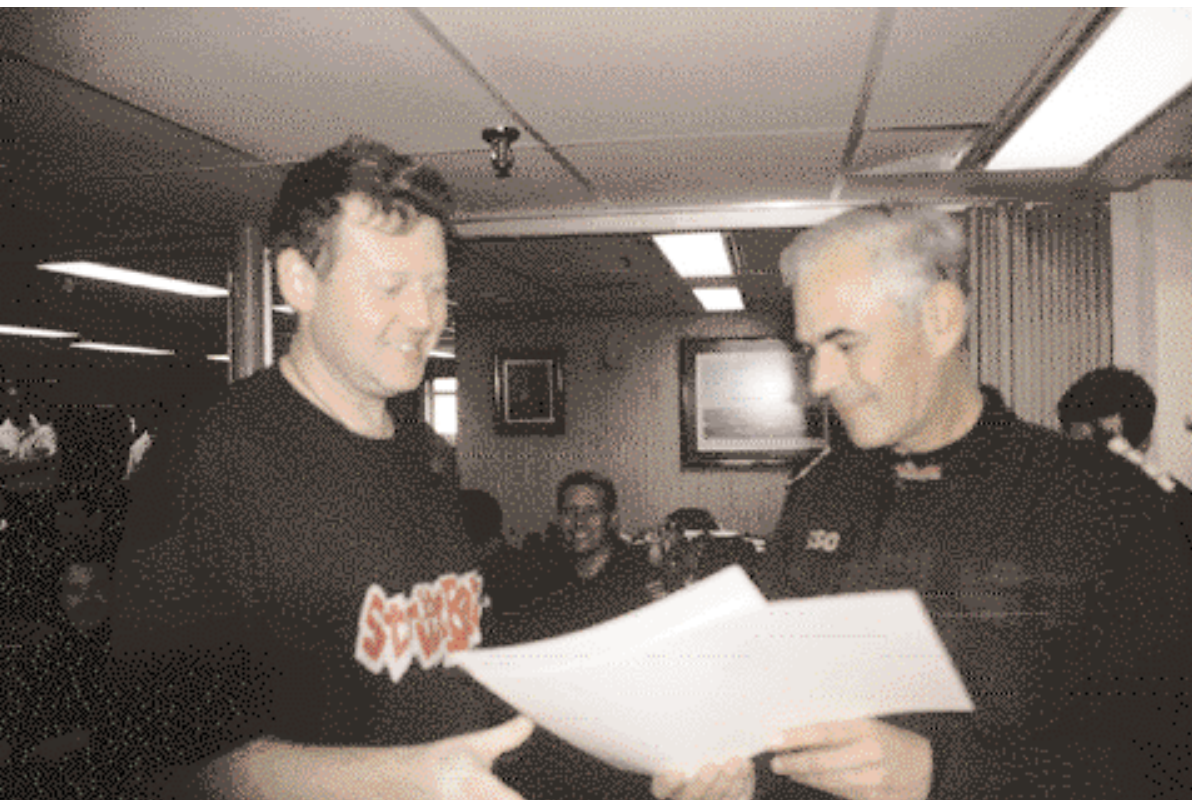
*Emléktábla Milan Rastislav Štefánik tiszteletére. Mikuláš
Buèinský alkotása*

Itt a pingvinek vannak látható többségben



A Bellingshausen-tenger peremvidékén dúló vihar a jégtörőt visszafordulásra kényszerítette

Comandante Risso átadja Lacinak a Déli-sarkkörön történt áthaladást igazoló okiratot





A Horn-fok körülhajózásakor ezek a felhők kísérték bennünket

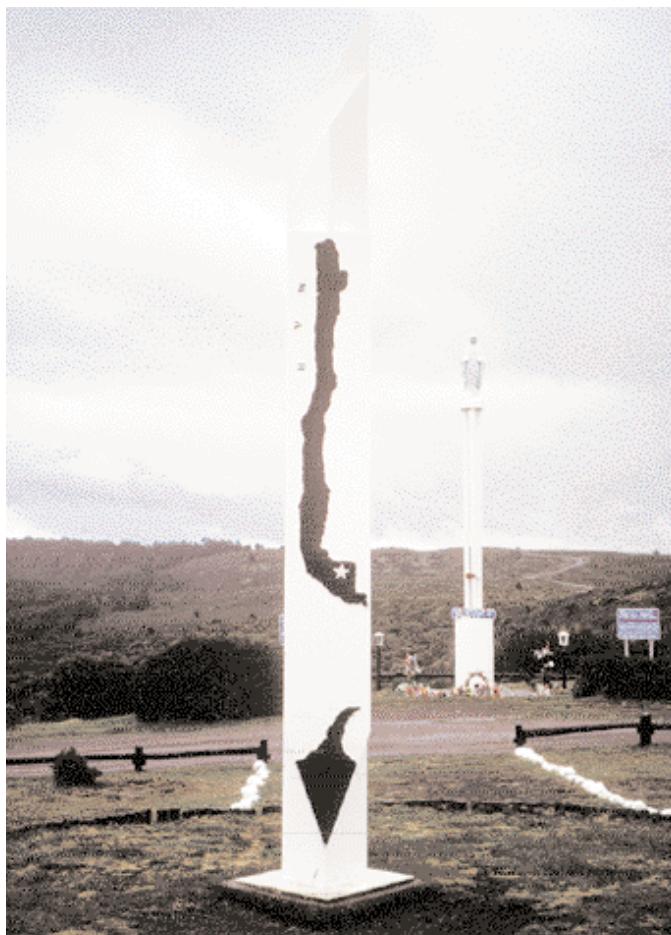
Navarino-szigeten a Cerro Banderáról ilyenek láttuk a Beagle-csatornát (az előtérben Porto Williams és a kikötőben horgonyzó jégtörő)





Úton a Foward-fokhoz – előbb az utas, majd az autó próbálja ki a víz mélységét

Chile földrajzi központja a Magellán-szoros közelében. Az obeliszk még a chileieket is megmosolyogtatja





A bécsi Schwechat repülőtéren szeretteink köszöntöttek bennünket

Végtelennek tűnt a repülőtérrel Pozsonyba és Galántára vezető út





másodikként hajózta körül a Földet. A Golden Hind hajóval végrehajtott út során 1578-ban a vihar a Tűzföldtől délre sodorta. Megállapította, hogy nyílt tenger van e térségben. Az óceánnak a Tűzföldet az Antarktisztól elválasztó részét Drake-szorosnak nevezzük.

DRYGALSKI, ERICH (1865–1949) – német óceánkutató, geofizikus és sarkkutató. 1891 és 1893 között két fontos grönlandi expedíció vezetője. 1901–1903-ban az első német antarktiszi vállalkozás irányítója. Célja az Enderby- és a Wilkes-föld közötti ismeretlen térség kutatása volt. Igaz, hajója, a Gauss csak a d. sz. 66° 48'-ig jutott el, az expedíció azonban feltérképezte a mai Pravda-partot, és egy évig a jég fogságában maradt. Fontos volt ez az éves ciklusban előforduló jelenségek megfigyelése szempontjából. Partra szállt az aprócska vulkanikus Gauss-szigeten. Kutatásai eredményeként dolgozta ki Drygalski a jégáramlás elméletét.

DUMONT, D'URVILLE JULES SÉBASTIAN CÉSAR (1790–1842) – francia tengerjáró és sokoldalú kutató. Jelentős utazó, a Föld számos térségében megfordult. Az Astrolabe és a Zélée hajón 1837–1840-ben antarktiszi és óceániai expedíciót vezetett. Kezdetben a Graham-föld északi kiszögellésénél felfedezett néhány szigetet, majd visszatért Óceániába (Tuamotu, Tahiti, Tonga stb.). Tasmaniából 1840-ben újból délre hajózott, és felfedezte a Luiss Philipp-, az Adélie- és a Clarie-partot, csoportja a Déli mágneses pólus keresésével, koordinátái meghatározásával is foglalkozott.

ELLSWORTH, LINCOLN (1880–1951) – amerikai sarkkutató. Amundsennel 1925-ben két repülőgéppel kísérletet tett az Északi-sark elérésére. Kényszerleszállás után vissza kellett térniük a Spitzbergákra. A Norge léghajón 1926-ban tagja volt a sarkvidéki expedíciónak. Amundsen és Nobile társaságában a Spitzbergák–Alaszka vonalon átrepült az Északi-sark fölött.

Később, 1933-tól az Antarktis repülőgépes kutatásával foglalkozott; 1933–1934-ben és 1934–1935-ben kísérletet tett az Antarktisz átrepülésére, ezt azonban a gépek műszaki hibája és a kedvezőtlen időjárás megghiúsította. Csak az 1935 végén tett kísérlete járt sikerrel. Hollick-Kenyon pilótával a Dundee-szigetről (Weddell-tenger) a Bálna-öbölben levő Little America állomásig repültek (Ross-tenger). Kedvezőtlen volt az időjárás; ötször kellett leszállniuk, útjuk végén elfogyott az üzemanyag, a Little America állomás előtt landoltak, több kilométert gyalog tettek meg. Utolsó, 1938–1939-es évi expedíciója idején az Enderby-földet tanulmányozta.

Sarkvidéki repülőútjaival Ellsworth jelentősen hozzájárult az Antarktis megismeréséhez. Számos földrajzi társaság tüntette ki.

Az Antarktison fok és hegycsúcs viseli a nevét.

FILCHNER, WILHELM (1877–1957) – német földrajztudós, geofizikus, utazó és sarkkutató. Ő vezette a második, 1911–1912-es német antarktiszi expedíciót a Weddell-



tengerhez. Hajója, a Deutschland 1912 áprilisában a jég foglya lett, és 263 napon keresztül ilyen állapotban sodródott észak felé. Eközben meteorológiai, oceanográfiai és hidrológiai megfigyeléseket és méréseket végeztek. Hazatérése után Filchner javasolta egy, az Antarktiszon áthaladó expedíció megszervezését, ez azonban pénzühiány miatt nem valósult meg. Talapzati jeget, fokot és szorost neveztek el róla az antarktiszi Dél-Georgiánál.

FUCHS, VIVIAN ERNEST (1908–) – angol geológus és sarkkutató. Antarktiszi tevékenységéből a Stonington-szigeten 1949–1950-ben vezetőként végzett munkája érdemel figyelmet. Azzal szerzett hírnevet, hogy 1957–1958-ban ő vezette a brit transzantarktiszi expedíciót. A vállalkozásban részt vevők november 24-én indultak el Weddell-tengernél működő Shackleton-állomásról. Traktormotoros szánokat használtak, a megjósolhatatlan nehézségek azonban lassították a haladást. A Déli-sarkot csak január 20-án érték el. Hillary segítségével az expedíció a Viktória-földön keresztül folytatta útját a Ross-tengerhez, amelyet március 2-án értek el. Az expedíció 99 nap alatt 3 500 kilométert tett meg, és a Déli-sark érintésével elsőként haladt keresztül e kontinensen.

GERLACHE, DE GOMERY, ADRIEN (1866–1934) – belga sarkkutató. A Belgica hajón 1897–1899-ben annak az expedíciónak a parancsnoka, amelyben Amundsen (kormányos), Frederick Cook (orvos) és Arctowsky (geológus és meteorológus) is részt vett. Feladatuk: az Antarktisz mágneses pólusa környékének kutatása. Kezdetben a Déli-Shetland-szigeteket kutatták. A Belgica később a Graham-föld (Antarktiszi-félsziget) ismeretlen nyugati partja mentén hajózott. A Bellingshausen-tengerben 1898 márciusában a jég foglya lett (d. sz. $71^{\circ} 31'$, ny. h. $85^{\circ} 16'$). Sodortatásuk során az expedíció tagjai tudományos megfigyeléseket és méréseket végeztek. A vállalkozás tudományos eredményei főképp Arctowskynak köszönhetőek, a sarki éjszaka túlélése pedig Amundsen érdeme.

Nevét az Antarktiszon hegy, fok és szoros örökíti meg.

HERBERT, WALTER (1934–) – brit sarkkutató. A Déli-sark Amundsen általi elérésének 50. évfordulóján, 1961 végén és 1962 elején neves elődje nyomdokain haladva megismételte teljesítményét. 1968–1969-ben az Északi-sarkon áthaladó négytagú brit expedíciót vezetett, amely a jégmezőn az Északi-sark érintésével elsőként jutott el Alaszkából a Spitzbergákra. Kutyaszánnal 476 nap alatt küzdötték le az 5 700 kilométeres távot.

Herbert megkapta a Királyi Földrajzi Társaság (RGS) aranyérmét.

HILLARY, EDMUND (1919–) – új-zélandi hegymászó és sarkkutató. Azzal vált híressé, hogy 1953-ban Tenzing Norkey nepáli serpa társaságában elsőként feljutott a



Mount Everest csúcsára (8 848 m). 1957–1958-ban Új-Zéland antarktiszi expedíciójának vezetője. A Ross-tengertől a sark felé haladva készletraktárakat létesített a Fuchs vezette brit transzantarktiszi expedíció számára. Mivel e vállalkozás készt, Hillary egészen az Amundsen–Scott déli-sarki állomásra eljutott. Ily módon Amundsen és Scott után ő lett a harmadik expedícióvezető, aki „földön haladva” társaival elérte a Déli-sarkot (1958. január 3.). Azt követően, hogy Fuchs csapata végre (csak január 20-án) a pólusra érkezett, expedícióját visszakísérte a Ross-tengerhez. Mindkét expedíció traktor vontatta szánnal mozgott.

HUI TE RANGIORA (7–8. évszázad) – polinéziai tengerjáró, valószínűleg az első ember az Antarktison. Vagy passzátszelek sodorták délre, vagy céltudatosan, új területek után kutatva jutott el a távoli térségbe. Tengeri útjáról beszámolót hagyott hátra, amelyet a Raratonga-sziget lakói nemzedékről nemzedékre továbbadtak.

JOHANSEN, FREDRIK HJALMAR (1867–1913) – norvég sarkkutató. Nansen társaságában 1896-ban kísérletet tett az Északi-sark sítálon való elérésére. Tagja volt Amundsen 1911–1912-es antarktiszi expedíciójának.

KEMP, PETER (19. század) – angol bálnavadász, 1833-ban a Magnet kapitánya. A Kerguelen-szigetektől délre, a kontinens k. h. 55° és 60°-a közötti partszakaszán megfigyeléseket és térképészeti munkákat végzett. Nevét partszakasz viseli.

KERGUÉLEN-TREMAREC, YVES-JOSEPH (1734–1797) – francia tengerész. A Le Bélair korvetre vezényelve 1770-ben feladatuk kapta a feltételezett létezésű Terra Australis keresését a déli Indiai-óceánon. 1772-ben egy addig ismeretlen földrészt fedezett fel, amely a Dél-Franciaország (La France Austral) nevet kapta. A hajós ezt a keresett kontinens partvidékének vélte. 1773-ban ismét kiküldték Dél-Franciaországba, hogy folytassa a kutatást. Azonban megállapította, hogy pusztá szigeteket fedezett fel. A szigetcsoportot Desolation- (Vigasztalanság-) szigeteknek nevezte el. A mai elnevezés: Kerguelen-szigetek.

KOSCO, GEORGE F. (1908–1985) – amerikai tengerészkapitány és sarkkutató. George F. Koscónak, az első szlovák származású sarkkutatónak a szülei a 19. század végén emigráltak az USA-ba. Édesapja a Krivánhoz közeli Olšovból, édesanyja Plavnicéből származik. Az Annapolisi Tengerészeti Akadémián 1926-ban kezdte, 1930-ban pedig befejezte tanulmányait. 1933-ban főhadnagy. Tengerészeti szolgálata időszakában az aerológia (ahogy 1957-ig az amerikai tengerészetben a meteorológiát nevezték) különböző ágazataiban tevékenykedett. 1946-ban teljesült régi óhaja, sarkvidéken kutathatott. Meteorológiai szakemberként tagja volt a Grönlandon tevékenykedő Nanook expedíciónak. Később a Highjump expedícióban az Antarktison dolgozott.



Alaszkában is volt, két évig ő a Kodiak- (Aleut-)szigeten működő haditengerészeti meteorológiai állomás parancsnoka. A Hawaii-szigeten, Anchorage-ben és máshol is dolgozott, majd 1690-ban nyugdíjba vonult. Csak egyszer, 1979-ben járt Szlovákiában (számos helyen megfordult, egyebek között Olšovban és Plavnicén is). George F. Kosco a Bethesda tengerészeti kórházban hunyt el 1985. június 11-én. Az Arlingtoni Nemzeti Temetőben temették el teljes tiszteletadással.

Sajtóhír (eredeti szöveg):

Az első szlovák a Déli-sarkon

„A Prácát idézve (1996. január 31.) a Slovák v Amerike márciusi száma közölte, hogy Peter Valušiak első szlovákként 1996. január 29-én eljutott a Déli-sarkra. Ez az állítás módosításra szorul, mert a Déli-sarkon járt első szlovák amerikai szlovák volt, név szerint George F. Kosco tengerészkapitány, aki 1908. április 1-jén született Ramseytownban, Pennsylvania államban. Szülei, Ján és Tereza Kvasnak a szlovákiai Plavnicéből vándoroltak ki Amerikába, ahol nevüket Koscóra változtatták. Fiuk, George 1930-ban diplomázott a Tengerészeti Akadémián.

Kosco 1946–1947-ben már tengerészkapitányként részt vett az Északi-sarkvidéken a Nanook-akcióban, majd az Antarktiszot kutató Operation Highjump II. tengerészeti műveletben, és közvetlenül a Déli-sarkon folytatott geológiai kutatásokat. Kosco kapitány tiszteletére a National Science Foundation 1968-ban az Antarktisz egyik gleccserének a Kosco Glacier (Kosco-gleccser) nevet adta.

Kosco tudott szlovácul. Szlovák származásúnak vallotta magát, és Amerikában számos szlovák rendezvényen részt vett.

Eduard A. Tuleya”

(A ma már nyugdíjas dr. E. A. Tuleya a Millersville College történelemtanára volt, majd később a middletowni Szlovák Múzeum és Levéltár igazgatója – a szerk. megj.)

LARSEN, CARL ANTON (1860–1924) – norvég bálnavadász és tengerjáró. A halászati lehetőségek felmérésére 1892–1893-ban a Janson hajón jutott el az Antarktiszra, a Weddell-tengeren a d. sz. 68° 10'-ig jutott el, és elsőként ő írta le a Graham-föld keleti partját. Második vállalkozása során, 1893–1894-ben a Graham-föld nyugati partját írta le. Az Otto Gustav Nordenskjöld vezette 1901–1903-as expedícióban az Antarctic hajó kapitányaként vett részt. Bálnavadászhajón 1922–1924-ben kétszer jutott el a Ross-tengerre, kutatta a Bálna- és a McMurdo-öblöt. A második hajóúton hunyt el.

Nevét a Graham-föld keleti partján talapzati jégmező, félsziget és hegy viseli.

MAWSON, DOUGLAS (1882–1958) – ausztrál geológus, földrajztudós és sarkkutató. Tagja Shackleton 1908–1909-es expedíciójának. A T. David vezette részleggel a Little America bázisról eljutott a Victoria-föld belsejébe, és elsőként a Déli mágneses sarkra (akkori koordinátái: d. sz. 72° 25', k. h. 155° 16'). Annak a csoportnak is tagja



volt, amely eljutott az Erebus tűzhányó kráteréig. Az Antarktiszon elsőként ő létesített rádiókapcsolatot.

Mawson nemesi (sir) rangot kapott, kitüntették a Brit Birodalom Rendjével és több földrajzi társaság aranyérmével.

MRKOS, ANTONÍN (1918–1996) – cseh csillagász és sarkkutató. Tizenkét üstökös felfedezője. A legismertebb a Mrkos-üstökös, amelyet 1957-ben fedezett fel. A magas-tátrai Kőpataki-tónál, illetve a Lomnici-csúcson működő csillagvizsgálóban dolgozott. Az előbbi munkahelyen az SZTA Asztronómiai Intézete, a másikon pedig a Szlovák Hidrometeorológiai Intézet (annak idején Pozsonyi Hidrometeorológiai Intézet) munkatársaként. Két szovjet antarktisi expedícióban vett részt (1957–1959-ben és 1961–1963-ban). Mindkét vállalkozásban a szlovák tudományos intézmények munkatársaként. A munkatársak és a Magas-Tátra állandó lakói nagyon kedvelték, indokoltan tekintették „tátrai embernek”. A volt Csehszlovák Köztársaság tudósai közül ő dolgozott leghosszabb ideig az Antarktiszon. Miután elköltözött a Magas-Tátrából, a csehországi Kletben csillagvizsgálót létesített. A Károly Egyetem Asztrofizikai Tan-székén dolgozott docensként. A CSSZSZK Csillagászati Bizottságának javaslatára a Nemzetközi Csillagászati Szövetség (IAU) tagja lett. Felfedezéseivel világszerte dicsőséget szerzett a Kőpataki-tó melletti csillagvizsgálónak, majd később a Kletben létesített obszervatóriumnak is, jelentősen öregbítve a szlovák és a cseh csillagászat hírnevét.

NORDENSKJÖLD, OTTO GUSTAV (1869–1928) – svéd földrajztudós, geológus és sarkkutató. Expedíciót vezetett Patagóniába és a Tűzföldre (1895–1897). Keresztül-utazott Alaszkán (1898), majd Kelet-Grönlandon (1899). Az Antarctic hajón 1901–1903-ban svéd expedíciót vezetett az Antarktiszra. A hajó kapitánya Larsen volt. Az Antarctic a Graham-föld mentén haladt, a d. sz. 66°-ig jutott, majd a csoport a Snow Hill-szigeten telelt. Nordenskjöld megállapította, hogy a Graham-föld és a Louis-Philipp-föld összefüggő szárazföld, amelyen fosszilis növénymaradványokra bukkant. Az Antarctic hajó eközben az Erebus- és Terror-öbölben a jég fogságába került, legénysége a szigetek egyikén telelt át. A térségben ugyanakkor további két csoport is működött. Az egyik felszerelés és készletek nélkül a Vega-szigeten kényszerült telelni. Mindhárom csoportot az Uruguay argentin hajó mentette meg 1903-ban. Nordenskjöld 1906-ban Grönlandon kutatott, majd 1920–1921-ben a chilei és perui Andokban. Göteborgban volt földrajztanár.

PALMER, NATHANIEL BROWN (1799–1877) – amerikai fókavadász az antark-tiszi vizeken. 1820-ban a Hero háromárbcoson hajózva a Graham-föld északkeleti partjainál felfedezte a Trinity-szigetet, majd 1821-ben Déli-Orkney-szigeteket. Sokáig őt tekintették az Antarktisz felfedezőjének. A Carter-öböl és a Charles-öböl közötti



part, illetve a Graham-föld északnyugati részénél szigetcsoport viseli a nevét (az USA-ban mindmáig Palmer-földnek nevezik).

RONNE FINN (1899–1973) – amerikai sarkkutató. Apja, Martin tagja volt Amundsen déli-sarki expedíciójának. 1933–1935-ben és 1939–1940-ben Byrd antarktiszi expedíciójának tagja. Magánexpedíciót vezetett 1947–1948-ban, amelynek a Marguerite-öbölben, a Stonington-szigeten volt a bázisa. Szánokkal haladva kétszer, repülőgépről megfigyelve sokszor átfésülte az Antarktiszi-félszigetet és a Filchner-jégmezőt egészen a Luitpold-földre. A Weddell-tengertől délre eső területet feleségéről, Edith Ronne-ról nevezték el, aki szintén tagja az expedíciónak. J. Darlingtonnal együtt ő volt az első nő, aki áttelelt az Antarktiszon. Ronne bebizonyította, hogy a feltételezésekkel ellentétben a Ross-tengerben nincs szoros, amely az Antarktiszt két részre osztaná. 1956–1958-ban az amerikai Elsworth állomás parancsnoka, 1958–1959-ben tagja az argentinok antarktiszi expedíciójának.

Az Amerikai és az Argentin Földrajzi Társaság többször kitüntette.

ROSS, JAMES CLARK (1800–1862) – angol sarkkutató. Unokaöccse John Rossnak, aki az Északi-sark kutatójaként vált híressé. Tizenkét éves korától tengerész, sarkkutatói pályafutása az Északi-sarkvidéken kezdődött. Az Erebus, illetve a Terror hajón (az utóbbi kapitánya Crozier) 1839–1843-ban expedíciót vezetett az Antarktisra. Feladata: a Déli mágneses sark helyzetének meghatározása. Hobart kikötőjéből indultak 1841-ben. Dél felé haladva felfedezték az Adare-fokot, amelynek környéke a Victoria-föld nevet kapta. A délre tartó expedíció a vulkanikus Terror- és Erebus-szigethez ért. Itt annyira megközelítették a Déli mágneses sarkot, hogy nagyjából meg tudták állapítani a koordinátáit. Később mindkét hajó továbbhaladását meggátolta az 50 méter magas jégfal; 750 kilométeren ennek mentén haladtak kelet felé (Ross-jég). A Terror és az Erebus elérte a d. sz. 78° 04'-et, és visszatért a tasmaniai Hobartba. Ross még ugyanabban az évben, ősszel, dél felé indult. Expedíciója a VII. Edward-félsziget térségében a d. sz. 78° 09'-ig jutott, és innen északra fordult. Ross 1842 decemberében még utoljára visszatért a Weddell-tengerbe, a Graham-föld mentén hajózott, és felfedezte a Terror- és az Erebus-öblöt. Visszafelé tartva hiába kereste a Bouvet-szigetet (lásd Bouvet!), és 1843 szeptemberében visszatért Angliába. Oceanográfiai, meteorológiai és más méréseinek sokasága, pontossága tette rendkívül sikeressé a Ross-expedíciót.

Angliába való visszatérését követően nemesi (sir) címet kapott, és kitüntették a Királyi Földrajzi Társaság (RGS) aranyérmével.

RYMILL, JOHN R. (1905–1982) – angol sarkkutató. A Penola hajón 1935–1937-ben felderítést végzett a Marguerite-öbölben, a Palmer-szigetcsoport térségében, valamint az Adelaide-sziget környékén, és eközben az I. Sándor-szigettől délre felfedezte a



VI. György-öblöt. A 70. szélességi körtől északra elsőként keresztülhaladt a Graham-földön, és eljutott a d. sz. 72°-ig. Bebizonyította, hogy a Graham-föld a kontinens része, nem pedig szigetsorozat, és ezzel megcáfolta Wilkinson feltételezését. Feltérképezte a Nyugat-Antarktisz, és megállapította magashegység-jellegét.

Pályafutása kezdetén az Északi-sarkvidékkel is foglalkozott. Angmasalik és Holsteinborg között (az é. sz. 67°-án) keresztülhaladt Grönlandon.

SCOTT, ROBERT FALCON (1868–1912) – angol sarkkutató. Az 1901–1904-es időszakban a Discovery hajón a brit antarktiszi expedíció parancsnoka. Új-Zélandból kiindulva 1902 januárjában elérte a Ross-tengert. Kelet felé haladva a Ross-jeget tanulmányozta, felfedezte a VII. Edward-partot. Az expedíció ezután visszatért nyugatra, és Scott a McMurdo-szorosnál tábort vert. Az Antarktiszon elsőként alkalmazott léggömböt a dél felé emelkedő hatalmas gleccserek megfigyelésére. Szánon próbálta elérni a Déli-sarkot, és eközben a d. sz. 82° 16'-ig jutott el. A Discovery a jég fogásába került, az expedíció két telet a sarkvidéken töltött, majd Scott csapata 1904 februárjában tért vissza Európába. Az expedíció pontos és rendszeres kutatást végzett, és Scott megkapta a kapitányi rangot. 1910-ben kiváló tudósok bevonásával új expedíciót szervezett.

Röviddel a Terra Nova Új-Zélandból történő kihajózása előtt (1910 novemberében) értesült róla, hogy Amundsen a Déli-sark meghódítására készül. Scott expedíciója a McMurdo-szorosnál telelt, és a pólus irányában készletházakat létesített. 1911. november 11-én segédcsoportok kíséretében útnak indult. A motoros szánok nem váltak be, és a pónik, amelyeket Scott a kutyákkal szemben előnyben részesített, fokozatosan elpusztultak. A súlyosan megterhelt szánokat végül az emberek voltak kénytelenek vontatni. Scott a szintkülönbség kimerítő leküzdése után 1912. január 2-án 3 200 méter magasságba jutott, és a segédcsoport tagjait visszaküldte a bázisra. Négy társával gyalog indult a pólus felé. A kedvezőtlen időjárás nehezítette az előrehaladást, így csak 1912. január 18-án jutottak el a Déli-sarkra. Annak felismerése, hogy Amundsen megelőzte, lélektanilag is kedvezőtlenül hatott a kimerült sarkkutatókra. A visszafelé vezető út még nehezebb volt, hóviharok, hideg és hótorlaszok akadályozták az előrehaladást. Már alig volt élelmiszerük. Megbosszulta magát, hogy a bázis és a pólus között csak kevés élelmiszer- és tüzelőanyag-raktárt létesítettek. Elsőként Evans pusztult el a kimerültségtől, a többiek folytatták útjukat a Ross-jégen.

1912. március 21-én mindössze 18 kilométerre voltak a legközelebbi raktártól. A rendkívül rossz időjárás azonban meghiúsította a haladást, készletük elfogyott, és Scott – társaival együtt – március végén kimerültség következtében fagyhalált szenvedett. Ez a d. sz. 79° 38', k. h. 169° 15'-en történt. A férfiak a szánokon az utolsó pillanatig magukkal vonszolták a nehéz közetmintákat, Scott pedig részletes naplót vezetett (s azzal vált híressé, hogy a tudományos kutatást a legnehezebb viszonyok között sem hanyagolta el).

Scott nevét az Antarktiszon sziget, gleccser és öböl örökíti meg.



Rajta kívül a hősi csapat tagja volt: Edgar Evans, Laurence E. G. Oates, Henry R. Bowers és Edward A. Wilson.

A Déli-sarkon működő amerikai kutatóállomás az Amundsen–Scott nevet viseli.

SEKYRA, JOSEF (1928–) – cseh geomorfológus, hegymászó és sarkkutató. Prágában a Cseh Geológiai Intézetben (korábban: Központi Geológiai Intézet) dolgozott. Munkahelyén állandó Antarktisz-kiállítást létesített. 1968-tól a prágai Károly Egyetem docense.

A hegymászók és utazók körében a Zeměpis velhor (társszerző A. Černík – Magashegységek földrajza) c. könyvével vált népszerűvé. Két időszakban tevékenykedett az Antarktiszon. Először (1966 és 1967 fordulóján) a Mologyezsnaja szovjet sarki állomás munkatársa volt. A V horách a oázach Antarktídy (Az Antarktisz hegyei és oázisai) c. kiadványban leírja, hogy három hónap alatt 815 órát dolgozott, ebből 382 órát terepen, 101 felderítő repülésben vett részt, 89 órát repült. A terepen több mint 350 kilométert tett meg, miközben kb. 8 000 m szintkülönbséget küzdött le. A masszívumokban folytatott kutatás során több mint 50 elsőként végrehajtott hegymászást tud maga mögött. Ezekre a teljesítményekre a Ymato- és a Sor Rondane-hegységben, illetve a Wolthat-masszívumban került sor. Másodszor 1969–1970-ben, a Transzantarktisi-hegységbe indított Deep Freeze amerikai expedíció tagjaként volt az Antarktiszon. Repülőgéppel érte el a Déli-sarkot (1969 decemberében három nap alatt kétszer). Csehszlovák állampolgárként és cseh nemzetiségűként elsőként nyújtotta ezt a teljesítményt, korábban, 1966-ban leküzdött egy hétezerest; eljutott a 7 134 méteres Kaufmann-csúcsra (korábban Lenin-csúcs). Hat évig tartotta a csehszlovák magassági rekordot.

SHACKLETON, ERNEST HENRY (1874–1922) – brit sarkkutató. Tagja volt Scott első antarktisi expedíciójának (1901–1903), amely elérte a d. sz. 82° 16'-et. A Nimrod hajón 1908–1909-ben saját vállalkozását vezette. A McMurdo-öbölben telelt. Az expedíció egyes tagjai feljutottak az Erebus tűzhányóra. A tél elmúltával három társával kísérletet tett a Déli-sark elérésre. Szánjaikat pónik vontatták. Mivel elpusztultak, a szánokat maguk vontatták. Huszonöt nap alatt a 750 km hosszú Beardmore-gleccseren haladva 3 100 m magasba értek, és világelsőként az Antarktisi-fennsíkra jutottak. Rossz időjárási körülmények között 1909. január 9-én elérték a d. sz. 88° 23'-et. „Karnyújtásnyira” voltak a pólustól (a földrajzi szélesség 1°-a mintegy 110 kilométernek felel meg). Leírhatatlan nehéz körülmények között február 28-án visszatértek a bázisra. Shackleton három társával 2 600 kilométert tett meg, végighaladt a leghosszabb gleccseren, és ami legfontosabb: hírt hozott az Antarktisz központjának jellegéről. Shackletonnal párhuzamosan T. W. E. David vezetésével az expedíció egy másik csoportja is a térségben tevékenykedett, és elérte a Déli mágneses sarkot.



Shackleton expedíciója a maga nemében a történelem egyik legsikeresebb vállalkozása volt. Az Antarktison szoros, talapzati jég és hegy őrzi nevét.

SZOMOV, MIHAIL MIHAILOVICS (1908–1973) – szovjet oceanográfus és sarkkutató. Parancsnoka volt 1950–1951-ben az Északi-sark 2. úszó sarki állomásnak. Az Ob és a Léna hajón kiküldött első szovjet antarktiszi kontinentális expedíció vezetője (1955–1957). Felépítették a Mirnij állomást, és az első kontinensen belüli állomást, a Pionyerszkaját. Vezetője volt 1962–1965-ben a 8. és 9. antarktiszi expedíciónak, amely lerakta a Mologyezsnaja sarki állomás alapjait. A sarkvidéki munkáját nagyra értékelték. Az Orosz Geográfiai Társaság, a Királyi Geográfiai Társaság és a Svéd Geográfiai és Antropológiai Társaság érmeivel tüntették ki.

TOLSZTYIKOV, JEVGENYIJ IVANOVICS (1913–1979) – szovjet meteorológus és sarkkutató. 1937-től sarkvidéki állomásokon és expedícióknál dolgozott meteorológusként. Vezetője 1954–1955-ben az Északi-sark 4. úszó állomásnak. Ő vezette 1957–1959-ben a 3. antarktiszi kontinentális expedíciót, majd a Szovjetszkaja sarki állomás építését (1958).

TRANSANTARCTICA – nemzetközi expedíció neve, amely 1989–1990-ben keresztülhaladt az Antarktison. Az antarktiszi egyezmény 30. évfordulója tiszteletére szervezték. Résztvevői: Viktor Bojarszkij (orosz), Quin Dahé (kínai), Keiso Funatsu (japán), Geoffroy Somers (brit), Will Steger (amerikai) és Jean-Louis Etienne (francia). A 6 500 kilométeres távot 214 nap alatt tették meg. Útvonaluk: Seal Nunatak – Patriot Hills – Déli-sark – Vosztok állomás – Mirnij állomás. Kutyaak vontatta szánokon haladtak. Tizennégy naponként értek el egy-egy élelmiszerraktárhoz; a készleteket két évvel korábban kialakították, tehát nem autonóm expedícióról volt szó. Ugyanabban az időszakban Reinhold Messner és Arved Fuchs is keresztülhaladt az Antarktison. Rövidebb távot tettek meg, de autonóm módon.

TRESNYIKOV, ALEKSZEJ FAGGYEJEVICS (1914–1971) – szovjet oceanográfus és sarkkutató. Az Északi- és a Déli-sarkvidéken 22 expedíciónak volt tagja. 1954–1955: az Északi-sark 3. úszó állomásának vezetője. 1957 februárjában átvette a 2. antarktiszi kontinentális expedíció vezetését. Személyesen vezette a Vosztok I. állomást megépítő traktorszános expedíciót.

VOJTĚCH, VÁCLAV (1902–1932) – cseh sarkkutató. Az első cseh az Antarktison; hajója 1929 januárjában érkezett a kontinensre. 1928–1930: tagja a Byrd admirális vezette amerikai expedíciónak. Kutyaavezetőként dolgozott. Élményeit a Námořníkem, topičem a psododem za jižným polárnym kruhem (Tengerész, hajófüdő és



kutyavezető voltam a Déli-sarkvidéken) c. könyvében örökítette meg. Tragikus körülmények között hunyt el Sadskánál, az Elba folyón.

WEDDELL, JAMES (1778–1834) – amerikai bálnavadász, antarktiszi tengerjáró. Az 1821–1824-es időszakban a Déli-Orkney- és a Déli-Shetland-szigetek térségében hajózott. A Graham-földről keletre mély öblöt fedezett fel, és James Cook rekordját jóval túlteljesítve eljutott a d. sz. $74^{\circ} 15'$ -ig. Az öblöt IV. György királyról nevezte el. Később a Weddell-tenger nevet kapta.

WEYPRECHT, KARL (1836–1881) – német sarkkutató, főképp az Északi-sarkvidéken tevékenykedett. Együttműködött Július Payerrel. 1871-ben a Spitzbergákra hajóztak, és 1872–1874-es útjuk során felfedezték a Ferenc József-földet.

Javaslatot terjesztett elő (1875), hogy mindkét sarkvidéken hozzanak létre egységes terv szerint működő tudományos kutatóállomásokat. Javaslata csak halála után valósult meg, az 1882–1883-as Nemzetközi Sarki Év keretében.

WILKES, CHARLES (1798–1877) – amerikai sarkkutató. Kezdetben a Csendes-óceánt kutatta (a Vincennes vezérhajóval és a flottilla 5 hajójával). Az egyik hajó 1839 februárjában a Graham-föld partjainál eljutott az Antarktiszra (d. sz. 70°). Ugyanabban az évben Ausztráliából ismét dél felé vette az irányt, hogy Ross-szal és Dumont d'Urville-lel azonos időben kutassa a Déli mágneses sarkot. A hajók 1840 januárjában szárazföldre értek (Wilkes-föld). A partvonalat követve 2 000 kilométert haladtak nyugatra. Wilkes azonban a jégmezőt gyakran szárazföldnek vélte, térképén így az Antarktisz határa a kontinens tényleges határainál északabbra van.

WILKINS, HUBERT (1888–1958) – ausztrál sarkkutató. Stefansson kanadai arktiszi (1913–1917) és Shackleton antarktiszi (1921–1922) expedíciójának fényképésze. 1926-tól a sarkvidéki repülés foglalkoztatta. Mindkét sark érdekelte; 1928-ban például R. Eielsonnal a Grant-föld északi partja és Grönland fölött haladva ő jutott el elsőként Pt. Barrowból a Spitzbergákra. 1928-ban az Antarktiszon működött. A Déli-Shetland-szigetcsoport Deception-szigetéről kutatórepülést végzett az Antarktiszi-félsziget keleti partja mentén, egészen a Stefansson-szorosig (Wilkins-föld). Egy évvel később a félsziget I. Péter-szigetig terjedő nyugati partvidékét kutatta, és megálapította a Charcot-föld szigetjellegét. A sarkvidékek iránti sokoldalú érdeklődését bizonyítja, hogy 1931-ben egy expedíció tagjaként, a Nautilus tengeralattjárón kísérelte meg elérni az Északi-sarkot.

Az Antarktiszra 1933–1934-ben az Ellsworth-expedíció tagjaként tért vissza. Utoljára 1956-ban Byrd társaként járt e kontinensen.

Az Antarktiszon hegység, szoros és sziget viseli a nevét.

A DÉLI-SARKVIDÉK MAGYAR KUTATÓIRÓL

A Déli-sarkvidék magyarok által való felderítése egy csillagászati expedícióval kezdődött. Az 1874-es Vénusz-átvonulás megfigyelésére nemzetközi együttműködés keretében számos észlelőhelyet jelöltek ki. Ezek egyike volt az Indiai-óceánon található, a Madagaszkártól délre fekvő, az Antarktisztágabb környezetéhez tartozó lakatlan Kerguelen-szigetek. A szigetekre az expedíció kiküldését német államok vállalták magukra, s az induló csoport tagja volt egy magyar csillagász, WEINEK LÁSZLÓ (1848–1913) is. Weinek német ajkú budai polgárcsalád gyermeke volt. A budai római katolikus főgimnáziumban érettségizett, majd a bécsi tudományegyetemen matematikát, fizikát és csillagászatot hallgatott. Tanulmányait később német egyetemeken folytatta, és úttörő munkát végzett a csillagászati fényképezés gyakorlatában. Az e téren elért eredményei alapján kapott meghívást a Kerguelen-szigeteki észlelésekre, s egyben az expedíció helyettes vezetőjévé nevezték ki. Weinek a Vénusz áthaladását 1874. december 9-én, jó időjárási körülmények között 61 fényképen örökítette meg, s az expedícióról több cikkben számolt be magyar nyelven a Természettudományi Közlönyben. Az expedíció után Magyarországon nem kapott megfelelő állást, ezért a lipcei csillagvizsgáló munkatársa lett, majd a prágai egyetem professzorává és az ottani obszervatórium vezetőjévé nevezték ki. Weinek László tulajdonképpen nem jutott el a legdélebbi kontinensre, csak környezetébe; s őt követően is csak hosszabbú szünet után léptek magyarok az Antarktisra.

A Nemzetközi Geofizikai Évet (1957–1958) követően lendültek fel világszerte az antarktiszi kutatások. Magyarországnak nem volt lehetősége önálló kutatóállomás létesítésére, szakembereink főleg szovjet, amerikai és ausztrál bázisokon dolgoztak a kontinensen és a környező szigetekken. Az első magyar, aki huzamosabb időt, 1958–1963 között öt évet töltött a Déli-sarkvidéken, az érsekvadkert szülötésű BODA JÁNOS (1924–) orvos volt. Két időszakban 33 hónapot szolgált az ausztrálok Wilkes és Davis állomásán, majd egy-egy évig a Macquarie-szigeten élt (1961-ben és 1968-ban). Egészségügyi feladatain kívül orvosbiológiai kutatómunkát végzett. Érdemei elismeréséül az ausztrál védnökség alatt álló Enderby-földön helyet neveztek el róla, egy hegységet (Mt. Boda, a déli szélesség 68° 5'-e és a keleti hosszúság 48° 54'-e).

A szovjetekkel együttműködésben az első magyar az Antarktiszon TITKOS ERVIN (1928–) volt, ő 1964. január 18-tól 1965. január 25-ig tartózkodott a szovjet Mirnij állomáson. Utána további meteorológusok jutottak el a déli vidékekre: HIRLING



GYÖRGY (1964–65), BARÁT JÓZSEF (1966–67), VISSY KÁROLY (1971), PÁNDI FERENC (1977–1979). ROCKENBAUER PÁL geográfus is eljutott 1968-ban az Antarktiszra, de nem mint kutató, hanem egy háromtagú forgatócsoport tagjaként.

Magyar nő is volt az Antarktiszon, a Gyulán született FARKAS EDIT (1921–1993). 1949-ben Új-Zélandon telepedett le, 1953-tól az új-zélandi meteorológiai szolgálatnál kapott állást. A világ egyik legtekintélyesebb ózontudósa lett. 1975-ben járt az Antarktiszon, műszereket helyezett el.

Pintér Teodor Péter,
a Szlovák Központi Csillagvizsgáló igazgatója,
Hurbanovo–Ógyalla

SZLOVÁKIÁBÓL AZ ANTARKTISZRA

*„Jó érzés, ha valaki feljut a magas csúcsra, hogy jobban lássa önmagát...
... vagy ha a világ végére megy, hogy ott magára leljen...
... de kevés ez, ha a bérc leküzdésének, az utak
fáradalmának gyötrelmei, tapasztalatai
nem nyilvánulnak meg lelke rezdülésében.”
(F. Kele)*

Gondot okozott, mi legyen e fejezet címe. Kezdetben úgy gondoltam, legyen: Szlovákok az Antarktiszon. Ezt azonban egyesek, mert más nemzetiségűek, kifogásolhatták volna. Dolgomat a fejezet végleges címe – Szlovákiából az Antarktiszra – se könnyítette meg, hiszen nem minden szlovák Szlovákiából indult az Antarktiszra... És itt nem Kosco kapitányra, az USA állampolgárára gondolok, akinek szülei Kelet-Szlovákiából vándoroltak ki, hanem Anna Jíšovára, aki szlovák nemzetiségű, Csehországban él, és a közelmúltban Csehországból jutott el a Nelson-szigetre, nem pedig Szlovákiából; a cseh ökoállomást (ez az intézmény a többi bázison „ecology base”-ként vésődött be a köztudatba) látogatta meg. Régi barátom, a cseh nemzetiségű Antonín Mrkos besorolása is gondot okoz. Suhancként öt és fél nap alatt végigmásztuk a Magas-Tátra központi gerincét. Mrkos kétszer járt az Antarktiszon, 1957–1959-ben és 1961–1963-ban. Csakhogy ez a rokonszenves tudós a Kőpataki-tónál, illetve a Lomnici-csúcson működő csillagvizsgálóban is dolgozott. Mindkét alkalommal Szlovákiából indult útnak. A Lomnici-csúcson a Szlovák Hidrometeorológiai Intézet alkalmazottjaként dolgozott. Az SZTA Kísérleti Fizikai Intézetéből további két csehet is kiküldtek az Antarktiszra. Dr. Stanislav Fischer a Vosztok állomáson dolgozott 1963-ban. Kiküldetése nyilván azzal függött össze, hogy intézetének munkatársai a kozmikus sugárzás tanulmányozására neutronmonitort szerkesztettek a Vosztok számára. Ugyancsak Szlovákiából ment az Antarktiszra Dr. Pavel Chaloupka, aki kétszer volt e földrészen: 1961–1963-ban és 1964–1965-ben.

A személyiségek antarktiszi működése és céljai szempontjából sem volt könnyű a besorolás. Végül úgy döntöttem, mindenkit megemlítek, akinek antarktiszi tartózkodásáról információt szereztem. Nem vitás, sarkutazónak minősül, aki az Antarktiszon tudományos feladatot teljesített és nem mindennapi sportteljesítményt nyújtott. Egyesek azonban turistaként, csoportos kirándulás keretében jártak e földrészen; Emil Fornay, Peter Hružik és Maroš Zařko turistahajó jégőrön, kirándulás keretében, az



„Első szlovák antarktiszi expedíció” cégér alatt jutott el a kontinensre. Hármójuk közül Zaťko kivételt: sarkutazóként rádúplázott, 1993-ban tagja volt egy északi-sarki expedíciónak. Paradoxon, hogy Fornay annak a Peter Valušinak a teljesítményét is társasutazásként említi, aki sítalpon haladva két orosz társaságában valóban küzdött az antarktiszi természettel, persze, 2 000 kilométerrel délebbre.

Lubomír Kováčik, aki komoly tudós, régebben, első találkozásunkkor azt mondta, nem volt az Antarktiszon, „csak” a Déli-Shetland-szigetekig jutott el. Két sarki nyár hónapjaiban egzakt tudományos programot teljesített. Hogy is van ez a Shetland-sziget-csoporttal? Úgy tartozik az Antarktiszhoz, ahogy Szardínia Európához. Földrajzilag az Antarktisz része, csakhogy... E kontinens chilei szakértői úgy értelmezik a kérdést, hogy a Déli-Shetland-szigetecsoport „preantarktiszi”, tehát még nem része a „valódi” Antarktisznak.

Ugyanílyen problematikus Anna Jíšová huszonnégy napos Nelson-szigeti tartózkodása Jaroslav Pavlíčeknek, az ellentmondásos személyiségnek az állomásán; Pavlíček szándékairól és állomási ügyfeleinek életéről Martin Vopěnka Antarktida na prahu konca (Antarktisz a vég küszöbén) c. publikációjából értesültem. E kötet alcíme: Z denníka skeptika (Egy kételkedő naplójából). Véleményemet árnyalja, hogy elolvastam Kamil Suchánek naplójának torzóját. A huszonegy éves fiatalember kollégájával, Miroslav Stuchlíkkal együtt Jaroslav Pavlíček Nelson-szigeti állomása kötelékében tevékenykedve vesztette életét.

E sorok olvasása közben felmerülhet az a kérdés is, hogy vajon mi is a helyzet e kritikus elemzés megfogalmazójával. Hova sorolná be önmagát?

Az Oscar Viel jégtrőrről úgy jutottam el az Antarktiszra, hogy korábban már voltam a Spitzbergákon, Grönlandon, a kanadai Arktiszon és az Északi-sarkon.

A chilei haditengerészet jégtrőrről megett hajóút mind számomra, mind Fekete László számára egyedülálló élmény volt. A jégtrőrő igényes feladatokat teljesített, mivel az állomások sarki éjszaka utáni első szemléléről volt szó. A jégtrőrő fedélzetén nem kényszerültünk hősies tettekre. De jelen voltunk, amikor a hajó legénysége a nehéz sarki viszonyok között nem mindennapi feladatot teljesített. A körülmények folytán ráadásul a jégtrőrő útvonala sok szakaszon megegyezett azzal az útvonallal, amelyen Milan Rastislav Štefánik 1908-ban a Charcot-expedíció tagjaként végighaladt volna. Érzelmileg ez erőteljesen motivált bennünket. Szorosan összefüggött az „UNION – AntArktis 2000” nevű expedíció céljaival is. Kukučín és Štefánik megérdemlik Szlovákia állampolgárainak tiszteletét. Tény, hogy az Oscar Viel jégtrőrön tartózkodva nem kényszerültünk olyan hőstettekre, amelyek legalább kissé megközelítették volna Petrovský, Pintér, Ďuriš, Valušiak vagy Shackleton antarktiszi helytállását.

Jaroslav Petrovský, Pintér István, Tibor Ďuriš és Peter Valušiak egyaránt jelentős sarkkutató volt. Mindannyian létüket tekintve kapcsolódtak Szlovákiához. Közülük az első három tudós, Valušiak pedig sportoló. Mind közt Kosco kapitány magaslik ki, neki azonban az Amerikai Egyesült Államok polgáraként, Byrd admirális szolgálatában



korlátlan lehetőségei voltak! Petrovský, Pintér és Ďuriš szolgálati út keretében tevékenykedett... Egyedül Peter Valušiak volt az, aki megélte az antarktisi program előkészítésének gyötrelmeit. A Szlovákiából származó legjelentősebb sarkkutatók listáján így mind össze négy férfiú neve szerepel: Petrovský, Pintér, Ďuriš és Valušiak. Jozef Skok betegsége miatt kényszerült idő előtt megszakítani antarktisi küldetését.

Nem biztos, hogy az Antarktiszra Szlovákiából eljutottak névsora teljes. A hozzáférhető forrásokból merítettem. Nem mutatom be az egyes személyiségek utazói aktivitását. Csak az antarktisi vállalkozásokat említem, és kivételesen az arktisziakat. Így például nem szerepeltetem Andrea Rišňovskát, aki első szlovákiai nőként jutott el az Északi-sarkra (Peter Valušiak is tagja volt ennek az 1995-ös nemzetközi expedíciónak), és aki két, a Ferenc József-földre indított expedíciónak is tagja volt. Ezekre 1990 nyarán és a következő év telén került sor, szintén Peter Valušiak részvételével. Mindkét vállalkozást Pavol Učník szervezte és vezette.

Amikor expedíciónk 1993-ban Pozsonyból az Északi-sarkra repült, az újságírók azt kérdezték, mi ennek az útnak az értelme. A válaszom ez volt: szeretnénk megalapozni a szlovák sarkkutatói hagyományt. Elfelejtettem hozzátenni, hogy sportoló sarkkutatók hagyományáról van szó, mivel a szlovák sarkkutatói hagyományok alapjait már lerakták. Persze, a világ másik végén, az Antarktison. Tudósok és technikusok. Jaroslav Petrovský, Pintér István és Tibor Ďuriš voltak az alapozók. Ők már negyven évvel a mi északi-sarkvidéki utunk előtt dolgoztak az Antarktison.

Jelentősebb expedíciók és utazások

PETROVSKÝ, JAROSLAV (1933)

Tátralomnicon született 1933. március 22-én. Az antarktisi expedícióba való bekapcsolódása idején mérnök-asszisztensként dolgozott az SZTA Kísérleti Fizikai Intézetében, miközben a Lomnici-csúcson működő, kozmikus sugárzást kutató állomás volt a munkahelye. Az antarktisi Mirnij állomásra 1961. november 1-én utazott el Dakar és Fokváros érintésével. Január közepén érkezett meg. Négytagú volt a csehszlovákiai tudósok és technikusok csapata: Antonín Mrkos, Dr. Kostka (aki a Mirnijen később tragikus körülmények között elhunyt), Dr. Praus és Jaroslav Petrovský. Hárman a Novolazarevskaja állomásra mentek át, Jaroslav Petrovský a Mirnij állomáson maradt. A 7. szovjet antarktisi expedíció keretében dolgoztak.

Petrovský a geofizikai osztályon kapott beosztást tudományos munkatársként. Fő feladata a kozmikus sugárzás intenzitásának mérése, a mért adatok feldolgozása és kiértékelése volt. Az Antarktiszról 1963 februárjának végén tért vissza az Estonia hajón. Jaroslav Petrovský volt az első szlovák, aki az Antarktison telet.



PINTÉR ISTVÁN (1939–1986)

Galántán született 1939. június 29-én. Az alap- és középiskolát is itt végezte. Főiskolai tanulmányait a Pozsonyi Műszaki Főiskola Építészeti Karán abszolválta. 1961-ben avatták mérnökké. Rövid ideig geodéziai munkát végzett, majd az SZTA Geofizikai Intézete ógyallai geomágnesességi obszervatóriumának munkatársa (1963).

A CSSZTA csillagászati, geofizikai, földmérési és meteorológiai tudományos kollégiumának javaslatára tagja lett a geofizikai kutatással foglalkozó 6. állandó csehszlovák antarktiszi expedíciónak, amely a 10. szovjet állandó antarktiszi expedíció keretében kutatott a Novolazarevskaja állomáson. Itt a sarki fény, a geomagnetizmus és más jelenségek kutatásával foglalkozott. Az állomáson 1965 tavaszától 1966 tavaszáig dolgozott (távozása: április 5., Pozsonyba érkezése május 22.). Az expedíció időtartama 19, az Antarktiszon tartózkodása nem egész 15 hónap.

Lenyűgöző volt Pintér István Antarktiszra utazása, de visszatérése is. Ahogy az Antarktisz, a béke kontinense c. könyvében írja, a tengeren Amerika kivételével minden földrészre eljutott. Az Antarktisz az akkor szovjet Mirnij állomásnál érte el. Innen repülőgépen jutott el a Mologyezsnaja állomásra. Az Estonia, amellyel szintén megtett egy jelentős szakaszt, január 10-én kötött ki a Mirnij állomásnál. Útját január 25-én az Ob jégtörőn folytatta, amely a Mologyezsnaja állomásnál február 3-a és 14-e között anyag- és készletkirakodással volt elfoglalva. Az Ob az utolsó szakasz megtétele előtt február 24-én szedte fel a horgonyt, majd kikötött a Novolazarevskaja állomásnál.

Pintér István hazautazása azzal kezdődött, hogy a Mologyezsnaja állomásra repült. Innen az Ob jégtörővel jutott el a Mirnij állomásra, a legjelentősebb szovjet kutatóbázisra. A szlovákiai sarkkutatók közül ő tartózkodott leghosszabb ideig az Antarktiszon (az egykori csehszlovákiai tudósok közül pedig Antonín Mrkos). Hazatérése után Pintér Istvánt 1967-ben kinevezték az SZTA Geofizikai Intézete ógyallai geomágnesességi obszervatóriumának igazgatójává. Kiváló szervező és művelt tudós volt. Kiterjedt tudományos kapcsolatokat ápolt a világ minden táján. Húszévnyi működése alatt több mint 80 tanulmányt és tudományos művet publikált.

SKOK, JOZEF (1930)

Antarktiszi útja idején az Eperjesi Pedagógiai Kar fizika tanszékének adjunktusa. A prágai CSSZTA delegálta a 10. szovjet antarktiszi expedícióba. Jozef Skok a kozmikus sugárzás intenzitása változásainak mérését kapta tudományos feladatul. Működését a Déli mágneses sark közelében telepített Vosztok II. sarki állomáson kezdte meg (d. sz. 78° 27', k. h. 106° 52'). Ő volt az első szlovák, aki a déli szélesség ily távoli tartományába eljutott.



Leningrádból az Estonia hajóval Pintér István társaságában indult el 1964 novemberében a Mirnij állomásra. Útjaik itt szétváltak. Az Estonia 1965. január 10-én érkezett meg a Mirnijhez, majd január 16-án a Vosztok állomáshoz, ahol 1965. február 27-ig vesztegelt. Skok megbetegedett, így a tervezettnél hamarabb vissza kellett térnie. A Mirnij érintésével, március 15-én indult haza.

ĎURIŠ, TIBOR (1946)

Az SZTA Kísérleti Fizikai Intézete Lomnici-csúcson működő kozmikus sugárzási kutatórészlege munkatársaként jutott el az Antarktiszra. A gyengeáram kiváló szakemberként volt ismert és elismert.

A Bashkiria hajó 1978. október 28-án indult Odesszából az Antarktiszra, és 1979. január 17-én ért célba. Útvonala: Odessza, Las Palmas (Kanári-szigetek), Recife (Brazília), Monte Video (Uruguay), Waterloo-sziget (a szovjet Bellingshausen-állomás megtekintése). De a visszaút is érdekes volt.

Tibor Ďuriš a Vosztok II. állomáson a 24. szovjet antarktisi expedíció tagja volt (d. sz. $78^{\circ} 27'$, k. h. $106^{\circ} 52'$). Itt 1979. január 19-től 1980. január 13-ig dolgozott. Az állomás a Déli mágneses pólus közelében fekszik a (parti) Mirnij állomástól 1 500 kilométerre. Munkatársai szélsőséges időjárási viszonyok között dolgoznak. A Vosztok II. 3 500 m tengerszint feletti magasságban áll (az ember közérzete itt olyan, mint 5 000 m magasságban a Föld olyan régióiban, ahol elegendő növényzet van). Az évi középhőmérséklet mínusz 50 Celsius-fok körül mozog, az ott-tartózkodása idején mért legalacsonyabb hőmérséklet mínusz 83,5 Celsius-fok volt.

Neutron-szupermonitor építése és konstruálása volt a feladata, és üzembe kellett helyeznie az SZTA Kassai Kísérleti Fizikai Intézetében gyártott S-2 mintájú önálló adatrögzítő egységet. Az egység működésének ellenőrzése, a kozmikussugárzás-mérés és az adatfeldolgozás is teendői közé tartozott. A szupermonitort az időjárási viszonytagságok és a műszaki problémák ellenére 1979. április 1-jén üzembe helyezték. Ďuriš egyes alkatrészeket közvetlenül az állomáson volt kénytelen elkészíteni, mivel 1979 januárjában az egyik repülőgép szerencsétlenül járt, így az állomás működtetésének biztosításához tervezett 50 repülőút helyett csak 9 valósult meg.

KOVÁČIK, LUBOMÍR (1951)

Botanikaszakos egyetemi oktató a pozsonyi Comenius Egyetem Természettudományi Karán. Tudományos tevékenysége során a cianobaktériumok és az algák kutatására szakosodott. Az elmúlt években három, a Déli-Shetland-szigetcsoporton dolgozó tudományos expedíciónak volt tagja. Erre így emlékezik vissza: „Az akkori Csehszlo-



vákia antarktiszi programja keretében 1989–1990 ausztráliai nyara időszakában másodmagammal, a litvániai Jiří Šlambor társaságában egy négy hónapig tartó expedíció egyik tagja voltam. Az első öt hetet a Mihail Szomov szovjet jégtörő fedélzetén töltöttük. Az akkori Leningrádból (most Szankt Petersburg) ez a hajó szállította az Antarktiszra a 35. szovjet antarktiszi expedíciót. A németországi Rostockban csatlakoztunk hozzájuk, és egészen a Déli-Shetland-szigetekig hajóztunk. Expedíciónk tényleges kutatási programját a Nelson-szigeti Rip Point északkeleti részén működő sarki oázison (ahol a Václav Vojtěch cseh antarktiszi bázis is tevékenykedik; d. sz. 62° 15', ny. h. 58° 59'), illetve a Fildes-félsziget szomszédságában levő György király-szigeten valósítottuk meg. Cianobaktériumok és algák kutatásával foglalkoztunk, azt vizsgálva, hogyan alkalmazkodnak a szélsőséges természeti feltételekhez. Mintákat vettünk, hogy áttekintést nyerjünk a helyi mikroflóra állapotáról. A munkánkhoz kapcsolódó részletes laboratóriumi kutatás számára e környezetből több mint 200 mintát különítettem el. Ezek segítségével folyik az egyes fajok autoökológiai igényeinek és ökoфизиologiájának kutatása.

Az 1992–1993-as ausztrál nyár folyamán rendes tagja voltam a brazil antarktiszi nemzeti program 11. expedíciójának. Az Emilio Goeldi brazil kutatóbázis környékén (d. sz. 61° 13', ny. h. 55° 21'), az Elephant-sziget Stinker Point sarki oázisán dolgoztam két botanikussal: Antonio Batista Pereirával és Anelise Kappesszal, a brazil Universidade de Santa Cruz do Sul/RS kutatóival. Három hónapig dolgoztunk a brazil kormány által támogatott »Flora das Shetland do Sul, Antártica« kutatási terven. Feladatom a cianobaktériumok és algák fontos domináns egyedeinek jellemzése volt. Azt vizsgáltam, miként hatnak a mikroflórára, a véglényekre a jég és a hó visszavonulása utáni viszonyok. Különös figyelmet fordítottam a Prasiola crispa zöld makroszkopikus alga és a Mastodia tessellata zuzmó antarktiszi fejlődésére. Több tucat, az Antarktisz e tengermelléki térségében honos zuzmófajtát gyűjtöttem és hoztam Szlovákiába. A pozsonyi Komenský Egyetem Természettudományi Kara botanikai tanszékének, illetve az SZTA Botanikai Intézetének növénygyűjteményében szolgálják botanikusaink képzését.

A brazil nemzeti antarktiszi program 21. expedíciójának tagjaként a 2002–2003-as ausztráliai nyár folyamán a Déli-Shetland-szigetcsoport György király-szigetén (d. sz. 62° 05', ny. h. 58° 24') levő Comandante Ferraz brazil kutatóállomáson dolgoztam. A dél-brazíliai Canoas/RS Universidade Luterana do Brasil hat botanikusával egy hónapig a Keller-félsziget sarki bázisának flóráját tanulmányoztuk.”

VALUŠIAK, PETER (1967)

A Kaukázus és Kamcsatka közötti térségben 1991-ig számos expedíciót valósított meg a volt Szovjetunió területén. 1992-ben Iránba, Pakisztánba, Indiába, Nepálba, Sikkimbe, majd 2001-ben Venezuelába és Etiópiába utazott.



Sarkkutatói tevékenysége rendkívüli; 1990 – expedíció a Ferenc József-földre (nyáron), 1991 – expedíció a Ferenc József földre (télen), 1993 – Arktiszi virág – az 1. szlovák északi-sarkvidéki expedíció, 1995 – nemzetközi északi-sarki expedíció, 1995 és 1996 fordulója – az első szlovák nemzetközi déli-sarki expedíció. A déli-sarki vállalkozásnak Valušiacon kívül Vlagyimir Csukov és Ivan Kuzselivszkij is tagja volt. A nyugat-antarktiszi Patriot Hill's bázisról indultak, de az akciót akaratukon kívül (a repülőjáratot üzemeltető vállalkozó miatt) a d. sz. 87° 25'-en és ny. h. 85° 39'-en (kb. 250 kilométerre a pólustól) kénytelenek voltak befejezni. A Patriot Hill's-ből indított, majd megghiúsult expedíció 1995. december 28-ától 1996. január 30-ig (a bázisra repülés), illetve 1996. február 14-ig tartott, mert a csoport Punta Arenasban eddig várakozott a hazarepülésre.

Peter Valušiak sarkkutatói munkásságának csúcspontja a „Sarkvidéki szélsőségek” expedíció. Ennek keretében 1998-ban az oroszországi Arktyicseszskij-fokról az Északi-sark érintésével Kanadáig (Ward Hunt) jutott. A vállalkozás további tagjai: Vlagyimir Csukov, Ivan Kuzselivszkij és Valerij Kohanov. Valušiak háromszor volt az Északi-sarkon; kétszer repüléssel, egyszer kivételes, egyedi módon. A „Sarkvidéki szélsőségek” expedícióról „118 nap a jég fogságában” címmel videofilm készült, amelyet több világfesztivál is díjazott. Operatőr: Ivan Kuzselivszkij, forgatókönyvíró és rendező: Pavol Barabáš.

FORNAY, EMIL (1943) – HRÚZIK, PETER (1951) – ZATKO MARIÁN (1945)

A csoport a november végétől a következő év februárjáig üzemelő turistaflottilla egyik hajóján (a Szergej Vavilov Akadémikus nevűn) látogatott az Antarktiszra. Az ilyen hajókat néhány hónapra utazási irodák veszik bérbe idegenforgalmi célokra, hogy a Déli-Shetland-szigetekre és az Antarktiszi-félsziget közelében levő más szigetek térségébe, illetve az Antarktiszi-félsziget egyes pontjaira szállítsanak kirándulókat. Ilyen turistahajó pl. a Multanovszkij Professzor, a Grigorij Mikejev vagy a Dranyicin Kapitány.

A Vavilovot, amelyen a háromtagú szlovákiai csoport utazott, Finnországban gyártották, eredetileg oceanográfiai és sarkvidéki kutatásokra. Oroszország regisztrálja. Hosszúsága 117,8 m, szélessége 18,2 m, vízkiszorítása 6231 BRT, sebessége 9 csomó, legénysége 45 tagú, befogadóképessége 76 utas. Az utazási irodák prospektusai szerint a hajó, amelyet a szlovákiai kutatók igénybe vettek, az antarktiszi látogatáshoz ezt a programot ajánlotta: 1. nap – indulás Ushuaia kikötőjéből, Drake-szoros; 2. nap – Drake-szoros; 3. nap – Deception-sziget; 4. nap – Port Lockroi, Lemaire-szoros, Petermann-sziget; 5. nap – Paradicsom-öböl és Danco-sziget; 6. nap – György király-sziget; 7. nap – Drake-szoros; 8. nap – Drake-szoros és Horn-fok; 9. nap – megérkezés Ushuaia kikötőjébe.

Tevékenysége munkacíméül a csoport ezt a nevet választotta: „Első szlovák antarktiszi expedíció a Déli-pólusra”. A csoport összetétele szakmai szempontból: Emil Fornay ren-



dező, operatőr, forgatókönyvíró és producer, aki már az összes kontinensen tevékenykedett. A maga szabta kritériumok szerint ő az első szlovák, aki valamennyi kontinensen megfordult (bolygónk, a Föld megismerése azonban az Antarktiszon kifejtett tevékenység nélkül nem tekinthető teljesnek). Peter Hruzík nőgyógyász. Volt már az összes kontinensen. Marián Zaťko vállalkozó. Jelentős szlovák hegymászó és utazó, a világ számos hegycsúcsát meghódító expedíciók tagja. Részt vett az „Arktiszi virág – 1. szlovák északi-sarkvidéki expedíció”-ban. A csoport 4-5 napot töltött az Antarktiszon (szigetek, partvidéki vizek és szárazföld). E villámlátogatás a legrövidebb antarktisi tartózkodást jelentti Szlovákia részéről. Emil Fornaytól, a csoport vezetőjétől az alábbi beszámolót kaptam (az eredeti szöveg, változtatás nélkül):

„1. Szlovák antarktisi expedíció a Déli-sarkra, '95. XI. – '96. III.”, összetétele – Mgr. Emil Fornay, főszervező és vezető; társai a szervezésben – Marián Zaťko hegymászó, MUDr. Peter Hruzík orvos és Mgr. Peter Valušiak, sarkvidéki sportoló, aki az expedíciót a nemzetközi orosz–szlovák sportcsapatban képviselte azzal a céllal, hogy autonóm módon elérje a Déli-sarkot. Orosz részről a csapatot Vlagyimir Csukov vezető és Ivan Kuzselivszkij operatőr egészítette ki. A chilei Punta Arenasból 1995. december 28-án repültek az antarktisi Patriot Hill's alaptáborba. Innen már másnap elindultak a Déli-sarkhoz vezető útvonalon.

E szlovák expedíció filmes része, amelyet Marián Zaťkóval és Peter Hruzikkal együttműködve Emil Fornay rendező és operatőr vezetett, 1996. január 3-án repült Argentínába, ahonnan Ushuaiából kiindulva a Szergej Vavilov Akadémikus hajóval az Antarktiszra utaztak.

Antarktisi tevékenységükről – naplója alapján – Emil Fornay expedícióvezető a következő rövid kivonatot adta át:

1996. I. 13. – Az esti órákban az Antarktisz felé indulva elhagytuk Ushuaia kikötőjét. Egész éjszaka a Beagle-csatornán hajózunk, ahol apró sziklaszigetek vannak különböző állatokkal és madarakkal.

1996. I. 14. – A Beagle-csatornából áthajóztunk a Drake-átjáró nyílt vizére. Forgatási engedéllyel megtekintettük a hajó műszaki berendezéseit. A hajó nagytermében érdekes ismeretsegeket kötöttünk az utazás résztvevőivel – a hajó svéd menedzserével, a NASA-ból, a Harvardról voltak tudósok, az ABC tévétől, az IBM-től, biztosítóktól és bankokból voltak közöttünk, de kereskedők, újságírók és más szakemberek is.

22 óra 07 perckor (közép-európai idő: 02 óra 07 perc, tehát már 1996. I. 15-e) a hajó beúszott az Antarktisz felségvizeire. E fontos mozzanatot a parancsnoki hídról filmeztem.

1996. I. 15. – 10,45-kor talákoztunk az első óriás jégheggyekkel. Stábunknak nyilatkozott a hajó menedzsere. Délután, speciális gumicsónakokon a hajóút összes résztvevője kiszállt a vulkanikus eredetű Deception-szigetre. Nagyon rossz, viharos idő volt, így egy öreg bázis romjainak filmezéséhez különösen feledhetetlen volt a környezet...

1996. I. 16. – Délután Port Lockroyba hajóztunk »gumi Zodiacokkal«, csodálatos a táj, sokféle pingvint látunk, amelyek éppen fészkeltek és családi életet éltek. Délután élményt



jelentett a keskeny és veszélyes Canal Lemaire végighajózása; viharban és ködben hatalmas jégtömbök között haladtunk. Készségtelenségben volt az egész legénység. A Petermann-sziget csodaszép öblébe hajóztunk. A drámai helyzet ezzel megoldódott. A kihajózást ragadozó madarak erőteljes támadása kísérte a betolakodók ellen. Majd mély csend következett. A csodálatos látványt percenként módosította az időjárás változása, a zord nyárban csodás színorgiában gyönyörködhattunk, a szerény »botanikai természet«
ébredésének voltunk tanúi.

Itt voltunk az Antarktiszon legtávolabb – 15 km-rel a d. sz. 65° alatt, kb. 140 km-re a Déli-sarkkörtől.

Este további, kamera előtti beszélgetést rögzítettünk egy amerikai nővel, aki szakembere az antarktisi ökológiának és idegenforgalomnak. Azután ausztrál professzorral, orosz orvosnővel és svéd menedzserrel.

1996. I. 17. – Reggel a hajó a legsodálatosabb Paradicsom-öbölben, közvetlenül az Antarktisi-félszigetnél ébredt, ahol az Almirante Brown argentin bázisra hajóztunk ki. Tanúsítványt kaptunk és bélyegzőt az útelvélbe a kontinens eléréséről, ami számomra (Emil Fornay számára) azt jelenti, hogy már a világ összes kontinensén voltam és filmeztem! Ezután gumicsónakon körüljártuk az egész csodálatos öblöt. A hajóút egészséges és fiatalabb résztvevői a környékbeli magaslatokat is megmászták, ezekről fantasztikus kilátás nyílt. Marián Zaťko nem tagadta meg hegymászó voltát, felment a felettünk emelkedő csúcsra. Filmezés közben nekem Peter Hružik segített a bázis körüli nehéz terep leküzdésében. Elbűvölő volt a viszonylag nagy területeket elfoglaló, változatos színű növényzet.

Délután a Danco-szigeten egy régi, már lakatlan bázisnál szálltunk partra, ahol apró pingvinek és fókák köszöntöttek bennünket. Főképp az Antarktisz környezetvédelmi problémái iránt érdeklődtünk, mert egy filmet e kérdésnek szenteltem.

1996. I. 18. – Hajóút az utolsó előtti partra szálláshoz a sziklás felületű Half Moon-szigeten, ahol rengeteg a madár. A pingvinek megüresedett fészket figyelik. Kellemetlen szél. A környéken néhány bázis, a tengerben szokatlan alakú hatalmas jégtömbök. Egy ausztrál és egy kanadai fényképész társaságában alkottunk, és a szigeten felejtettek bennünket. A hajóhoz az utolsó gumicsónakon visszafelé tartva horrorba illő jelenetekben volt részünk a viharos óceánon.

Délután a viharos nyílt tengeren a György király-szigethez (King Georg Island) hajóztunk, itt áll az Arctowski lengyel bázis. Akkor széllekedések voltak, hogy a hajó a szigetet annyira sem tudta megközelíteni, hogy legalább segédcsonakokat indíthattak volna a postáért. A sziget fölött hóvihar tombolt. Néhány órányi várakozás és a kapitánynak a bázissal folytatott telefonbeszélgetése után a hajó visszaindult Dél-Amerika felé.

1996. I. 19. – Két óceán találkozik a Drake-átjáróban, és ezek háborgó vize ezúttal is gondot okozott. A hajóhoz csapódó hullámok még a parancsnoki hidat is lefröcskölték (5. emelet).

Az alsó fedélzet hátsó részén filmeztem, és majdnem a tengerbe repültem. Filmre vett utolsó beszélgetések – egy orosz orvossal és más szakemberekkel.



1996. I. 20. – Szél tombolt, amikor 18,30-kor elhajóztunk a félelmetes Horn-fok mellett. 21,30-kor viszont gyönyörű szivárványt láttunk. Az éjszaka ezután a Beagle-csatornán haladtunk.

1996. I. 21. – Reggel hétkor befutottunk Ushuaia kikötőjébe.

1996. I. 23.- A chilei Punta Arenasban az antarktiszi repülőtársaság tulajdonosnője fogadott bennünket, s kamerába mondta, hogyan tervezi a mi Déli-sarkra tartó nemzetközi, orosz–szlovák sportexpedíciónk már 1996. I. 27-én történő visszavonását, de aztán két napot mégis hozzátett. Ennek ellenére megszegte a pólus sport keretében történő elérésének 40 napos határidejét; a visszavonásra ugyanis a 33. napon került sor! Az a 7 nap elegendő lett volna a cél sikeres elérésére!

1996. I. 29-én közölte, hogy Peter Valušiak orosz kollégáival légi úton elérte a Déli-sarkot! Tehát az SZK állampolgáraként Peter Valušiak volt az első szlovák a Déli-sarkon.

A két expedíciós csoportról forgatott anyagból három film készült: Antarkticky příběh (Antarktiszi történet), Antarktída – svetový ekopark (Antarktis – a világ ökoparkja) és az Antarkticky leto (Antarktiszi nyár). Erről az antarktiszi útról többet tud meg, aki elolvassa E. Fornay »Na všetkých kontinentoch« (Az összes kontinensen) c. könyvét.”

FEKETE LÁSZLÓ (1963) – KELE, FRANTIŠEK (1936), AZ „UNION – ANTARKTIS 2000” EXPEDÍCIÓ TAGJAI

Fekete László a Besztercebányai Közgazdasági Főiskola idegenforgalmi szakán szerzett közgazdász diplomát. Néhány évig több utazási irodánál dolgozott idegenvezetőként. Fotó- és filmművészeti ismereteit gyarapítandó öt évig a Koliba szlovák filmgyárnál is dolgozott. 1997-ben tagja volt a Közép-Amerikába (Mexikó, Guatemala, Honduras, Belize) indított „A maják útja” nemzetközi expedíciónak. Több tanulmányutat is szervezett Európa legkülönbözőbb országaiba. A Cseh Aranyások Szövetségének felkérésére 2001-ben megszervezte az Ausztráliába és Tasmaniába indított „Ausztrál arany” expedíciót. E vállalkozás néhány résztvevőjével Tasmaniában végighaladt egy 80 kilométeres hegyvidéki turistaúton („Overland track”); a környék itt páratlan szépségű, a hegyeken és az esőerdőkön való áthatolás rendkívül igényes feladat volt. Nemcsak a magasságok, a mélységek is vonzzák: számos tengeren gazdag búvártapasztalatokra tett szert.

František Kele földrajztudós, pedagógus, publicista, hegymászó, utazó. Több tucatnyi expedíciót szervezett és vezetett a világ minden részébe. Egyebeken kívül társszervezője volt a Korzikára indított első földrajzi expedíciónak, 1978-ban az első szlovák természettudományi expedíciónak Afrikában (egyenlítői Kelet-Afrika, a Kilimandzsárót is beleértve), 1984-ben társszervezője és vezetője az első szlovák Mount Everest-expedíciónknak („Himaláje – Sagarmatha 84”), úgyszintén az „Arktiszi virág – 1. szlovák északi-sarkvidéki expedíció”-nak. Három világ körüli utat abszolvált (Alouette,



Alouette 2, Tahiti 94), Milan Rastislav Štefánik tiszteletére Polinéziába (Tahiti és Vavau) és Dél-Amerikába (Passa, Qauto, Quito, a Galapagos-szigeteken Floreána), Benyovszky Móric tiszteletére pedig Madagaszkárra szervezett utazásokat. De ez a felsorolás még mindig nem teljes. Közel 30 könyv szerzője és társszerzője. Egyes kritériumok szerint őt tekintik az első szlováknak, aki volt a pólusközeleli Arktiszon (Északi-sark), Óceánia számos régiójában, és minden kontinensen megfordult.

JÍŠOVÁ, ANNA

Csehországban élő képzőművész. A Nelson-szigeten (Déli-Shetland-szigetek) 2001-ben 24 napot töltött a nem hivatalos cseh „Václav Vojtěch” állomáson. Hozzáférhető források szerint ő az első szlovák nő, aki eljutott a déli szélességnek ebbe a tartományába. Ahogy a Slovenka c. hetilapnak nyilatkozta, a Nelson-szigetre a „női kíváncsiság” vezérelte (Slovenka, 2001/12. sz.).

DOLINSKÝ, PETERR (1972)

Az SZTA Geofizikai Intézete ógyallai geomágnesességi obszervatóriumának munkatársaként 2000 és 2001 fordulóján két hónapot töltött az Antarktiszon. Nyári idény-állomáson dolgozott, amelyet japán technikusok építettek hét évre. A bázis munkajellegű megjelölése: Base Camp in Amundsen Bay (d. sz. 66° 45' és k. h. 50° 40', tengerszint feletti magasság 20 m). Antarktiszi tevékenységére így emlékezik vissza:

„Antarktiszi utam a távoli Tokióban kezdődik. Geofizikusként csatlakozom a 42. Japán Antarktiszi Tudományos Expedícióhoz. A Shirase jégtörőn indulunk 2000. november 14-én, Indonézia érintésével az ausztráliai Fremantle kikötőbe érünk, ahol kiegészítjük a frisszöldség-készletet. A következő megálló az Amundsen-öböl az antarktiszi Enderby-földön. Az Antarktisz partjait december 15-én érjük el.

December 18-án négy japán kollégával búcsút mondunk a hajónak, és helikopterrel partra szállunk. Az expedíció és a legénység húsz tagja segíti felépíteni a házikót, amelyben két hónapot töltünk. Már néhány éve áll itt egy, a sziklához acélsodronyokkal rögzített házikó. Vécé és áramfejlesztő tartozik hozzá. Most egy kb. 25 négyzetméteres épületet emelünk előgyártott elemekből, amilyeneket általában a mélyhűtők esetében alkalmaznak. Mintegy 10 t különböző anyagot hordunk le a hajóról. A kis épületet rögzíteni kell a 200 km/h sebességű szél ellen. Az acélsodronyokat 10 drótkösszárhoz kötjük, ezekbe összesen kb. 20 t sziklát rakunk. Sziklából szerencsére van elegendő, mivel ún. oázison vagyunk. Az Antarktiszon az oázis olyan terület, amelyen nincs hó, sem jégréteg, amellyé a hó idővel átalakul. A morénában akad homokszem nagyságú kő, de van több méteres, több tucat tonna súlyú szikla is.



Az idő gyorsan múlik, és este néhány perccel a helyi idő szerinti 5 óra után az utolsó helikopter is elrepül. Öten maradunk a zord, de szép és érintetlen vidéken. Megvárjuk, míg a helikopter eltűnik a Mt. Riiser-Larsen csúcsa mögött, és folytatjuk a munkát. Másnap még hoznak készleteket. Az elektronikán kívül az összes anyagot kint tároljuk, kövekkel rögzített háló alatt. Hiszen a kontinenstől az óceán felé fújó hideg szél az egyetlen, amely meglophatna bennünket. Néhány nap múlva ezt meg is kísérelte, de ekkor minden a helyén maradt. A véce ablakát viszont sikerült betörnie. A szellőkés olyan erős volt, hogy egyikünk kezéből kirántotta az ajtót, és oly erősen becsapta, hogy a kis ablak darabokra tört.

Mindjárt másnap újabb baleset ért bennünket. Előbb azonban még szólnom kell a véceről, mert a baleset éppen itt történt. Nem hagyományos árnyékszékről van szó, amelyhez pöcegödör tartozik, hanem speciális budi, amely alatt benzinégő segítségével a szennyvíz gőzzé alakul, a szilárd részek pedig elégnék. Ennek kéménye az ülőkével ellátott „félreeső” helyiségen keresztül vezet. Ha az öblítővizet összetévesztik a benzinnel, a véceben használat közben robbanásokra kerül sor, a házikó fölött pedig látványos tűzijáték látható. Szerencsére csak a kémény romlott el, a kolléga rendben kijött a helyiségből, csupán a frizurája szenvedett kárt. Minden haja szála égnek meredt. Tervben van még egy repülőút, amelynek során a biológusok majd a parti mohát kutatják, ekkor új kéményt hoznak, és megjavítják a széttört ablakot. Meglep bennünket a kapitány helyettese, aki a parancsnok nevében karácsonyi és újévi tortát hoz. Visszarepülnek... A Sikorsky-helikopter zúgását elnyeli a távolság, és szemünk elől kis idő múlva eltűnik az égbolton mozgó pontocska.

Most már valóban egyedül maradtunk. A hajó az öbölben még ma este felszedi a horgonyt, és egy hét múlva már a 600 km távolságban fekvő Syowa állomáshoz érkezik. Fedélzetén 60-tagú expedíció, a hajó személyzete 35 tagú.

Ránk telepszik a magány. Pontosan öten maradtunk, árván, mint kezünk öt ujjja. Az állomással csak az köt össze, hogy esténként rendszeresen a rádióadó mellett gubbasztunk.

Karácsonykor a proton-magnetométer, illetve a mágneses mező változásainak mérését szolgáló magnetométer üzembe helyezésével vagyunk elfoglalva. Este elfogyasztjuk a kapitánytól kapott tortát, és lefekszünk.

Az első napokat a környék megismerésével és a házikó belakásával töltjük.

Oázisunk területe kb. 2x6 kilométer. A házikó előtt a Richardson-tó, ebből fedezzük az ivó- és egyéb vízszükségletünket, és ezen keresztül jutunk el a nyugati morénára. Főként magasodik a Mt. Riiser-Larsen-hegység, gerincét tornyokra és türe emlékeztető kb. 60 m magas sziklaképződmények díszítik, a gerinc magassága 780 m körüli. Az Mt. Riiser-Larsen és a Richardson-tó kivételével az egyes képződményeknek még nincs nevük, így tőlünk csak munkamegnevezést kaptak: Keleti-tó, Nyugati-moréna, Az alaptábor morénája, Félziget stb. Alakjának köszönhetően két heggy a Kriváň 1 és a Kriváň 2 nevet kapta. Legalább valami, ami az oly távol levő



otthonra emlékeztet. A hegykoszorú mögött egyik oldalról az Amundsen-öböl és az Adams-fjord, a további háromról pedig a kontinentális jégmező. A Richardson-tó állandóan be van fagyva, jege csak az antarktiszi nyár idején kezd a szélén olvadni. Ezért elsőként a Nyugati-moréna térségét kutatjuk, amelyre a tavon keresztül négykereű motorossal vontatott szánt tudunk átvinni. A jég szilárdságát szondarúddal és csákánnyal ellenőrizzük. A 40 cm jégréteg alatt kb. 20 cm víz van, alatta ismét jég. Egyméteres mélységig hatolunk, vízhez azonban már nem jutunk. A jég hepehupás, helyenként hasadékok vannak rajta. A vontatómotor irányítása ezért ügyességet igényel, a szánon utazás viszont bátorságot és kemény ülepet. Minden ugrándozik és csörömpöl. Az ülést helyettesítő összehajtogatott pokróc se segít. Megtörténik, hogy hófúvásba kerülünk. Teljesen leterhelt, esetenként 200 kg-os felszereléssel megrakott szánnal ebből különösen nehéz kijutni.

A terület mágnesességének feltérképezése a feladatom. Mintegy 25 négyzetkilométernyi terület „gazdája” vagyok. Munkám lényege: magnetométerrel a hátamon 100–200 m távolságban keresztben-hosszában bejárom a területet, és feljegyzem a mágneses mező értékeit, illetve helyzetemet. Mivel a műszer a hátamon van, a kezem szabad, így tudok jegyzetelni és fényképezni. Ötvenméterenként megállok, helyzetem a GPS-sel bemérem, és leolvasom a mágneses mező értékét. Menetelés közben gyönyörködöm a természetben, és hasonló érzéseim vannak, mint felfedezőútjaikon a tengerjáróknak. Hiszen részletesen itt még senki se mérte fel a mágnesességet, és minden megállapított értékkel közelebb jutunk a Föld és szerkezete titkainak megismeréséhez.

Minden domb, minden szikla mögött új dolgokat fedezek fel. Egyik pillanatban éppen a tenger tárul elém, égszínkék jéghegyekkel, majd át kell ugranom egy, a jégborította hegyből csörgedező eret, amely körül friss zöld moha látható. Időnként pingvin csontvázára vagy kiszáradt múmiájára bukkanok. Társammal a házikónk közelében levő kis tóban egyszer fókatejemre lertünk. E tavacska vize mély kanyonban a Richardson-tóba ömlik, éppen ott, ahonnan már jó egy hónapja ivóvizet merítünk.

Nagy gondot jelent a szennyvíz. Ki nem önthetjük, tárolni, hajóra visszaszállítani pedig nincs mivel. Némi, főzéssel, mosogatással keletkezett szennyvizet a vécé öblítésére felhasználunk. Mosás és fürdés azonban nem jön számításba, ezért e problémát, amelyről már elindulásunk előtt tudtunk, a lehető legegyszerűbben oldjuk meg: két hónapja nem mosakodtunk, nem is zuhanyoztunk. Tisztálkodásra szappan nélkül használunk vizet, amely utána környezetvédelmileg kifogástalan. A vécéöblítőbe is ilyen víz kerül. Azonban az ilyen vizet se pazarolhatjuk, mert a szennyvíztisztításra előirányzott benzin mennyisége korlátozott, csak néhány hordóval van belőle. A benzin egy részét az áramfejlesztő és a szán motorja igényli.

Napfényes időben hihetetlenül, egészen 12 fokra felkúszik a hőmérő higanyszála, árnyékban azonban nulla fok körüli a hőmérséklet. Borotvaéles itt a napsugár. A sötét szemüveg ellenére fáj a szemem. Az ózonlyuk miatt és a napfény hótól való visszaverődése következtében erős itt az UV-sugárzás, 400 százaléka az európainak. Krémekkel



és UV-szűrős emulziókkal védekezünk. Egyszer elfelejtettem a leégett fülem bekenni, és hónapokig hólyagos, sebhelyes maradt.

A legnagyobb veszélyt az erős széllelkések jelentik. A szél sebessége az 54m/sec-t (195km/óra) is eléri. Az ennél gyengébb szél is nagy gondot okoz. Tönkretette az antennát, a kövekkel megrakott szánt több mint 200 méterre nyomta el.

Mérés közben különböző vidám dolgok történnek velünk, de veszélyesek is. A Mt. Riiser-Larsen megmászása közben, ahol teherhordóként vettem részt, egy kis hómezőn haladtunk a hegy lábánál. Lassan haladunk felfelé, amikor észreveszem, hogy előttem a társam elesett. Térdig elsüllyedt. Még fel sem tudtam fogni, mi történt, már magam is mellig a szakadékban voltam. Könyökömmel tartom fenn magam. Lábamnak támaszt keresek, de hiába. Nincs más megoldás, a kezeimre támaszkodom, megpróbálok ki-mászni. Közben remélem, hogy nem omlik be, amire támaszkodom, és nem húz le a testsúlyom és a hátizsákom súlya, amelytől nem tudok megszabadulni. Még szerencse, hogy ez mintagyűjtés előtt történt, mert visszafelé már 10-15 kilogramm kőzet lett volna benne. Később lenéztem a szakadékba, úgy négy méter mélyen elkanyarodott. Mélységét nem tudtam megállapítani. Rossz rágondolni, mi történhetett volna velem. Fent a szakadék egyáltalán nem volt látható, és figyelembe véve a hómező méretét, nem feltételezhettük, hogy akkora szakadék lehet alatta. Óvatosabban haladunk tovább. Meredek szakaszon megyünk felfelé, lábunk alatt morzsalékos a szikla. Helyenként négykézláb, hogy vissza ne csússzunk.

Néha meglátogatnak bennünket a pingvinek. Mint a részegek, tántorognak a hepehupás jégen, és lubickolnak a mi vízforrásunkban. Futkosnak utánunk vidáman, gondolják, mi is pingvinek vagyunk. Úgy 5-6 méterre csodálkozva megtorpannak, és próbálják felfogni tévedésüket.

Két hónap elteltével lassan befejezzük a tudományos programot, és készülünk a repülőútra. Az adóvevőből megtudjuk, hogy Syowe térségében hóvihar tombol, valamivel később fut be a jégtörő. Kidolgozzuk távozásunk variánsait. Becsomagoljuk az összes felszerelést és mintát. Rádió értesülünk a jégtörő haladásáról és visszatelepülésünk tervéről. Három változat létezik. Az első, a legjobb értelmében komplett elszállításra kerül sor, 18-20-szor fordul a helikopter, és mindannyiunkat, az összes épülettel együtt elszállítanak. A másik változat csak feleannyi repüléssel, az összes anyag és személy elszállításával számol. Az utolsó variáns értelmében csak két repülőút lesz. Az egyikkel a kőzetmintákat, a másikkal az embereket és legfontosabb dolgaikat szállítják el. Minden más a helyszínen marad, elszállítására csak egy év múlva, a zordon antarktisi tél elmúltával kerül sor.

Az időjárás a harmadik variánst ígéri, ezért dolgainkat néhány rakásra rakjuk. Az első a repülőútra szánt egytonnányi kőzetminta, a másik pedig kb. 750 kg kőzetminta, illetve személyes holmink. Minden mást kb. egy tonna súlyú rakásokra halmozunk, hálókkel letakarunk, szikladarabokkal biztosítunk, hogy a következő kutatási idényben rendelkezésre álljanak.



2001. február 18-ának reggelén már ötkor talpon vagyunk. Az adóvevő mellett gubbasztunk, és utasításokra, a legújabb hírekre várunk. Megtudjuk, hogy a hajó hét óra tájban fut be az öbölbe, és egy órával későbbre tervezik az első repülőutat. Senki nem tudja, hogyan sikerül az elszállítás, hiszen bármikor megváltozhat az idő. Az égbolt ólomszürke; a teljes visszatelepülésben nem nagyon reménykedhetünk. Megpillantjuk a helikoptert, és az adóvevővel közlik, megkísérlik a teljes visszatelepítést. Az időjárás-előrejelzés kedvező. Az első fordulóval sátrakat és egy hétre elegendő élelmiszert hoznak 20 személy számára. Az első öt segítőtársunk is megérkezik. Arra az esetre, ha hirtelen megváltozna az időjárás, és szükségből itt kellene maradniuk.

Gyors, de annál szívélyesebb és meghatóbb a köszöntésük. Gyorsan kirakjuk a szükségfelszerelést, és a gép belsejében máris eltűnnek az első rakáson felhalmozott közetminták. A helikopter gyorsan távozik, majd a következő landol, és további embereket tesz a földre. A felhők felszakadoznak, kisüt a nap. Páratlanul élénk lett itt az élet. Két hónapig csak öten voltunk itt, és helyel-közzel néhány pingvin, most pedig már több mint harmincan vagyunk, és a helikopterek röpködnek, mint darazsak a cukorra. Három óra tájban az utolsó holmink is eltűnik a gép belsejében, és – mi is elrepülünk. Elhagyjuk vadonunkat, a jégtörő kényelmével cseréljük fel. Sydneybe érkezésünkig hat hetet töltünk a hajón. Útközben a sarki fényben gyönyörködhetünk, és elhajózunk a Föld mágneses sarka közelében. Ausztráliában nyárvégi forró napsütés fogad bennünket. Fárasztó, 22 órányi repülőút következik Szingapúr érintésével Londonba. Itt felszállok a bécsi gépre, és néhány óra múlva már otthon vagyok.

HÁMOR, PETER (1964)

Hegymászóként járt 2002 és 2003 fordulóján az Antarktiszon. Feljutott a Mount Vinson csúcsára (2003. I. 3.), így ő lett az első szlovák, aki megmászta mind a 7 kontinens legmagasabb csúcsát. Világviszonylatban e tekintetben ő a hetvennegyedik.



KI MEDDIG JUTOTT EL A DÉLI-SARKVIDÉKEN

Név(csoport)	Év	Elért térség	Déli szélesség
Valušiak	1996	Déli-sark	90°
Hámmor	2002–2003	Patriot Hill's	kb. 79°
Skok	1965	Vosztok II. állomás	78° 27'
Đuriš	1979	Vosztok II. állomás	78° 27'
Pintér	1964	Mologyezsnaja állomás	67° 25'
Kele, Fekete	2000	Adelaide-sziget déli partja	67° 06'
Dolinský	2001	Base Camp, Amundsen-part (ideiglenes légi bázis)	66° 45'
Petrovský	1964	Mirnij állomás	66° 43'
Fornay, Hruzík, Zat'ko	1996	Petermann-sziget	65° 10'
Jíšová	2001	Nelson-sziget	62° 25'
Kováčik	1989–1990	György király-sziget (Fildes-félsziget)	62° 15'

LEENDŐ VILÁGJÁRÓK KÉZIKÖNYVE

37 tanács kezdők számára

(Komoly dolgokról kevésbé komolyan)

*„Aki a félelem érzését nem ismeri,
nem tudja becsülni a felelősségtudatot,
és az ilyennel nem vállalom nehéz feladatot.”
(F. Kele)*

Ebben a fejezetben utazóvá válásom során elkövetett hibáimról és gyötrelmeimről vallok. Az olvasót ne tévessze meg se egy-egy túlzásom, se álnagyzolásom. Ezekkel csak zavaromat leplezem, és tökéletlenségemet. Szerencsém volt – túléltem... Túléltem csaknem negyvenévnnyi vándorló életmódot, és évekig úton, otthonomtól távol voltam. Mivel az utazás nem az indulás napjával kezdődik és nem a hazaérkezéssel fejeződik be, egyfolytában úton voltam. Utazói tevékenységemet bizonyos idő után ezért így neveztem el: „A pacsirták állandó expedíciója.” A pacsirta repülése a távolsági repülés paradoxona. A pacsirta repülése nem akciórádiuszomat fejezi ki, hanem a lábam és szárnyam alatti bizalmasan ismert földhöz kötődés vágyát. Szerencsés vagyok, mert van ilyen föld a talpam alatt. Egy ország, amelyből útnak indulok, és amelybe visszatérek.

Mivel az utazás manapság elterjedtebb, mint a múltban volt, és az utazók céhe hivatásos tagjainak bázisa sokkal népesebb, mint a múltban volt, úgy határoztam, személyes tapasztalataimat megosztom azokkal, akik készek rám hallgatni.

1. MINT ÉLETÜNK MINDEN RENDKÍVÜLI ESEMÉNYÉRŐL, A LEENDŐ NAGY UTAZÁSOKRÓL IS ÁLMODOZNI KELL. ESETENKÉNT TÚLSÁGOSAN SOKÁIG

Platón közismert mondása: „Mindent megszerezhetsz, amit akarsz, te, szerencsétlen!” Vagy: „Vigyázz..., mert ha valamiről kitartóan álmodozol, álmod végül teljesül” – intette a régi görögök filozófusa az ambiciózus embereket. Fél évszázad alatt szerzett



tapasztalataim birtokában egyetértek vele. A nagy utazásokról szóló álmaim fokozatosan megvalósultak. Az álmok a valóságban lánczá kapcsolódnak, amelynek az ember nem feltétlenül látja a végét. Jótékony jelenség, közeli rokona a feledésnek.

Bizonyára értik a filozófus figyelmeztetését. Miközben vágyaink teljesülésében reménykedünk, a bölcselő a megvalósulás lehetséges gyötrelmeire is figyelmeztet. (Egy másik bölcs ember azt állítja, hogy akit az istenek meg akarnak büntetni, teljesítik az álmait.) Ebben is egyetértek a filozófussal. Egyetlen komoly utam, expedícióm se valósult meg nehézségek nélkül... Így csatlakozom e véleményekhez, és figyelmeztetem a leendő utazókat, sarkkutatókat, hegymászókat, mindenkit, aki merész álmokat dédelget, hogy az álmok születése és megvalósulása fájdalmas folyamat.

Legrégibb álmaim egyike, hogy eljutok az Everestre. Gyermekkoromban kezdődött, azt követően, hogy édesapám a Föld legmagasabb csúcsa meghódítását célzó, 1930 körüli brit expedíciókról mesélt. Ámulva hallgattam az Irvin és Mallory sorsáról szóló történeteket, fantáziámat mozgásba lendítették a magassági rekord eléréséért folyó küzdelem mozzanatai.

Végül elérkezett az 1971-es esztendő. Tibor Šurkóval és Jaro Oršulával elindultam Katmanduba, hogy engedélyt kapjunk az Everest megmászására. Az álmom és számos hegymászótársam álma tapinthatóvá kezdett válni. Az álom – és vele a bölcselő figyelmeztetése – azonban csak 1980-ban teljesült. A figyelmeztetés igazát az engedély megszerzésének nehézségei, illetve az expedíció során bekövetkezett tragikus események bizonyították. Sokáig álmodoztam világ körüli útról is. Az első volt a legnehezebb, az eszközök megszerzése rengeteg türelmet, erőfeszítést és kemény munkát igényelt, 1981-ben azonban végül megvalósult.

Megvalósíthatatlan álomnak tűnt a sarkvidéki barangolás. Megvalósulása sok huza-vonával járt, fokozatosan jutottam el Grönlandra, a Spitzbergákra, majd 1993-ban barátaimmal ott álltunk az Északi-póluson, illetve 2000-ben végül eljutottam az Antarktiszra.

Ha az olvasó azt kérdezné, hogyan alakultak a további utakkal kapcsolatos álmaim, be kellene vallanom... Igen, gyermekkoromtól álmodozom, és ma is vannak álmaim. Ezek láncolatának lassan a végéhez közeledem, és bolygónkról, a Földről elköltözöm, még mielőtt az összes álmom teljesülne. Most, 2002 tavaszán, e sorok írása közben egy további világ körüli útról álmodom, illetve arról, hogy unokámmal, Mišóval Tibetbe utazom, meg hogy eljutok a keleti Csendes-óceánban a Juan Fernandez-szigetre (ezen a szigeten esett meg, ami Robinsonnal történt), el szeretnék még jutni az Atacamába, és követném Benyovszky útvonalát az északi Csendes-óceánon. Főképp a Kuril- és az Aleut-szigeteknek arra a térségére gondolok, amelyeken hazánkfia már hét évvel James Cook előtt járt.

És még valami... Az elmondottak kapcsán elgondolkodtatónak tartom egy ismeretlen szerző megállapítását: „Légy elégedett, jó úton haladsz. Ha semmit nem kívánsz, az biztos sikerülni fog.”



2. ÚGY KÉSZÜLJÜNK FEL AZ ÚTRA, HOGY KÖZBEN SOHA NE FÁJJON A LÁBUNK

Egyszerű tanács. Első olvasásra legalábbis annak tűnik. Azonban az ember fiziológiája, lélektana és a tökéletes önismeret művészete tárgykörében elolvasott fejezetek oldalainak tucatjai, sőt százai rejlenek mögötte. Mert mindezekről már mennyit hallottunk...

Az étkezésről, a biztonságos és gyors fogyásról, sztrecingről, a kalanetikáról, a hata jógáról, vagy a tibeti filozófiáról. A helyes étkezés művészete, a szellemi és testi képességek egyensúlyának az ógörög kalokagathia intenciói szerinti megtartása könyvből nem tanulható meg. A könyvekben csak receptek vannak, amelyekhez igazodva útnak indulhatunk. Útközben azonban az elméleti ismereteket testünk és pszichikánk szerint korrigálnunk kell. Ez aztán a jó tanács!

Az expedícióra való fizikai felkészülést a cél határozza meg. Máshogy készülünk fel az Andok meghódítására, másképp a Kibo megmászására, és egészen máshogy egy világ körüli útra. Elvem, hogy minden útra úgy kell felkészülni, mintha tartós csúcs-teljesítményt kellene nyújtanom.

Legyünk konkrétak. Javaslom, jó testi kondíció eléréséhez vegyünk részt hosszú gyalog- és sítúrákon, vegyük igénybe a hegyikerékpárt (vigyázat, a szervezet leterhelése eleinte legyen fokozatos). Erőnlétem fokozásához a Dunán megtett hosszú svéd-kajak-túrák is hozzájárultak. Úgy választottam meg az útvonalat, hogy legalább egy éjszakát szabadban töltssek. Az edzést időtartama függvényében értelmezem: nem annyira az a fontos, hány kilométert teszünk meg. A mozgás, rövid pihenőkkel, tartson legalább tíz óra hosszat. És másnap ismét 7–10 óra hosszat.

E tanácsok mögött a következők rejlenek: a szabad természetben nagy teljesítmény nyújtható. Az összes javasolt aktivitás nagy összpontosításra kényszerít, serkenti a figyelmet (talán a gyaloglás kivételével), és szilárdítja az akaratot. Hordoznunk kell (gyalogtúrán hátizsákban) a felszerelést. Mindennemű meghibásodást magunk vagyunk kénytelenek kiküszöbölni. Az élelemről is magunk gondoskodunk. A természetben tartózkodás tökéletes kikapcsolódást tesz lehetővé.

Ha a kondíciónövelés javasolt módja nem felel meg, olyat választhatunk, amely legközelebb áll hozzánk. Azonban aki sikeres akar lenni, ehhez igazodjék: útközben a lábfájás megengedhetetlen.

Jó erőnlétem mindmáig lábamnak köszönhetem. Expedíció közben sohase fájt, mert a felkészülés során éppen eleget sajgott. Megerőltető menetelések közben előfordul, hogy teljesen ki vagyok merülve, de soha nem gyötör izomláz. Legközelebbi expedíciójára ön is próbáljon meg így felkészülni. Akkor is, ha ez „csak” a közeli magaslatra, esetleg hegyre irányuló túra, vagy hosszabb, mondjuk végig egy hegyvonulaton. Túrajavaslatom: a Kassa közeli Kojšová hola és a Zólyom melletti Poľana közötti táv.



3. ÖRÜLJÜNK, HOGY ÚTRA KELHETÜNK

Ha egy vállalkozásban örömünk telik, az útra kelés kellemes és izgalmas. Már negyed évszázada voltam utazó, de még mindig gyermekként örültem minden indulásnak. Pedig nem voltak ezek könnyű utak. Minden normális embernek szenvedést jelentett volna, ahogy 1971-ben Katmanduba jutottunk egy Škoda 1203-as mikrobuszon. Én azonban boldog voltam, és lelkes. Tudom, lelkes volt Tibor és Jaro is, akik velem tartottak. Az odavezető út 11 400 km volt, 55 km/h átlagsebességgel tettük meg. Ugyanennyi ugyanígy visszafelé is. Kelet-Íránban több mint 400 km-t tettünk meg földúton, és az Indus meg a Gangesz közötti síkságon a motor annyira felhevült, hogy be kellett kapcsolnunk a fűtést... A kinti hőmérséklet 40 Celsius-fok, az autóban még több. Számomra hasznos volt ez az út; azóta nem gyötör a reuma. Nepál fővárosából kifelé 180 km-t egy nap alatt tettünk meg. Némely serpentineken haladva a kiszállásra éreztem erős késztetést. Gyalogszerrel gyorsabban haladtam volna.

Ha örülsz, hogy majd útnak indulhatsz, lelked könnyűvé válik, és a felkészülés nehézségeit úgy küzdöd le, mintha virágoskertben járnál. Az utóbbi években azonban nem mindig tudok ehhez igazodni. Főképp ha népes expedícióról van szó. Profivá váltam, és a felelősségtudat sokszor nemcsak a kezem köti meg, hanem a lelkemet is.

4. NEM MINDENKI UTAZÓ, AKI UTAZIK

Érvényes volt e tétel régen, és ma is az. Ha egy labdarúgó két meccs lejátszására utazik el Sydneybe, világ körüli utat tesz. Sydneyben öt napot időzik, és Szingapúrban még két órát, csatlakozásra várva. Igaz, nagy energiaráfordítással óriási távolságot tett meg, a világjáráshoz azonban ennek semmi köze. Talán csak annyi, hogy a világjáróhoz hasonlóan ő is közlekedési eszközt vett igénybe.

Gyakran beszélgettem sportolókcal, kereskedőkkel és politikusokkal, akik hatalmas távolságokat megtéve sok országba eljutottak. Többnyire panaszkodtak, hogy a munkájukon és a szükséges pihenésen kívül semmi másra nincs idejük, és a meglátogatott városokból csak a repülőtérre ismerik. Jobb helyzetben vannak a turisták, akik utazási irodák szervezésében elárasztják az egész világot, az összes kontinenst, az Antarktist is beleértve. Nekik legalább van idejük valamit meglátni az országból, amelybe eljutottak. Ismeretekre szomjazó turistaként ezt kötelességüknek tekintik. Végül is, megfizették az árát!

Akkor tehát, mégis, ki az utazó? Ki számolhat azzal, hogy neve belekerül a szlovák utazók, vagy a „Szlovákiából utazók” (egyelőre még nem létező) enciklopédiájába? A válasz egyszerű. Utazóvá lehet, aki vállalkozásait és útjait filozófiailag, gondolatilag megalapozza, aki értelmes céllal járja a világot. Ám még ha e feltételt valaki teljesíti is, még mindig csak félúton van e minősítés elnyeréséhez. Ugyanis utazónak csak az



tekinthető, aki élményeit, ismereteit és átélt kalandjait megosztja azokkal, akik beszámolójára várnak. Több módja van e követelmény teljesítésének. Útjairól az utazónak írásbeli, fénykép- és filmanyagot, vagy anyaggyűjteményt kell hátrahagynia. Elképzelhetetlen, hogy ez a dokumentáció csak az illető örömét és büszkeségét szolgálja. Beszámolóját közkinccsé kell tennie. Útjai eredményeiről tartson előadásokat, és éljen a sajtóbeli lehetőségekkel.

Sokan állítják, hogy könyvet írni könnyebb, mint kiadót találni. Van ebben némi igazság. Ez főképp az 1989 őszén bekövetkezett bársonyos forradalom utáni első évekre volt érvényes. Úgy gondoltam, problémák voltak és lesznek is, így a világ körüli utamról szóló kézirattal végigkilincseltem a kiadókat. Hiába.

Ki vásárol ma útleírást? – rendszerint ez volt a válasz. Végül találtam egy kiadót, ahol azt mondták, hagyjam ott a kéziratot. Térjek vissza három-négy nap múlva, addig elolvassák. A biztonság kedvéért öt nap múlva mentem el. Legyen idejük. Ezzel fogadtak: „Kele úr, a kézirat nem rossz, mondhatnám, hogy örökérvényű.” Megértettem, hogy megjelentetéséből semmi se lesz. Ami örökérvényű, annak kiadására van idő, hiszen nem avul el.

„Viszont van egy javaslatom – folytatta a kiadó tulajdonosa. – Mi volna, ha ön a világ körüli úton szerzett erotikus élményeit írná meg? Az lehetne a címe: Erotikus élményeim, útközben a világ körül. Sikerkönyv lenne, kapkodnák, mint a cukrot, mindketten sokat keresnénk.” Sokkolt a szolid kinézetű úr javaslata. Nem tudtam, tréfál-e, vagy csak le akar rázni...

„Lenne is miről írni – nyögtem ki, hogy időt nyerjek. Nem akartam nyomban kedvét szegni, javaslatát ezért nem utasítottam vissza azonnal. – Tudja, kérem, egy erotikus útleírásba képek is kellenek, és nekem egy ilyen kiadványhoz nincsenek diafelvételeim...”

„Az nem gond – vigasztalt a kiadó. – Ami hiányzik, azt lefotózzuk...”

Az utazókra vonatkozó filozófiámhoz igazodom, és ezt az újságokban és folyóiratokban megjelent cikkeim tucatjai is bizonyítják. Közel harminc publikációm jelent meg könyvben, és 1989 és 1990 közötti tudományszerűsítő tevékenységem elismeréseként kétszer kaptam díjat a Szlovák Tudományos Akadémiától.

5. ÍRJUNK NAPLÓT, FÉNYKÉPEZZÜNK, ÉS A VIDEOKAMERÁT NE FELEJTSÜK OTTHON

Hadd tanácsoljak még egyet: ne hagyatkozzunk az emlékezetünkre, sem arra, hogy valaki majd „kölcsonadja” a negatívjait, videofelvételeit. Útitársaim ugyanis szükség esetén – ritka kivételtől eltekintve – nem voltak hajlandók kölcsönadni fényképfelvételeiket, sem más dokumentációt. Mindegyikük saját utazói tevékenysége eredményének tekinti ezeket. Ezen nem is csodálkozom, hiszen magam is kerültem olyan helyzetbe, hogy valaki filmet kölcsönzött tőlem, majd fényképeimet egy



folyóiratban közölt riport illusztrációjaként láttam viszont. A riporthoz nem volt semmi közöm, a fotós nevét pedig „elfelejtették” feltüntetni.

Az is megtörtént velem, hogy erre kértek: „Duplán készíts el minden felvételt, számomra is.” Kellemetlen helyzetbe hozott. Egyszer hihetetlen élményben volt részem. Útitársam nem hozta magával naplóját, és arra kért, kölcsönözzem az enyémet, hogy – úgymond – a jegyzetfüzet egyik oldalára én írnék, a másikra ő.

Utazó számára az útinapló a legfontosabb segédeszközök egyike, nem szabad lebecsülni, vagy írását lustaságból elhanyagolni. Ha feleségemmel utazom, előfordul, hogy erőt vesz rajtam a lustaság. Rá hagyatkozom, mert csodálatosan tud naplót vezetni, úgy, hogy abban mindig mindent megtalálunk, amire az útirajzhoz szükség van.

Lehet kiváló a memóriánk, de ne hagyatkozzunk rá. Voltak útitársaim, akik csak részben készítettek jegyzeteket, hiszen jó az emlékezőtehetségük. Ha azonban kenyértörésre kerül a sor, az ember elbizonytalanodik, és az adatokat, amelyek útközben a szó szoros értelmében a szemünk előtt voltak, otthon könyvekből és térképekből kell jelentős erőfeszítéssel előbányászni. Előadásokon és beszélgetéseken az ember mindig talál megoldást, az információ papírra vetése azonban sokkal bonyolultabb.

A földrajzi neveket illetően nagyon jó a memóriám, de így is előfordult, hogy emlékezetem cserbenhagyott. Hiába kerestem, aki súgott volna. A hozzám közel állók közül senki sem járt ott, így nem akadt, aki segítsen.

Az történt, hogy egy iskola napközijében Mexikóban készített diaposzitivokat kellett volna hetedikeseeknek és nyolcadikosoknak vetítenem. Félreértés folytán 13-14 éves kamaszok helyett csupa elsőosztályos ült a padokban. Nem tudtam, mitévő legyek. Először távozni akartam, a nevelők azonban kértek, maradjak, és legalább meséljek valamit a kicsiknek. Rendben van, mondtam, a Jancsi és Juliskával kezdem. A nebulók, főképp fiúk, azonban már egzotikus sztorira voltak hangolva. Ezért Mexikóval kezdtem. Ment minden, mint a karikacsapás. Aztán a Hold és a Nap piramisáról kezdtem beszélni, és ekkor sehogy se jutott eszembe annak a Mexikóváros közelében levő helynek a neve, ahol e két piramis látható. Nem sokáig tartott az elbizonytalanodás, de idegesített. Aztán eszembe jutott, az elsősöknek bármit mondhatok, fogalmuk sincs Mexikóról. Füllentettem egyet, és kimondtam egy ecuadori kisváros nevét, és igyekeztem gyorsan folytatni a vetítést. Egy kisfiú azonban türelmetlenül felemelte a kezét.

„Vitát csak a vetítés utánra ígértünk, akkor majd bármit kérdezhatsz” – próbáltam őt visszafogni.

„Én nem kérdezni akarok. Azt akarom mondani, a Nap és Hold piramisa nem ott van, ahol mondta. Ezek a piramisok Teotihuacánban vannak” – közölte a fiú velem s az osztállyal.

Rettenetesen elszégyelltem magam. Ez ugyan a többi elsőst nem zavarta, azonban meglehet, hogy a tanítónők attól a pillanattól kezdve már bizalmatlanok voltak irántam.



De térjünk vissza a naplóíráshoz. A Nílus völgyében haladtunk dél felé, és jegyzet-, illetve riportírásra még írógépünk is volt. Peter Mariot ráadásul diktafont használt. Úgy gondolom, jelenleg e tekintetben már nincs egyedül, de talán mégis az a legeszményibb, ha notebook (laptop) van az embernél. Az elektronika mégiscsak elektronika. Arról se kell senkit győzködnöm, hogy a fénykép a dokumentáció pótolhatatlan része. Fényképezőgép vagy kamera nélkül nem is világjáró az ember. Dokumentáció nélkül az emlékek kifakulnak, az emlékezet pedig lanyhul. Találkoztam olyan utazóval, aki hagyományos naplót nem vezetett, de fényképezőgéppel mindent feljegyzett. Azt mondta, ő nem ír, ehelyett „fotónaplót” vezet. Ez is egy lehetőség. Azonban ha a helyében lennék, minden felvételhez készítenék jegyzetet.

Én írott naplót vezetek, és fényképezőgép is van nálam, leggyakrabban kettő, néha három is. Az első világ körüli utamra például két nehéz, tükörkamrás Yashicát cipeltem magammal. Videokamerát csak néhány éve vettem, nem mindig van nálam. Amikor az Angel-vízesésnél jártam, szintén otthon hagytam. Gondoltam, társamnál majd lesz, kettőnknek egy is elég. Útitársam azonban valahogy nem lelkesedik a videofelvétel kölcsönadásáért. Ezért megfogadtam, hogy legközelebb, ha Venezuelába utazom, a videokamerát magammal viszem. Saját tanácsaimhoz igazodom.

6. MINDEN ÚTNAK LEGYEN FILOZÓFIAI ALAPGONDOLATA, KÖZÉRDEKLŐDÉST KELTŐ EGYEDI CÉLJA

Az ember egyedül csak kivételesen tud annyit megtakarítani, vagy megkeresni, hogy elegendő legyen egy nagy expedíció finanszírozására. Ha támogatást kérünk bárkitől, mégsem érvelhetünk azzal, hogy valahová el akarunk utazni. Mindenki nyomban azt tanácsolja, vegyük igénybe saját pénzünket. Egy expedíciónak legyen társadalmilag vagy kutatási szempontból hasznos célja.

Az utazást előkészítő időszakban legtöbb energiát a pénz előteremtése igényel. Jól emlékszem az 1984-es Mount Everest-akció előkészítésére. Expedíciónk legjobb hegymászóinak is be kellett kapcsolódniuk a vállalkozás anyagi és pénzügyi biztosításába. Sokszor sem idő, sem erő nem marad a tényleges edzésre. Közülünk nem egy már fáradtan érkezett az Everest lábához. A példákat hosszan sorolhatnám. Attól függetlenül, hogy könnyű vagy nehéz a pénz előteremtése, a szponzorok többségét érdeklik az expedíció céljai.

E vállalkozások célját azonban nem a szponzorok „kedvére” fogalmazva szabjuk meg. Az expedíció célja az utazó irányultságának természetes eredménye, álmainak teljesülése. Eszményi állapot, ha az utazó szándéka megegyezik a szponzor, illetve az expedíció támogatása odaítéléséről döntők elképzeléseivel. Könnyebb például pénzbeli támogatást szerezni az első szlovák Mount Everest-expedíció, a föld legmagasabb



hegycsúcsa elérésére, vagy az első szlovák északi-sarki expedíció javára, mint a Matterhorn megmászására, Whympér útvonalán haladva.

A „könnyebb” nem jelenti azt, hogy „könnyű”. Az Északi-sarkkal kapcsolatban például több mint 100 vállalatot és intézményt szólítottunk meg. Csak néhány udvarias vezérigazgató és más jelentős személyiség válaszolt a kérésünket nem teljesítők közül. A válaszoknak csak töredéke volt pozitív.

Pénzbeli támogatásért „megszólítani” valakit, az számos levél megírását jelenti, több tucat telefonbeszélgetéssel együtt. Egyetlen lehetséges támogató megszólításáról beszélek. Szorozzuk meg ezt a megszólítottak számával. Szédületes összeget kapunk.

Sokszor feltettem a kérdést: miért van nekünk kevesebb jelentős utazónk, mint egyes szomszédainknak. Majd számba vettem, kik sorolhatók a nagy szlovák utazók közé. Nagyon gyorsan eljutottam a komoly Milan R. Štefánik személyéhez, majd a kevésbé egzakt Benyovszky Móric jutott az eszembe. Mindig rokonszenvben és rendszerint pénzbeli támogatásban is részesültem, ha arról volt szó, hogy e két férfiú, főképp Štefánik polinéziai és dél-amerikai vállalkozásai tiszteletére kívánok expedíciót szervezni.

Az olvasó talán azt mondja: Kele már az összes aduját kijátszotta. Az első szlovák az Everesten, az első szlovák az Északi-sarkon... Nem ez a helyzet. Tartalékban még mindig vannak ötleteim, ezeket nem győzöm megvalósítani, miközben sokkal meggyőzőbb bizonyíték, hogy állandóan születnek új és érdekes utazási tervek. Itt néhány fiatal szlovák utazó aktivitására gondolok; Gulik mamberamói útjára, Valušiak sarkkutatására. Így van ez rendjén. Őszintén csodálom, lelkem legmélyén irigylem őket.

7. A LEGFONTOSABB: ÖNMAGUNK ÚJRAFELFEDEZÉSE

Mint már említettem, személyes célokat a szponzor rendszerint nem támogat. Éjszakázni akarsz Al Jizahban a Kheopsz-piramis csúcán? Megfürödnél a Bajkál-tóban? Miért ne. Fizesd meg, és indulhatsz. Állj elő azzal, hogy megkísérled fellelni a fáraó kincsét, vagy tudományos tervet dolgozol ki a Bajkál-tó állatvilágának védelmére, és nyomban rokonszenvéssé válhatsz.

Bizonyos helyek az embert különösképpen nem ihletik világjárásra. De azokat is látni szeretnénk. Mégpedig saját, nehezen megkeresett pénzünkért. Kalapot le az ilyen motiváció előtt. Az Empire State Building megtekintése nem hoz újat az utazások történetében. Jobb képes folyóiratban már egyetlen sort sem lehet az ilyen helyszínről elhelyezni. Érzéseivel és felismeréseivel egyedül marad az ember. Nem számít! Csodálatos élmény New Yorkban egy felhőkarcolóról széttekinteni. Keletre a Down Town, ama szomorú szeptemberi nap előtt az Ikrekkel, balra az East river, jobbra a Hudson river, a Szabadság-szobor, keleten, kissé távolabb a Verruzano-híd, és mögötte az Atlanti-óceán. Kissé buja fantáziával érzi az ember Európa közelségét, és valahol,



a New Yorkéval azonos szélességi körön elképzei a távolban szerénykedő Nápolyt. Felemelő érzés, nagyszabású felfedezés. De csak egyéni. Semmi új a világ számára. Mégis: valami. Az egyéni felfedezések gazdagítanak és pozitívrá hangolnak. Amit személyesen fedezünk fel, mind megnyilvánul cselekvésünkben és magatartásunkban. Műveltebbé és befogadóbbá válunk.

Nemrég ellátogattam a Canaima Nemzeti Parkba. Megtekintettem itt a világ legmagasabb vízesését, a 979 méteres Salto Angelt. Csónakon egy napot töltöttem a Carrao és a Churum folyón; 90 kilométert megtéve jutottam el a vízesés alá. Másnap egy kis repülőgépből figyeltem meg az „Égből aláhulló folyót”, ahogy a helybeliek (pemonok) a vízesést nevezik. 1933-ban valamilyen hasonló „gépen” fedezte fel e vízesést Jimmie Angel. Megpróbáltam elképzei, mit érzett Jimmie több mint fél évszázada. Sikertelenül, mert ön-újralfedezésem hatása alá kerültem: felfedeztem a föld legmagasabb vízesését önmagam számára.

Ez az érzés semmihez sem hasonlítható. Mindenki megéli, aki ismeretek után kutatva járja a világot, és akinek nem okoz gondot, hogy előtte Kolumbusz, Amundsen vagy Halliburton már felfedezte.

Mélyen gyökerezik bennünk az utazás és az „újralfedezés” vágya. Kialvásának veszélye nem fenyeget. A szabadságra, az ismeretszerző kirándulásra vagy a szolgálati útra indulók mind e törvényhez igazodnak.

8. AKI UTAZÁSAI EREDMÉNYEKÉNT SZOLID ISMERETEKRE VÁGYIK, AZ BIZONYOS TERÜLETRE ÖSSZPONTOSÍTSON (AZ EGÉSZ FÖLD IS LEHET ILYEN KIJELELT TERÜLET...)

Ha jelentős utazó nevét hallja az ember, a világ egy bizonyos régiója jelenik meg előtte. Emil Holub nevét hallva Szlovákiában például Dél-Afrikára gondol az ember, Roald Amundsené a sarkvidékeket idézi, Miloslav Stinglé az amerikai indiánokat és Polinéziát juttatja eszünkbe, Benyovszky Móricé Madagaszkárt... Ugyanakkor Hanzelka és Zigmund neve úgyszólván az egész világhoz kapcsolódik.

A Hanzelka és Zigmund típusú utazók a legsebezhetőbbek. Idejüket és energiájukat egész bolygónk megismerésére fordították. Mivel magam is az ilyenek közé tartozom, időnként nehézségekbe ütközöm, különös helyzetbe kerülök. Az első világ körüli út előkészítéskor partneremmel az útvonal kijelölésén törtük a fejünket. Az útvonal céljaink, vágyaink és nem utolsósorban anyagi lehetőségeink függvényében változott. Minden szakaszt gondosan értékeltünk és modelleztünk. Így problémák nélkül eljutottunk a tahiti Papeetébe.

Útitársam azt javasolta, „nézzünk át” a Marquises-szigetekre. A Marquises-szigeteket azonban nem érintették (és mindmáig nem érintik) a fontos nemzetközi légi járatok. Ahhoz, hogy mégis eljussunk ide, Atuonába kellett volna repülnünk, vagy más repülőtérre, majd vissza Papeetébe. Ez 1 600 kilométert jelentett oda, ugyanannyit



vissza. E kitérő után folytathattuk volna utunkat a Cook-szigetekre, Rarotongába. Megvitattuk a javaslatot.

„A Marquises-szigetekre való utazás megdrágítja a repülőjegyet, pénzünk pedig kevés van!”

„Te nem szeretnéd látni a Marquises-szigeteket? Miféle földrajztudós vagy?!”

„Egyáltalán, miért akarsz a Marquises-szigetekre menni?”

„Néhány szál virágot tennék Paul Gauguin sírjára...”

Így, életemben először, eljutottam a Marquises-szigetekre, hogy virágcsokrot teszünk Gauguin sírjára. 1 600 km oda, 1 600 km vissza.

Utazói érdeklődésem széleskörűségéről vall, hogy nemcsak Óceánia enciklopédiáját írtuk meg Peter Mariottal, hanem a világ nagy hegységeinek lexikonát is összeállítottuk...

9. A KUDARC NEM VÁLHAT VERESÉGGÉ, ELLENKEZŐLEG, MÉG NAGYOBB TELJESÍTMÉNYRE KELL ÖSZTÖNÖZNI

Ismerjük a kudarc ízét. Különböző formában és adagokban ízleltük keserűségét. E kérdést most leszűkítem a sportra, a turisztikára és az utazásra. Azok közé a szerencsések közé tartozom, akik tevékenységük ráadásaként, tehát választott hobbi-juknak hódolva éltek meg kudarcot. Sikertelenség esetén úgyszólván mindig hasonlóan viselkedem, mint az alábbi esetben.

A Magas-Tátrában, pontosabban a Nyugati- és a Magas-Tátra határán voltunk. Közeledett a tél vége. Március. Barátom, Fero Vereš társaságában néhánynapos túrára indultam. Úgy terveztük, nyergeken és gerinceken áthaladva öt nap múlva apámnál, Lysá Polanában fejezzük be a túrát. Reggel leszállt a köd. Emelkedett a hőmérséklet, és havazni kezdett. Térden felül érő hóban cipeltük málhánkat. A Csendes-völgy Hátsó-Lucier-völgyében (Zadná Tichá dolina) éjszakáztunk, és úgy terveztük, hogy a Závory-hágón keresztülhaladva jutunk el a Kolbenheyer-tó katlanába (Kobyliá dolina), és tovább a Koprova-völgybe (Kôprova dolina). Egyedül voltunk az elhagyott vidéken. Magunknak kellett utat törnünk. A hátizsákban több mint 30 kg. Fegyelmetlenül váltogattuk egymást a vezetésben, és reméltük, alkonyatkor már a túloldalon leszünk. Rövid frissítő pihenővel több mint öt óráig meneteltünk a vastag hóval borított meredek hegyoldalon. Ujjongva érkeztünk meg a Závory-hágóhoz. Sajnáltuk, hogy oly sűrű a köd. Semmit se láttunk, hiszen a látótávolság alig tíz méter. A nyereg elérését erőfeszítésünk csúcsának tekintettük. Megöleltük egymást, és hegymászószokás szerint kezét ráztunk. Az egyre sűrűbb ködben megindultunk lefelé, a hátul haladó társa hátát is alig látta. Lefelé azonban már könnyebb volt, így gyorsan haladtunk.

Már majdnem a völgyben voltunk, amikor nyomokra lettünk figyelmesek. Megörültünk, hogy nem kell olyan mély hóban gázolnunk. Kis idő múlva azonban elképedve állapítottuk meg, hogy ott vagyunk, ahonnan reggel elindultunk. A nyereg-



ben irányt tévesztettünk, és visszatértünk a Csendes-völgybe. Majdnem az egész napot ott töltöttük.

A barátom azt javasolta, állítsuk fel sátrunkat, és töltsünk még egy éjszakát ugyanott, ahol egyszer már éjszakáztunk. Én máshogy gondoltam. Ingerülten elindultam azon a nyomon, amelyet néhány órával korábban oly nagy erőfeszítéssel vágtunk a hóban. Nemcsak saját málhámat vittem, hanem barátomnak is segítettem hátizsákja cipelésében. A Závory-hágónál meg se álltunk, és a szó szoros értelmében lerohantunk a Koprova-völgybe. Már sötét volt, amikor sátrat vertünk.

A kudarc rendkívüli teljesítményre ösztönöz.

10. ÚGY DOLGOZZUNK ÖNMAGUNKON, HOGY ELÉRJÜK AZ EXPEDÍCIÓKÉPESSÉGET

A felfedezőkésszéssel rendelkezők alaptulajdonsága a konfliktustűrés. Expedíció tagjaként semmi sem nehezebb a konfliktusok és civódások elkerülésénél. Az arany középúthoz igazodás lenne a legcélszerűbb. Ez azonban nagyon nehéz. Aki erre hajlik, engedékennyé válik és a „nem expedíciós típusúak” ezzel nyomban visszaélnék, „pokollá” teszik az utat. Ha az arany középútról amarra tér le az ember, kárhoznatni kezdik, megszólják, és otthon mindenkinek fülébe jut, hogy egy ilyen barommal már soha senki nem indul útnak.

Milyen tulajdonságokkal kellene rendelkeznie az expedíciós típusnak? Ha e könyvben felsorolt tanácsok többségéhez igazodik, szinte nyert ügye van. Hogy ezekhez tudjon igazodni, ahhoz elsősorban kitartónak, megértőnek, toleránsnak kell lennie. És legyen egészséges önbizalma... Az expedíciós típus ráadásul nehéz helyzetben sem keresi társai között a „vétkest”. A hibát nem igyekszik a többiekre hárítani, hanem elsősorban saját cselekvésében keresi. Önmagunkon dolgozni – ez a legnehezebb feladatok egyike.

11. NE TÖREKEDJÜNK EXPEDÍCIÓVEZETŐI POSZTRA

Másképp is megfogalmazható ez a tanács: csak akkor legyünk vezetője az expedíciónak, ha azt magunk szervezzük.

Alapjában véve háromféleképpen lehet expedícióvezetővé válni („alapjában véve”, mert további kombinációk is léteznek). A legtisztább helyzet az, hogy az embernek szép gondolata támad, és hozzáfog egy expedíció szervezéséhez. Saját expedíció, senki nem vonhatja kétségbe, hogy ki kerül az élére.

A kiválasztás másik módja ugyanilyen természetes. Egy nagyobb csoport úgy dönt, előkészít egy expedíciót. Nem egyértelmű, hogy kié volt a gondolat, nyilvánvaló, hogy közös ötletről van szó. A felkészülés bizonyos fázisában valaki felveti: „És ki lesz a vezetője?” Nincs gond, megválasztják.



Létezik még egy módja a kiválasztásnak. Útközben többen elégedetlenek az expedíció vezetésével, és ilyenkor következik a rábeszélés: le kell váltani. Persze, velem... A kalózkodás időszakában ezt lázadásnak nevezték. Ilyen helyzetnek is tanúja lehettem.

Expedícióvezetőnek lenni – rendkívül nehéz feladat. Pontosan annyiban, mint bármelyik munkahelyen. A vezető felelősséget érez a főnökség felé, magatartása így más, mint az egyszerű munkatársé. Nemcsak az expedíció tagjainak tartozik felelősséggel, hanem másoknak is, akik informálisan, főképp pedig formálisan kötődnek a vállalkozáshoz. Ha baleset történik, mindenki azt kérdi, mit tett a vezető. A vezetőé a felelősség minden problémás helyzetben, ami csak bekövetkezhet. Sok olyan esetet tudnék felsorolni, amikor a szám íze keserűvé vált a vezetői kenyértől. Az egyik expedícióban társunk életét vesztette. Hazatérve találkoztunk az elhunyt hozzátartozóival, és tudatosítanom kellett, hogy barátunk nem a „mi” halottunk, hanem az „én” halottam. Egy másik utunkon letartóztatták az expedíció tagját, és halálra ítélték. Volt mit tennünk, hogy bebizonyítsuk ártatlanságát, és kegyelmet kapjon.

Tragikomikus eseteink is voltak. 1974-ben az afganisztáni Hindukusban voltunk, és a 7 500-as Nowshak-csúccsal küzdöttünk. Az expedíció hegymászási vezetője voltam. A kettes táborban először voltam 6 000 m körüli magasságban, és alig kaptam levegőt. Az esti műsor után adóvevőn beszéltek meg a legfontosabb teendőket, és az alaptáborban levők azt mondták, beszélni akar velem a tudományos csoport egyik tagja. Hogy problémái vannak. Gondoltam, valószínűleg valami rendkívüli tudományos felfedezést tett, ha közlésével nem várhat egy-két napot, amíg lemegyek.

„Feri, nem szólnál Lojzónak, hogy fizesse ki a zsebpénzemet?” – így hangzott a kurta kérelem a magashegység tiszta, szinte steril légkörében. Ilyen is előfordul.

Eszményi állapot, ha a kollektívának van ugyan vezetője, de senkinek nincs rá szüksége, mert mindenki tudja, mikor mit kell tennie. Több ilyen expedícióban vettem részt, szívesen gondolok rájuk.

Kezdetben imponált, ha expedícióvezető lehettem. Később, amikor e pozícióban számos olyan nehéz pillanatot éltem át, amelyek az expedíció „egyszerű” tagjait nem érintették, a szó szoros értelmében irigyeltem társaimat. Az a legnehezebb, amikor saját elképzelésedet akarod megvalósítani, és eközben a csoport vezetőjeként is kell működnöd. Eljutottam odáig, hogy megkönnyebbülök, ha nem én vagyok az expedíció vezetője. Kéttagú csapat? Az a legjobb benne, hogy itt nincs szükség vezetőre. Mégis-csak méltatlan helyzet, ha csak egy beosztottja van az embernek.

Az utóbbi években is egyszerű tagként veszek részt expedíciókban. Egykori tanítványaimmal 1996-ban így voltam Szahalin-szigeten. Beosztottként. Az alig húszéves Peter Bršanský volt a vezetőnk. Remek érzés volt.



12. A LEGFONTOSABB, HOGY A VÁLLALKOZÁSRA MEGFELELŐ PARTNERT ÉS ÚTITÁRSAKAT VÁLASSZUNK KI

Mindjárt hozzá kell tennem: fontos, hogy ismerjük magatartásukat a magánéletben és a családban. Ugyanaz az alapelv, amit élettársa kiválasztásánál is érvényesít az ember. Ne csak azt tudjuk, hogyan viselkedik sörözés közben, kellemes körülmények között, hanem azt is, viszontagságos körülmények között, szűkölködés idején milyen a magatartása. Tudnunk kellene, milyen a munkában, hogyan viszonyul feleségéhez, gyermekeihez.

Expedíció közben mindenki felejtse el munkahelyi beosztását. A vállalati vezérigazgató: egyik tagja az expedíciónak. Igazgatónak, vállalkozónak, felügyelőnek, munkanélkülinek egyaránt ehhez kell igazodnia. Ráadásul nem kivételezhetünk saját szempontjaink szerint. A kiválasztás során univerzálisan kell figyelembe venni az egyén tulajdonságait. Ha hibát követünk el, a következmények konfliktusok formájában omlanak rá az emberre.

Két igényes expedícióban, mindkétszer hármashban, ugyanabban az összetételben vettem részt, és mindkétszer megismétlődött ugyanaz. Mivel mindkét partneremmel nagyon jól kijöttem, ütközőként közük kerültem. Útitársaim már első összetűzésük alkalmával kiásták a csatabárdot, és nem volt kedvük elásni azt. Ismétlődő konfliktusaik során mindkettő tőlem várta a megértő szót és a támogatást.

Vajon szigorúan megtartom-e ezt a tanácsot, kérdezheti az olvasó. Bevallom, nem mindig sikerül. Szigorúan hozzáigazodhatnék, ha elegendő pénzzel rendelkeznék és függetlenül cselekedhetnék. Ritkán fordult ez elő.

13. EGYNÉL TÖBB SZAKMÁJA LEGYEN AZ EXPEDÍCIÓ MINDEN TAGJÁNAK

Ha egyedül kelsz útra, az úgyszólván mindenben önmagadra vagy utalva. Csoportos utazás esetén az expedíció tagjai társaik szakismereteivel és rátermettségével is számolhatnak. Nehéz expedíció szervezése esetén a csapat úgyszólván mindenben önellátásra kényszerül. A vállalkozásban részt vevők kiválasztása az expedíció jellegének és céljainak függvénye. A saját autókkal utazó expedíció tagjai között ne csak kiváló gépkocsivezetők legyenek, hanem legyen autószerelő is. Filmes expedícióban ne csak rendező és operatőr legyen, hanem – javításra – műszerész is (lehetőleg egy személyben). Kitűnő megoldás, ha a csoport egyik tagja orvos.

Eszményi, ha az expedíció fő jellege szerinti szakemberek mindegyike még máshoz is ért. Földrajztudósok csoportjában hasznos kombináció pl.: geográfus – szakács, geográfus – autószerelő, geográfus – egészségügyi ápoló, geográfus – filmes, geográfus – tolmács stb. Kisebb csoport esetében hasznos, ha mindenki több szakmát is ismer.



14. AMIT ÍGÉRTÜNK, TELJESÍTÜNK

Az expedíció előkészítése, lebonyolítása és eredményeinek kamatoztatása egy szellemi és anyagi dimenziójú nagy vállalkozáshoz hasonlítható. Legyen súlya a kimondott vagy leírt szónak. Fontoljunk meg ezért mindent, amit kimondunk és megígérünk, és ne hazárdírozzunk partnereink bizalmával.

Olvasóim feltehetik a kérdést: vajon kivétel nélkül mindig teljesítettem-e, amit partnereimnek ígértem. Már megéltem, hogy egyes utitársaim csalódottak voltak. Talán kétszer előfordult, hogy nem tudtam (az adott helyzetben nem voltam elég erős) e tanácshoz igazodni.

15. NE FELEDKEZZÜNK MEG KIS AJÁNDÉKOT VINNI HOZZÁTARTOZÓINKNAK, BARÁTAINKNAK, FŐLEG PEDIG FŐNÖKÜNKNEK

Mindig törődtem azzal, hogy hazatérve valamilyen figyelmességgel kedveskedjek. Csak kérdés, vajon a másik fél ajándéknak tekinti-e a tevehajcsártól vásárolt ostort, vagy a kis palacknyi szaharai homokot. Ma már tudom, hogy az ilyen ajándék nem annyira a feleségem számára ajándék, hanem számomra. Amikor azonban ő is útra kelt velem, ő is minden útról hasonló ajándékokkal tért haza, mint amilyenekkel én leptem meg korábban. Háncsfonatot, köszilánkokat, tengeri kagylót, koralltöredéket... Egyszer nagy örömet szereztem, másszor kisebbet. Ruházati cikk kiválasztásában soha nem volt szerencsés kezem. Ha blúzt hoztam, vagy kicsi volt, vagy nagy. Hát még ha farmert vásároltam! Mindig sikerült melléfognom. Mintha egyáltalán nem tudtam volna felidézni feleségem méreteit. Ezzel szemben barátomnak és utitársamnak, Jaro Oršulának ez soha sem okozott gondot. Még feleségem, Lidka számára is ő vásárolt. Kissé bántott a dolog, később azonban sajnáltam, hogy Jaro szolgálatait miért nem vettem igénybe már korábban is.

Jaro egyszer szemtanúja volt nem mindennapi vásárlásaim egyikének. Nagyon régen történt, Iránban akkor még viszonylag biztonságban éreztük magunkat. Teheránban elmentünk a „perzsa vásárba”, a bazárba, ahol azonmód az aranyművesek utcája felé vettük az irányt. A több tucatnyi bolt egyikében nagyon megtetszett nekem egy türkizkövel ékesített aranygyűrű. Számunkra, akik feketén 50 koronáért vettük a dollárt, olcsó volt az arany. Hét dollár volt a gyűrű „kikiáltási” ára. Tudtam, nem szabad rábólintani, hanem alkudnom kell. Itt ez hozzátartozott a kereskedelmi jólneveltséghez. Öt dollárt kínáltam. A kereskedő csomagolni kezdte a gyűrűt, és mosolyogva mondta: „Háromért odaadom... Remekbe szabott volt az a gól, amit tegnap lőtt.”

„Hegymászó vagyok, Nepálba tartunk, nem is tudok futballozni.”

„Maga rendes és szerény férfi. Értem, hogy távol akarja magát tartani a kíváncsiszkodóktól. Tehát, ahogy mondtam, magának három dollár.”



Elbúcsúztunk, és nyilván mindketten elégedettek voltunk. Én ráadásul még meglepetésben is részesültem. Este tudtuk meg, hogy Teheránban a brünni Zbrojovka csapata barátságos mérkőzést játszott.

Szakmai pályafutásom során csak jó főnökeim voltak. Tiszteltem őket, és egyiküket sem kellett ajándékokkal megvesztegetni. Azonban azok közé a beosztottak közé tartozom, akik soha nem felejtettek el a munkahelyre képeslapot küldeni és apró figyelmességet vinni. A Mount Everest megmászása után ajándékot, a világ legmagasabb csúcsáról lehozott hét kődarabkát kaptam a híres Ang Rita serpától. Itthon ezeket szépen elajándékoztam, egyet közülük főnökömnek, Baláz professzornak. Hozzá kell még tennem, hogy az Everest csúcsa mészkő. Laikus számára éppen olyan kőzet, mint a Borostyánkő (Borinka) tetején, „a várban” található. Az expedíciónak azok a tagjai, akik az Everestben nem jutottak fel egészen a mészkőig, de főnöküket meg akarták ajándékozni a hegyóriás kővével, bizony, csak a borostyánkői rom (Pajstún) alatti sziklatörmeléből ajándékozhattak. Ezzel magyarázható, hogy 1984 óta rengeteg, az Everest csúcsáról származó kődarabkát őriznek Szlovákiában.

Nem feledkezem meg a hozzám legközelebb állókról, az ajándékok kiválasztása azonban itthon is gondot okoz.

Azokról a főnökeimről sem feledkezem meg soha, akik az apró figyelmességet is megbecsülik. Ha azonban azt éreztem, hogy valaki a jó szándékot nem értékeli, következő utamról neki már semmit sem hoztam.

16. SAJÁT GYŰJTEMÉNYÜNKET IS GYARAPÍTSUK

Feltételezem, hogy a komoly utazót komoly kérdések foglalkoztatják. Geológusként kőzet- és ásványminta-gyűjteménnyel tér haza, hozzájárulva ezzel szakmai fejlődéséhez. A botanikus növénygyűjteményét gazdagítja, és aki rovarattal foglalkozik, szintén tudja, mivel gyarapíthatja gyűjteményét. Az etnográfus lehetőleg mindent hazahoz, ami az általa tanulmányozott kérdés megoldását minőségileg elősegíti. Az utazónak mindenképpen legyen a gyűjtés a vesszőparipája.

Leghasznosabb, ha – hogy úgy mondjam – szellemi jellegű gyűjteményekre összpontosítunk. Ezeket az embertől soha senki el nem veheti, se el nem lophatja. Sokáig ehhez az alapelvhez igazodtam, és fokozatosan gyűjtöttem a napkeltéket és napnyugtákat, hegycsúcsokról látott holdtölteket, gyűjtöttem magamnak az egyes országok hegyvonulataink legmagasabb csúcsait, majd kontinensek és világrészek csúcsainak meghódítására tettem kísérletet.

Később feladtam az idealizmust. Sejtve, hogy kérlelhetetlen piacgazdaságban fogok élni, kézzelfoghatóbb javak gyűjtésére adtam a fejem. Kődarabokkal kezdtem. Kődarabokkal és köszilánkokkal, amelyeknek ugyan nincs sem ásványtani, sem kőzettani értékük, de azokra a helyekre emlékeztetnek, amelyeken végtelenül boldog voltam és



nagyon jól éreztem magam. A kődarabkákhoz kezdetben cédulát erősítettem, és ráírtam, honnan származik a kő. Később ezt feladtam, mert noha egzotikus eredetűek, egyszer majd ezek lesznek azok a tárgyak, amelyek elsőként kerülnek a kukába. Utódaim a legjobb esetben hétvégi házuk kertjének egyik sarkába szórják ki e gyűjteményt. Nyilván még ez lenne a legméltóbb módja emlékem megőrzésének.

Lakásunkban kosarakban helyeztük el e köveket. Nekem egytől egyig örömet szereznek. Egyet-egyét néha kezembe veszek, és emlékezem. Egy kivételével. A Szahara belsejében nagy, kb. 90 kg súlyú kőre bukkantam. Kovás homokkő. Néhány szó van ráírva. Nem arab írással, hanem olyannal, ami engem semmi általam ismertre nem emlékeztetett. Nehéz szívvel, lelkiismeret-furdalással gépkocsimba tettem. Nemcsak fizikai tömege jelentett nehézséget, hanem az a feltételezés is gyötört, hogy esetleg vízre utaló adatok vannak rajta. Azzal vigasztaltam magam, hogy már érvénytelenek.

Később rábukkantam egy szakemberre, aki megfejtette, mi van a nappalink egyik sarkába került kődarabra írva. Tuareg írás, arról szól, ki van a kő alatt eltemetve. Nem nehéz kitalálni, hogy sírkövet hoztam haza. E megállapítást követően még nyugtalanabb lettem. Tudatosítottam: ha az algériai vámósok alaposabban ellenőriznek, komoly bonyodalomba kerültem volna. Hogy legalább némileg levezekeljem nem szándékosan elkövetett bűnöm, mindenszentek ünnepén mindig eggyel több gyertyát gyújtunk meg. És a meglöpött tuaregokért is imát mondunk.

Az olvasó bizonyára felteszi a kérdést: örököseim a gyűjteményemből vajon mit nem szórnak a kukába. Kődarabokon kívül késeket, fából faragott maszkokat és szobrokat is gyűjtöttem. Időnként egy-egy, naiv művésztől származó szép festményt is sikerült hazahoznom.

17. NE MENJÜNK MINDENÁRON FEJJEL A FALNAK

Semmi se jár nagyobb veszéllyel, mint bennszülöttekre az európai életritmus ráerőszakolása. Az indián „manyana” kifejezés közismert. Jelentése: majd holnap. Nemcsak a dél-amerikai indiánok igazodnak hozzá. Szelleme Arábiában, Indiában és még sok helyen érvényesül.

Van rá eset, amikor leküzdhető a bennszülöttek mentalitása. Afrikai gyarmataikon az angolok korbáccsal, a németek vaskorcsolyával igyekeztek ezt elérni. Manapság e tekintetben csak a pénz segít. Mivel utazásaim közben pénzben soha nem dúskáltam, a bennszülöttek természetes hajlamainak legyőzése nekem soha nem okozott élvezetet.

Történt egyszer, hogy hosszú várakozás után végre átkeltünk a Nasszer-tavon (asszuáni víztározó). Asszuánból Wadi Halfába érve egy uszályon magunkra maradtunk. A többi utas autókön már eltűnt az utolsó dűnénél, amely mögött oázist sejtettünk. Škoda 1203-as mikrobuszunk elárvultan vesztegelt a rozoga pontonon.



Türelmetlenek voltunk, mert „amoda” készültünk, egészen a Kilimandzsáráig. És itt egy bennszülött gézengúz arról győzködött bennünket, várjunk holnapig. Merthogy egy autó majd hidat hoz, amelyen a magas uszályról biztonságosan partra juthatunk.

Szép, napsütéses délután volt. Semmi se hiányzott boldogságunkhoz. Ha tapasztalt utazóként viselkedünk, kellemes lett volna az esténk. De olyan türelmetlenek voltunk, hogy Škodánkat magunk próbáltuk partra juttatni. Tragikusan végződött. Hátramenetben, fagerendákon próbálkoztunk. Kb. 40 fokos lejtőn. A kormánynál ülő barátom lassított, kikapcsolta a motort, de a sebesség és a kézi fékezés összehangolására már nem volt ideje. Járművünket a bekapcsolt sebességi fokozat tartotta. A meredek és kezdetleges rámpán az autó egész súlyával a sebességszekrényre nehezedett, amely tönkrement. A mikrobusz csaknem teljesen üzemképtelenné vált. Ott vesztegeltünk, félúton a Kilimandzsáro felé.

Ez 1975-ben történt. Akkor ez túlságosan nagy megpróbáltatás volt. Nemcsak utazói önbizalmamat kezdte ki, hanem utazói jövőmet is mérlegre tette a sors.

Később, Afganisztánban a Nowshak lábánál, Indiában a Karakorumban, elsősorban pedig Nepálban a serpákkal ápolt kapcsolatunkban hasznos leckéket kaptunk a bennszülöttek iránti türelem fontosságáról.

18. LEGYENEK NÁLUNK APRÓSÁGOK, AMELYEK KÖNNYÍTIK A NEHÉZ PILLANATOKAT

Csavarhúzóra, türe, cénára, ollóra, nagyítóüvegre, fényképezőgépbe való tartalék szárazelemre, tartalék fényképezőgépre, sebtapaszra, egy darab zsínegre, zsebkésre gondolok.

Elkeseredtem, amikor az argentinai Patagónia legdélibb pontján, a Punta Virgenes-fokon működő világítótoronynál hagytam a szemüvegem. Zsúfolt programunk volt, minden óránk betáblázva. Látszerész keresésére nem volt idő. Olvasás, térkép tanulmányozása számításba se jöhetett. Két útítársamnak azonban szerencsére nem volt szüksége (akkor még nem) szemüvegre. És tudjuk, hogy van az: nem egyaránt énekel az éhező a jóllakottal.

Végigmentünk egész Polinézián, Ausztrálián, és eljutottunk Kínába. Még mindig nem volt szemüvegem. Ez 1987-ben történt, amikor az elmaradott Kína egy „valutás üzletében” végre szemüveghez jutottam. Többet kipróbáltam, és amelyik megfelelt, megvettem. Vége volt a szenvedésemnek. Erre az útra se tartalék szemüveget, se nagyítót nem vittem magammal.

Bevallom, soha nincs nálam elegendő tartalék. Utoljára, évekkel ezelőtt, Caracasban történt. A Salto Angelhez készültünk a Canaima Nemzeti Parkban, amikor rendetlenkedni kezdett a fényképezőgépem. Röviden: nem működött a zárószerkezet. Vasárnap este tetőzött a baj, amikor délre indultunk volna az Orinocóhoz. Gondterhelten indultam Porto Ordazba. Autóbusszal utaztunk, és éjjel előtt érkeztünk a



városba. Álom egész éjjel nem jött a szememre. Ez azonban jó jel volt, komolyan vettem a dolgot.

Másnap reggel a szállodától kb. 120 méterre egy fotóműszerésre bukkantam. Kinyitotta a Prakticát és mosolyogva mondotta: „Csak nem zöldséget akar termelni ebben a humuszban?” Szóval: szégyen, gyalázat!

19. MINDIG LEGYEN NÁLAD VASTARTALÉK

Középiskolásként indiánfutáshoz edzettem a Kis-Kárpátokban. Meg akartam közelíteni a maratoni távot, így 40 km körüli útvonalat választottam. Feltételeim nehezítésére nem vittem magammal ennivalót. Az erdőkben mindenütt volt víz elegendő.

Azon a napon Lozornóból indultam, hogy a Turecký vrch és Košariská érintésével Fehér kereszthez (Biely Kríž), majd Récséhez érjek. Éjszaka friss hó hullott. Tíz centiméternyi hótakaró elegendő volt ahhoz, hogy a feltételezettnél nagyobb legyen az energiavesztésem. A Fehér kereszt előtti kilométeren már megvert kutyaként vonszoltam magam. Bekopogtattam az erdészlakba, az erdész felesége csak rám tekintett, és szó nélkül adott egy karaj zsíros kenyeret, és főzött egy csésze teát. Ha van a zsebemben egy darabka csokoládé, fejedelmien éreztem volna magam, nem teszem ki magam az összeomlás veszélyének. A tanulság egyértelmű: azóta mindig van nálam vastartalék, egy darabka csokoládé vagy két-három kockacukor. Amikor még hegymászóként sportoltam, gyakran erősítettem a lábam kerékpározással. Hosszú távon, többnyire Pöstyénbe és vissza. Hetenként úgy kétszer, háromszor. Mindig vittem magammal egy darab zsíros kenyeret, nápolyit, néha egy palack vizet is; megtörtént, hogy nagyon sürgős volt az indulás, de ilyenkor is magamhoz vettem legalább néhány szem kockacukrot. Csak egyszer nem volt erre időm... Pöstyénbe rendben megérkeztem, hazafelé tartva azonban széllel szemben haladtam. Nagyszombatnál Pudmeric (Budmerice) felé vettem az irányt. Modor után egyre fáradtabban nyomtam a pedált. Bazinban bementem egy étterembe, a mellékhelyiségben vízzel oltottam a szomjamat. Diák voltam, üres zsebbel.

Récsén már annyira kimerült voltam, hogy a főúton bekopogtam egy házba, és kértem egy darabka kenyeret. Úgy kidobtak, hogy a lábam se érte a földet. Dühöngtem, de már réges-rég megbocsátottam nekik. Egyszerűen nem értették: fiatalember, kerékpárja van, és koldul!

Néha útba ejtem a házikót, amelyből kirúgtak. Kedvem lenne bemenni, és egy cipót adni nekik, hogy legyen miből adni, ha egy utas véletlenül bekopog hozzájuk. De rég volt, ki tudja, ki lakik ma a házban.

Előfordul, hogy magam se igazodom e tanácshoz, és tartalékot csak akkor veszek magamhoz, ha távoli és lakatlan helyre készülök. Itthon inkább a zsebemben levő néhány koronára hagyatkozom. Helytelen megoldás!



20. AZ ÖSSZES MOTOR NÉLKÜLI JÁRMŰVÖN TANULJUNK MEG KÖZLEKEDNI

Figyelmemet sokáig a sízés kötötte le, majd később a kerékpározás. Ez így is maradt volna, ha a hegymászók országos válogatottjának táborozásakor az edző nem veti a szememre, hogy testsúlyomhoz képest elég gyenge a karom. Hiába mondtam, hogy a hegymászó nem kötelet mászva, hanem lábait használva közelíti meg a csúcsot. Végül svédkajakon fogtam hozzá karjaim edzéséhez.

A Tátrában megtett téli és tavaszi hegymásztúrák után fantasztikus érzés a dunai mellékágakban evezni.

Apám gyakran emlegette, hogy pünkösdkor barátaival rendszerint az Alpokban túráztak. Első tekintetre semmi rendkívüli. De imponált a mód, ahogy tették. Zell am Seebe kerékpáron jutottak el, a csónakokat és a sífelszerelést vonatra tették. Az Alpokban főképp a Grossglocknert és a Grossvenedigert ostromolták. A visszaúton viszont a kerékpárok utaztak vonattal. Apám és barátai csónakon érték el a Dunát, majd ennek vizén Pozsonyt.

Ezt mindmáig nem tudtam megismételni. A sárkányrepüléshez és a hozzá hasonló sportokhoz, bevallom, nem értek. Ha az ejtőernyőt közlekedési eszköznek tekintenék, repülőgépből engem erőszakkal kellene kidobni. Önszántamból nem lenne kurázsím kiugrani.

21. IDEGENBEN IS TARTSUK FÉKEN A NYELVÜNKET

Többször is tanúja voltam olyan kinos jelenetnek, amelyre e szabály mellőzése miatt került sor. Legszívesebben feledném az ilyen élményt. De kedves és mulatságos helyzetek is adódtak.

Az ember általában úgy gondolja, külföldön nyugodtan beszélhet anyanyelvén, senki se érti. Így gátlás nélkül mondja a magáét, kommentál, bírál, vagy éppen kinevet valamit... Nagy hiba!

Az első ilyen élményem a szomszédban történt. Prágában, a hegymászó-válogatott összpontosításán. Egy este pénzben adták ki a vacsoránkat, étkezzünk, ahol akarunk. Egy szolid étteremben kötöttünk ki. A legfiatalabb voltam az érett hegymászók között, így érzelmileg mindenre erőteljesebben reagáltam. Asztalunknál kassaiak ültek, és amikor a szomszéd asztalhoz leült egy szőke bombázó, magyarul juttatták kifejezésre pajzán elképzeléseiket. Kezdtem magam furcsán érezni. Egyszerűen: empátia... Asztaltársaim már kimulatták magukat, és ekkor az ifjú hölgy folyékony magyarsággal megkérdezte: „Fiúk, és pénzetek van?” A komikus fordulatot követően idegeim elsőként mondták fel a szolgálatot, és a kijárat felé rohantam. A többiek utánam. De a főpincér is résen volt, és a realitás előtti megfutamodásunkat jelentősen lelassította.



Szívesebben emlékezek vissza egy argentinai élményre. Buenos Airesben történt. A patagóniai Rio Gallegosba készültünk repülni, és a gép lépcsőjén haladva szlovákul trécseltünk. Előre örültünk a patagóniai Andokban ránk váró kalandoknak. A Fitz Roy-csúcsra készültünk. A felszállás közbeni tolongásban valaki megkérdezte: „Szlovákiából vannak?”

„Honnan is volnánk?” – gondoltam magamban, és próbáltam elérni ülőhelyemet. Csak a felszállás után tudatosítottam, nem normális az, hogy hazától több ezer kilométerre oly hűvösen reagáltam a hozzám anyanyelvemen szóló szavaira. A hibát, természetesen, helyrehoztam, és Carlos Bizónnal, akinek szülei Felsőbodok (Horné Obdokovce) községből származnak, jó és időtálló lett a barátságom. Különbféle tapasztalatok birtokában nemcsak külföldön vigyázok a nyelvemre, hanem itthon is.

22. ÚTKÖZBEN IS ÉRVÉNYES: HA KISUJJÁT NYÚJTJA VALAKI, KÉSŐBB NE AKARJUK AZ EGÉSZ KEZÉT

E tanácsot nemcsak az expedíción belül illő megtartani, hanem mindenütt. Ha útközben meleg levessel kínálnak, ne viselkedjünk úgy, mint az a vándor, aki három szem babbal a tenyerében ment be gazdagék házába, és fazekat kért, hogy levest főzhessen. A kíváncsi gazdasszonytól fokozatosan kikönyörgött egy kis zsírt és lisztet, egy darab kolbászt és egy szál sárgarépat... Mígnem nagyon ízletesre sikeredett a leves. A tapintaton, a kapcsolatteremtési képességen, főképp pedig a beleérzőképeségen múlik, valamit kérve túllépjük-e vagy sem a jó ízlés határát.

Következetesen ehhez a tanácshoz igyekszem igazodni, legalábbis úgy gondolom. Abból a törekvésből indulok ki, hogy a megszólított számára a kérelem ne váljék teherre. Aki a keveset nem becsüli, a többet nem érdemli.

23. MINDEN FONTOS LÉPÉS ELŐTT TÖRŐDJÜNK A RÉSZLETEKKEL

E tanács még kiterjeszthető: semmit se hagyjunk a véletlenre, és ne higgyünk az ellenőrizetlen információknak.

Utazás közben a repülőgép indulása a fontos mozzanatok közé tartozik. Puerto Baquerizo Morenóban, a Galápagos-szigeteken a San Francisco szálloda teraszán ültünk. Floeránából kissé fáradtan érkeztünk vissza, és örültünk a kellemesen eltöltött délelőttnek. A sziget megtekintésén kívül a közeli lagúnában fürdésre is volt időnk, és arról beszélgettünk, milyen feladatok várnak ránk Quitóban. Nem egész két óránk volt a repülésig.

Puerto Baquerizo Morenóba akkor naponta csak egy repülőjárat indult. A menetrend szerint 14 órakor. A repülőjegyen és légiforgalmi társaságunk tájékoztatóján is ez volt feltüntetve.



Az idő csodálatos volt. Az óriásteknősökben gyönyörködtünk, amelyek a Banco Pacifico lépcsőin heverték, és a bankot üzemképtelenné tették. A Galapágosi Nemzeti Parkban a teknős nagy úr, senki se kergeti el, még csak nem is zavarja. Inkább egy ideig szüneteltetik a pénzintézeti szolgáltatást.

Tizenkettő után pár perccel a sziget csendjét megtörte egy éppen startoló Boeing 272-es motorjainak robaja.

„Fiúk, tehát már két repülőjárat van. Hiába, a turistaidény kezdete...” – kommentálta közlünk valaki a gép keleti irányban, a kontinens felé történő távozását. Rossz érzés lett rajtam úrrá. Szó nélkül az utcára rohantam, és beestem a TAME légiforgalmi társaság irodájába.

„Két óra múlva repülünk. Mikor kell a reptéren lennünk?” – érdeklődtem izgatottan. „Ezt magának kell tudnia. Nyilván azzal a kis magángéppel repülnek. Nemrég ott láttam a repülőtéren” – válaszolt készségesen a hivatalnok. Feltételezte, hogy akinek repülőgépe van, az gazdag ember. „Hogy nem a kisgéppel repülnek? Önöknek a mi társaságunktól van repülőjegye? Akkor jöjjenek holnap. És ne felejtsek el, a menetrend megváltozott. Indulás: két órával korábban.”

Kivert a verejték. Arra gondoltam, hogy reggel a lagúna felé tartva elhaladtam a TAME irodája előtt, és fontolgattam, talán be kellene térnem utazási szándékunk megerősítésére. Aztán viszont arra gondoltam, nem tékozlom az időt, mi is változhatnak ezeken a szigeteken, itt, a világ végén.

Azóta ehhez a fenti alapelvhez igazodom, és mindent ellenőrzök. Ettől senki se tántorít el, nem tekintem ezt se feleslegesnek, se időpocsékolásnak.

24. FONTOS ESEMÉNY ELŐTT MINDIG LEGYEN MEGFELELŐ IDŐTARTALÉKUNK

Évek múltával se tudom végleg eldönteni, vajon idejében illik-e egy találkozón megjelenni, vagy kissé késve.

Azért foglalkoztat e kérdés, mert szerencsétlen típus vagyok, aki mindenhová kissé korábban vagy pontosan érkezik. Nekem ez már sok kellemetlenséget okozott. Egyrészt mert együttvéve már egész heteket várakoztam előadások, szemináriumok és találkozások kezdetére, hiszen mindenütt élnek az akadémiai negyedóra közismert lehetőségével. Többször okozott kellemetlenséget, hogy elnézést kellett kérnem, amiért kissé korábban érkeztem.

Egy kollégámról kellett volna példát vennem. Útitársam volt az első, 1988-as világ körüli utamon. Első munkamegbeszélésünk előtt negyedórát sétált az intézet előtt, ahol dolgoztam, csakhogy ne érkezék túlságosan korán.

Bangkokban páratlan élményem volt egy pedáns emberrel. Már három hónapja megkezdtek a világ körüli utat. Kínába, a kantoni repülőútra készültünk. Ez 1981-ben



történt, amikor a szocialista Csehszlovákia polgárai is nehezen kaptak vízumot a Kínai Népköztársaságba.

Az indulás előtti estén kezdődtek a gondok, amikor a hosszú és nehéz út kezdetének eredményességét ünnepeltük. Útitársam többet ivott a helyi sörből, mint én, és reggel fél négykor nem volt kedve felkelni. A portáról többször telefonáltak, hogy már türelmetlen az odarendelt taxis. Barátom azonban azzal érvelt, hogy a szállodát, a reggelit is beleértve, kifizettük és hogy „Kínába” reggelizés nélkül nem hajlandó elindulni. Időtartalékunk rohamosan csökkent, és a reggelire várakozás második félórájában már megértettem, hogy a Kínán keresztül tervezett világ körüli utunk nem folytatódik.

A gép tervezett startja előtt három perccel érkeztünk a repülőtérre. A kínai légitársaság munkatársnője éppen lezárta az ügyintéző pultot, és mosolyogva közölte, hogy a legközelebbi kínai járat két nap múlva indul. Útitársamnak sikerült elbájoznia a kínai hölgyet, aki elbájoalta az irányítótorny személyzetét, és valaki a lépcsőt a gép már bezárt ajtajához vontatta. Kissé méltatlankodva, de beengedtek bennünket.

Ha valaki most azt kérdezné tőlem, vajon e tapasztalat birtokában is fontosnak tartom-e az időtartalékot, azt válaszolnám, hogy: igen. Még egyszer. Nemcsak az időtartalékra vonatkozó tanácsot szegtem meg, hanem az alább következőt is. Ismét világ körüli úton voltunk, és ismét Kínába repültünk. Ezúttal Sydneyből. Ezúttal is ajtónk előtt állt a taxi. Este ugyan nem ünnepeltünk, de rengeteg más elintéznivalónk volt, így a repülőjegyet és az útlevelet nem ellenőriztem.

A repülőjegy a helyén volt, az útlevél hiányzott.

Poggyásznak eredménytelen átkutatása után telefonáltam a konzulátusunkra. Vasárnap volt, de folyamatos szolgálat működött. Pillanatnyilag nem tudnak segíteni, hangzott a kurta válasz. Holnap majd kapok pótokmányt. A hazavezető legrövidebb útra. Két társam nélkülüm fejezte volna be a világ körüli utat.

Egyikük az utolsó pillanatban elvonszolt az útításkámtól, és munkához látott. Egy perc múlva ugyanabból a táskából, amelyet már többször végigkötortam, előhúzta az útlevelet. A táska kettős alja közé szorult.

Néhány perccel a gép startja előtt érkeztünk a repülőtérre.

25. TOVÁBBI ÚTSZAKASZ ELŐTT IDEJÉBEN KÉSZÍTSÜK EL AZ ÚTIOKMÁNYOKAT, REPÜLŐJEGYEKET ÉS A POGGYÁSZT

Vitatható, mit jelent az, hogy idejében. Viszonylag szubjektív dolog. Akinek azonban reggel kell indulnia, már este csomagoljon be és ellenőrizze okmányait. Aki délben indul, már reggel legyen felkészülve.

Saját éredekemben mindig ezt teszem! Ez évtizedek alatt mindössze kétszer nem sikerült. Egyszer objektív okok miatt, egyszer pedig mert hibát követtem el.



Expedícióra készültem a Karakorumba. Lakásunkat a család beleegyezésével raktárrá és csomagolóvá változtattam át. Rágondolni is szörnyűség, nem pedig belépni. Személyes ütemtervem nem érkeztem megvalósítani, mindig volt valamilyen probléma, egyszer az autóval, másszor a repülővel, vagy munkahelyemen kellett még valamit elintézni. Alapelvemhez igazodva a csomagolást a repülőút előtti estén végleg és száz százalékosan be akartam fejezni. Hét óra körül aztán becsengettek a szomszédok, hogy „ilyen hosszú és nehéz út előtt elbúcsúzzanak tőlem”.

Van-e, akit nem örvendeztet meg a szomszéd figyelmessége. Meghatottak. Meghatódottságom úgy fél tíz tájban más dimenziót kapott; végül majdnem kénytelen voltam kidobni őket. Hajnalban fejeztem be a csomagolást, kimerülten és rosszkedvűen szálltam fel a gépre.

26. TANULJUNK MEG URALKODNI „BELSŐ” ÓRÁNKON

Nyomban szögezzük le, milyen óráról van szó. Olyan „homokóráról” van szó, amely az útra kelés napján kezd működni, és a hazatérés pillanatában áll meg. Sokáig nem tudtam, hogy van ilyen.

Induláskor keretjellegű útitervet készítünk, amelyben a hazatérés időpontját is feltüntettük. Ez néha napra, sokszor órára pontos. Főképp, ha menettérti jegyünk van a repülőgépre vagy hajóra. Lehet, hogy egyeseknek nincs ilyen belső órájuk, de meggyőződtem róla, hogy legtöbbünknek van, és én sem vagyok kivétel.

Egyszer a Belső-Szaharában voltunk, az Ahaggar-hegységben. Negyvenkét napra terveztük az expedíciót. Szép napok voltak. Tuniszba érkeztünk, egy komphajónak kellett volna bennünket a szicíliai Trapaniba vagy Palermóba szállítania... November volt, hetenként csak egy járat közlekedett, és megdöbbenésünkre, műszaki okokból az az egy se indult. „Jöjjenek egy hét múlva, számolunk önökkel” – hangzott a személyzet kurta válasza.

Még egy hét a jó meleg Afrikában, és ennyivel rövidebb idő az otthoni zimankóban – ez nem lett volna a legrosszabb megoldás. „Belső” órát tehát néhány napnyival visszaállítottam. Városnézés, kétszer is Medinába látogattunk, és a gépkocsiban aludtunk, amelyet Karthágó kapujánál állítottunk le. Karthágó volt az a további hely, amelyet „belső” óránk átállításának köszönhetően felfedezhettünk.

De hiba történt. Két vagy három barátom „belső órája” elromlott. Vagy a homok folyt át gyorsabban, vagy a törékeny üveg nem bírta ki a lelki terhelést, és elrepedt... Nem tudható, mi történt, de az érintettek furcsán kezdtek viselkedni. Alkonyattájt, amikor az expedíció tagjainak többsége a ritka szép műemlékek falainak átmászására ragadtatta magát és az ódon Karthágóban újabbnál újabb csodálatos műemlékekben gyönyörködött, néhány társunk a gépkocsinál maradt, és – kártyázott. Sem Karthágó, sem más, ami a környéken volt, nem érdekelte őket. Kár. Barátaim közül az egyikkel néhány hónappal később találkoztam. Szidta magát, és nem értette, miért viselkedett olyan értelmetlenül, hogy néhány méternyire Karthágótól unalmában kártyázott.



„Most az utazási irodával, drága pénzért eljuthatok Tuniszba, és megnézhetem Karthágót” – summázta helyzetét.

Egyszer az én „belső” homokóráim is elromlott. Több mint száznapos világ körüli útról tértünk haza. Az utolsó előtti szakaszra, a Peking és Moszkva közötti repülőútra készülődtünk. Ezt követően már csak gyorsan be kellett szállnunk a „mi” gépünkbe, és nyomban (100 nappal szemben a 2 óra semmiség) Pozsonyban találjuk magunkat. Emelkedett volt a hangulat, előző nap még a kínai nagy falon sétáltunk, és utunk sikeresen zárult. Otthonunktól már csak a Moszkva–Pozsony repülőút választott el bennünket.

A pekingi repülőtéren kezdődött. Ez a hidegháború éveiben történt, és útlevell ellenőrzéskor nem stimmelt az utaslétszám. Eggyel többen voltunk. Az első félóra késést nem vettük komolyan, hiszen útközben sok minden megtörténhet. A harmadik félóra azonban már az idegeinkre ment.

Felszálltunk. Nyomban megkértük a gép parancsnokát, késésünkről tájékoztassa Moszkvát, hogy a ČSA Prágába vagy Pozsonyba induló járata várjon meg bennünket. Ezt nemcsak megígérte, hanem rádiósuk szemünk láttára „megfelelő helyen” jelentette a dolgot.

Megérkeztünk Seremetyevóra. A csehszlovák gép néhány méterre volt tőlünk. Legnagyobb meglepetésünkre szemünk láttára gördült át a kifutópályára. Sem a könyörgés, sem a szitkozódás nem segített, expedíciónk egyik tagja elkeseredésében gépünk ablakát kezdte püfölni. Senki semmit nem hallott, nem találtunk meghallgatásra. Az Aeroflot gondoskodott kényelmes éjjeli szállásról, s másnap az első géppel hazarepültünk. Tizenkét órát késtünk, és számomra – noha többnyire aludtam! – ez a világ körüli út legnagyobb megpróbáltatását jelentette. „Belső órámban” túlperegtek a homokszemek.

27. TANULJUNK MEG LEGALÁBB EGY VILÁGNYELVET, DE MINDEN TOVÁBBI ISMERETE HASZNUNKRA VÁLIK

Azt követően, hogy az eszperantó nem lett világnyelv, beköszöntött az angol nyelv korszaka. Rosszkor születtem. A háború befejezésekor kilencéves voltam, és abban a korban alighanem gond nélkül megtanulom bármelyik nyelvet. Akkoriban azonban nem oktatták az ellenség nyelvét, az oroszot sulykolták a fejünkbe. A 2. világháború után a német a legyőzött fasiszták nyelve volt, és két évvel később az angolt a gonosz kapitalisták és imperialisták nyelvének tekintették. Nem volt más lehetőségem, csak az egyéni tanulás. Az eredmény? Több nyelven beszélek, de egyiket sem ismerem tökéletesen. Ha újból kezdhetném, kizárólag az angolra vetném rá magam.

Egyszer kellemetlen élményem volt az angol nyelvvel. Egyik világ körüli utunk a végéhez közeledett. A japán Nigatából Irkutszkba kellett repülni. Másnap készültünk repülni, és az időt addig közelben, az Ohotszki-tengernél akartuk mulatni. A városban



akkor nem volt egyetlen tájékoztató tábla, egyetlen utcanév, amely latin ábécével lett volna írva. Japánul pedig nem értettünk. Előbb egy rendőrt szólítottunk meg angolul. Nem reagált. Aztán még egy rendőrt. Nem válaszolt. Bementünk egy utazási irodába, majd a legközelebbi szállodába... Semmi eredmény. Nigatában 1978-ban senki se tudott angolul.

Algériai Szahara, Tamanrasszet-oázis, 1973. A Poste restante ablaknál hosszú sor. Az előttem álló fiatalember franciául szólított meg. Nem tudok franciául, ezért az angolt, az olaszt és a németet ajánlottam. Mindhiába. Tudni akarta, honnan származom. Megmondtam, és ekkor ragyogó arccal javasolta, beszéljünk oroszul. Megtudtam, hogy orvosként gyakorlaton van a tamanrasszeti kórházban. Hogy hogyan tanult meg oroszul? A fiatal orvosban ébredezni kezdett a francia nacionalizmus. „Miért tanulnék másik világnyelvet? Aki beszélni akar velünk, tanulja meg az anyanyelvemet. Az orosz, az más. Számunkra ez kissé egzotikus, és az egész keleti blokkban beszélnek oroszul” – magyarázta. A postán végezve beültünk a legközelebbi teázóba, és az oroszoknak köszönhetően kellemes estét töltöttünk együtt.

A magyar nyelv is segítségemre volt. Ráadásul ott, ahol erre egyáltalán nem számítottam. Először a katmandui piacon. Egy fiatal kofa az angolt törve érdeklődött kilétünk iránt. Megmondtuk, hogy Szlovákiából, erre kifogástalan magyar nyelven szólt hozzánk. Gondolta, úgyse érti meg senki. De én ráharaptam. Kiderült, hogy mezőgazdasági mérnök, Magyarországon tanult. Diplomáját otthon, Nepálban, szöggre akasztotta, „vállalkozni” kezdett; zöldséget és gyümölcsöt árul.

Egy másik eset még érdekesebb volt. Sydney belvárosából taxival utaztunk a Bondi negyedbe. A taxióra mutatója elképesztő gyorsan pörgött. A sofőr szófukar volt, alkuról szó se lehetett. Az összeg már túllépte lehetőségeinket, és idegeskedni kezdtem. Kerestem a szalmaszálát, amelybe belekapaszkodhatnék. Már majdnem célba értünk, amikor a volán fölött megpillantottam egy magyar–angol zsebszótárt. Hurrá, itt a szalmaszál, csak hogyan ragadjam meg... Tudtam, hogy a megfelelő pillanatban kell magyarul megszólalnom. Nem tudtam, a taxis tud-e magyarul, így nem kockáztattam. A megoldást az utolsó pillanatra hagytam. Kiszálláskor szándékosan a karosszériába ütöttem a fejem, és megeresztettem egy magyar szitokáradatot. A sofőr elmosolyodott: „Ezt mindjárt el kellett volna árulnia.” A magyar nyelvnek köszönhetően jókora engedményt kaptunk.

Legalább öt nyelven meg tudom magam értetni, előadást tartani azonban egyiken sem tudnék. Ezt végtelenül sajnálom. Tudom, kifogástalan angolsággal már soha nem tanulok meg beszélni, viszont elhatároztam, elsajátítom a kínai nyelv alapjait.

28. AZ EGYÉNI HIGIÉNY NE LEGYEN FONTOSABB, MINT OTTHON

Ami utazás idején a tisztálkodást illeti, itt is, sokkal inkább, mint más tevékenységek esetében, az arany középúthoz igazodjunk. Aki e tekintetben a megszokott



színvonal alá vagy fölé emelkedik, a figyelem középpontjába kerül. Póru jár, aki elhanyagolja magát, aki borostásan jár, akit ritkán lát az ember fogkefével a kezében, ám környezete az ilyeneket gyorsabban megszokja.

Nevetség tárgyává főképp azok válnak, akik pedánsan törődnek magukkal. Könnyű kitalálni, kik részről éri őket a legélesebb kritika.

Az étkezés is szorosan összefügg a higiéniával. Étkezés előtt mossunk kezet (erre nem mindig van lehetőség...), elfogyasztása előtt a gyümölcsöt mossuk meg, és – amennyire lehetséges – megfelelő éttermet vagy vendéglőt válasszunk ki. Utazás közben nem voltak nehézségeim, és két-három gyomorrontást leszámítva mindig egészségesen érkeztem haza. Az élménybeszámolókon ezért mindig csalódnak, akik azt kérdezik, már megbetegedtem-e útközben, nem kaptam-e sárgaságot, ne adj' isten nem szenvedek-e maláriában. Betegségeim listája egészen a közelmúltig rövid volt.

A közelmúltig. Mert Nagyszombatban egy diszfogadáson súlyos szalmonella-fertőzést kaptam – még csak egzotikus tájakra se kellett utaznom. Csak megkóstoltam a remek majonézes salátát, hiszen fogadás előtt alaposan kezet mostam.

Ha valaki azt kérdezné, hogy utazóként melyik csoportba tartozom, be kellene vallanom, hogy higiéniái szempontból még vannak tartalékaim. Útközben viszonylag változékony vagyok, a körülményekhez igazodom, és könnyen csatlakozom azokhoz, akik túlzásba viszik a tisztálkodást. De több napot is kibírok borotválkozás nélkül... Tanácsolom, utazás idején az egyéni higiénia ne legyen fontosabb, mint otthon.

29. SZÜKSÉGBEN ELŐBB MÁSOKON SEGÍTS, AZUTÁN MAGADON

Egyetlen kivétel létezik: Aki a többiekénél könnyebb sérülést szenvedett, az előbb magát lássa el, hogy ezt követően teljes mértékben társaira összpontosíthasson. E tanács tehát más vészhelyzetekre érvényes.

Emlékszem, apámmal sok évvel ezelőtt szorongatott helyzetbe kerültünk a Tátrában. A Széles-torony (Široká veža) déli falát akartuk megmászni. A lengyel Motyka útja szép szilárd sziklán vezet. Elsőként apám tette meg, immár másodszor, ezt az utat, majd, először próbálkozva, én következtem. Apámat nem jól tudtam biztosítani. Kirepült, én felülről tartottam, és ő úgy lengett a kiugró párkány alatt, mint a harang szíve. Alatta a „semmi”, a legközelebbi szilárd pont a fal aljánál. Ez 14 éves koromban történt, és a látványt lélektanilag nem tudtam feldolgozni. Az epizódot legjobb barátaim később a Kele család „repülőnapjaként” emlegették.

Barátaim, Kurt és Jozef kissé távolabb ugyanazt a falat mászták, és amikor mi a legrosszabbon már túl voltunk, odakiáltottak, hogy engedjünk le nekik egy kalapácsot. Ugyanis egyiküké eltörött. Saját gondunk azonban annyira kihozott bennünket a sodrunkból, hogy már lenézni se mertünk a mélybe, és kérésükre nem reagáltunk. Ku-



darcot vallottunk, és ezt még sokáig szégyelltük. Társaink ezt akkor nem tudták mire vélni, és csak a Rabló-menedékháznál (Zbojnícka chata) bocsátottak meg, amikor este elmondtuk, mi történt.

Persze, nemcsak szélsőséges körülmények között kell észnél lenni. Előfordul, hogy látszólag jelentéktelen helyzet is próbára tesz bennünket. Sokat jelenthet, hogy barátunknak kölcsönadjuk a kesztyűnket, a hőpalackból neki öntünk először teát, vagy megosztjuk vele utolsó darab csokoládénkat.

Évtizedekkel ezelőtt télen történt. A Magas-Tátra fő gerincén haladtunk. Beosztottak az élcspatba, amelyet a völgyben tevékenykedők támogattak. Nem volt éppen jó idő, és nem éreztem jól magam. A Litvorovi-nyeregben vettük észre, hogy a Kacsa-völgyből (Kačacia dolina) a támogató csoportból közelednek hozzánk. Rendkívül hosszú mélyedésen kellett áthaladniuk, nagyon mély hóban. Nem volt éppen leányálom. A fiúk ráadásul nekünk tettek szolgálatot. Igaz, a szónak varázsa van, de abban a pillanatban melléfogás lett volna az érkezőknek bármit dicséretül mondani. A köszönet jeleként a hozzám legközelebb állóval megosztottam utolsó darab csokoládémat. Ivan Štúr mosolyogva fogadta el. Az a darabka csokoládé mindmáig összeköt bennünket.

30. AKIT MÁS UTAZÓK MEGSZÓLÍTANAK, SZÍVESEN ADJON TANÁCSOT – SOKSZOROSAN VISSZATÉRÜL

Első vállalkozásaink szervezésekor – akitől csak lehetett – segítséget és információkat kértünk. Hamarosan felismertem, hogy az így megszólítottak két csoportba sorolhatók. Akik már bejárták a világot, mindig készségesebbek voltak, és nem sajnálták tőlünk a jó tanácsot. De olyanokkal is gyakran összehozott a sors, akik úgy gondolták, ha ők nem utazhatnak, maradjak otthon én is. E másik csoportba tartozókról nem mondható el, hogy világlátott emberek.

A nagyrabecsülés jele, ha egy utazótól tanácsot kérnek. Kihez fordulnának, ha nem ahhoz, akiről jól vélekednek, akit rátermettsége miatt tisztelnek.

Értékrendemben egy további dimenziója is van a tanácsadásnak. Mások tanácsa és segítsége nélkül utazásaim többsége aligha valósul meg. Az én sikerem nagyon gyakran sokak sikere. Azoké is, akikhez tanácsért vagy segítségért fordultam. A tanácsadás a velem régóta rokonszenvezők és szellemi mecénásaim iránti adósság visszafizetésének egyik formája.

Mindmáig szükségem van tanácsra és segítségre, pedig régóta csavargok ezen a földön. Főképp akkor igénylem, ha olyan helyre készülök, ahol még nem voltam. Igaz, tapasztalatomnak, rutinomnak és szakmai felkészültségemnek köszönhetően van egészséges önbizalmam, de a legfrissebb információkra is szükségem van. Tudnom kell, mi a helyzet ott, ahová készülök, milyenek az elszállásolási, az étkezési lehetőségek, az árak és nem utolsósorban, mennyire leszek biztonságban. Nyert ügyem



van, ha a tanácsadás kapcsolatátadással párosul; ha tudom, hogy az adott helyen kihez fordulhatok, nagyobb a biztonságérzetem, a felkészültségem.

31. A TERMÉSZET MEGISMERÉSÉNEK LEGJOBB MÓDJA: AZONOSULNI VELE

Mivel tanácsról van szó, talán helyesebb lenne így kezdeni: Ember, lépj rá a természettel való azonosulás útjára.

Valamire azonban figyelmeztetnék. A természettel azonosulás soha nem fejeződik be, ez végtelen folyamat, mert az ember élete: a természettel való állandó azonosulás. Létfeltételeinek könnyítése során az ember távolodik a természettől. A kényelem, a panelházak melege, a testmozgás csökkenése és ráadásul az olyan rossz szokások, mint a túltáplálkozás, a dohányzás, a túlzott alkoholfogyasztás és a kábítószereség... Kényesebbé, sebezhetőbbé, a civilizációs ártalmakkal és egyéb betegségekkel szemben érzékenyebbé teszik az embert. A természet produktuma vagyunk, és ha nem ártanánk magunknak, egészségben magas életkort érhetnénk meg. A anyaméhi fejlődés időtartamából ítélve akár 130-140 évet is.

Sajnos, nem mindenki keresi a természettel való azonosulás útját. Ennek az életfilozófiának az érvényesítéséért meg kell dolgozni. Ez az út nemcsak végtelen, hanem nagyon kanyargós is. Mielőtt rálépünk, jusson eszünkbe a parancsolat: Szeresd felebarátodat, mint tenmagadat.

Lényegében gyerekkoromtól a természetben éreztem magam legjobban, törvényszerűségeinek megismerésére törekedtem, kíméletes voltam vele szemben... Ha azonban azt kérdeznék tőlem, már azonosultam-e a természettel, nem tudnék egyértelműen válaszolni. Felismertem, hogy a természethez vezető út és a civilizáció buktatóival szembeni ellenállás – egy életre szóló folyamat. Ugyanolyan gyötrelmes, mint a jó és a rossz küzdelme; az lesz a győztes, aki már legalább elindult rajta.

Nagyon közelébe kerültem a természetnek. Ha azonban ezzel megelégednék, ha leszögezném, hogy már az út végére értem, ismét visszatérnék a kezdetekhez.

32. IDEGEN FÖLDÖN ÉTELEIK ÉS ITALAIK FOGYASZTÁSA KÖZBEN ISMERED MEG LEGJOBBAN A HELYBELIEKET

Világ körüli útra készültünk, és a Szlovák Televíziótól anyagi támogatást kaptunk néhány film elkészítéséhez. Színvonalas dokumentáció és, persze, forgatókönyv betervezése volt a támogatás elnyerése feltételeinek egyike. Az első filmnek ezt a címet adtuk: „Vacsora eszkimóéknál.” Tisztában voltam vele, hogy a helyi kultúrához fűződő viszony a gyomron keresztül is alakítható.



Nagy meglepetésemre Illulissatban, Grönland nyugati partjainál megtudtam, hogy az eszkimók intim tevékenységnek, egyfajta rituálénak tekintik az étkezést, így aligha sikerül velük egy asztalhoz ülnünk.

Végül egy fiatal házaspár mentette meg a helyzetet. A férfi dán, a nő eszkimó. Korszerűsítve értelmezték a hagyományokat, és házasságukra erősen rányomta bélyegét az európai kultúra. Próbálkozásunk így nagyon eredményes volt.

A háziasszony apró tálakban szolgálta fel a (szinte hihetetlen) körülbelül harmincféle, halból és a tenger gyümölcseiből készült ételt. Nekünk a sűrű szöszben feltálat bálnabőr darabkák enyhén szólva nem ízlettek. Fogalmunk se volt arról, hogy a menyecske éppen ezt tekintette a legfinomabbnak, és hogy talán megsértettük. A cet bőre – ízét és rághatóságát tekintve – a műanyagéhoz volt hasonló. A fiatalasszonynak ez ízlett legjobban, és egész este ezt az arktiszi specialitást rágta.

Újdonsült ismerőseink még egy idősebb eszkimóval is meghívtak bennünket. Filmezhattuk, ahogy fölöttébb szertartásosan felkészült a torra. Mi azonban semmit sem kaptunk a finomságokból...

Néhány éve „hajótörést” szenvedtünk a Nasszer-tó délkeleti partján. Kihajózni próbáltunk egy uszályról, ez rosszul sikerült, és a Škoda 1203-as mikrobuszunk sebességváltójában tönkrement az egyik fogaskerék. Az esetet más összefüggésben már említettem. Az Asszuán és Wadi Halfa közötti hajóúton történt. Lehangoltak voltunk, és a többiek engem küldtek el Kartumba pótalkatrészért. Egy svéd csoport felajánlotta, terepjárójukon magukkal visznek délre. A Núbiai-sivatagban nincs út, ezért benzinkút építésének se lenne értelme. A svédek nem voltak hajlandók e tényt figyelembe venni, és megjósolhattam flegmaságuk következményét. Néhány kilométerrel az első benzinkút előtt elfogyott az üzemanyag.

Mondhatom, vidám élmény üres benzinkannát cipelve sétálni a sivatag homokbuckái között. Gyönyörű látványt nyújthattunk. A svédek nem vették tragikusan a dolgot, én azonban nagyon szerencsétlenül nézhettem ki közöttük. Péntek volt, munkaszüneti nap, vajon ki dolgozik ilyenkor a sivatag közepén. Beértünk az első apró településre. Benzinkút itt sincs, menjenek az iskolába, ott talán majd segítenek magukon – tanácsolták a helybeliek.

Barátságosan fogadtak bennünket az iskolában. A benzin nem érdekelte őket. Családja és a tantestület összes tagja társaságában az igazgató úr szőnyegen ülve éppen reggelizett. Meghívtak és étellel kínáltak bennünket.

A svédek elképedtek. A tálakon illatozó étel. A fogások közül csak egyet tudtam azonosítani, a hagymás rántottát. Mint otthon, csodálatos... A gondot csak az jelentette, hogy nem evőeszközzel, hanem puszta kézzel ettek. A tál az igazgató kezéből indult körútra, és mindenki puszta kézzel vett magának, és így is fogyasztotta el. Az igazgató megjegyezte: előbb együnk, aztán majd benzint is találunk.



A mellettem ülő svéd a fülembe súgta: ha a benzinhez jutás feltétele az étkezés, inkább gyalogszerrel megy el egész Atbaráig... Én mentettem meg a helyzetet. A svédek kismopolyogtak, én pedig az arab tantestület tagjai társaságában folytattam a lakomat. Teli kanna benzinnel tértünk vissza az autóhoz. A svédek hősiként ünnepeltek engem.

Egyetlen alkalmat se hagytam ki, ha valami különlegeset kellett megköstölni. Csak a rántott sáska...! Sehogy se tudtam megkedvelni.

33. OTTHON KEZDJÜK MEG BOLYGÓNK FELFEDEZÉSÉT

Bővíteném e tanácsot, és így pontosítanám: Aki közelről nem ismeri Szlovákiát, ne induljon messzire!

Van, akinek elegendő, ha életében csak otthon barangol. Természetesen szlovákiai méretekben. Nagyanyám Felsőbodokon (Horné Obdokovce) élt. Számára a világ egyik oldalról Nyitraig terjedt, vásárra pedig Nagytapolcsányba (Topolčany) járt. Mivel tizenhat gyermeke közül néhányan Pozsonyban telepedtek le, a fővárosban is megfordult néhányszor. Boldog volt, és elégedett. Ez volt az ő világa, amelyet bizalmasan ismert és szeretett. Több mint nyolcvan évet élt.

Úti beszámolót tartottam, és valaki megkérdezte, valóban alaposan ismerem-e Szlovákiát. Úgy gondolom, hogy most már igen. De tény, hogy harminc évvel ezelőtt ezt nem mertem volna kijelenteni. Katmanduban korábban jártam, mint Kassán.

34. ELŐBB A GERLACHFALVI-CSÚCSRA, UTÁNA KÖVETKEZZÉK AZ ACONCAGUA

Hegymászóklubunk titkárságán ültünk. Akkoriban volt ez, amikor fájlalni kezdtük, hogy egyre kevesebb közöttünk a fiatal hegymászó. Két rokonszenves fiatal toppant be. Úgy tizennyolc körüliek lehettek, és azt kérdezték, hogyan válhatnak hegymászóvá. Felsőhajtottunk, és később beismertük, mindannyian ugyanarra gondoltunk: „ők azok... végre!”

Ígéretesen kezdődött a beszélgetés. De öt perc sem telt el, éppen csak a kezdők tanfolyamáról tájékoztattuk őket, amikor egyikük megkérdezte: „És mikor indulhatunk a Himalájára?” Nem tudom, melyikünk volt, csak arra emlékszem, hogy egyikünk rájuk förmedt: „Kifelél!” Nem a legszerencsésebb befejezése ez egy felvételi beszélgetésnek, de hát így történt... A távoli csúcsokról való álmodozást itthon, a Tátrában kell kezdeni. Még ennél is jobb, ha az álmodozást a pozsonyiak a Kis-Kárpátokban, a Vysoká-hegyen, a zólyomiak a Poľánán, az alsókubiniak a Choč-hegyen kezdik.



Beismerem, hogy nemzedékünk sokáig volt kénytelen csak álmodozni, és egyes ambiciózus világjárók számos útja álom maradt. Aki azonban kitartóan álmodozott, tervei vagy álmai megvalósításához nagy energiát gyűjtött. A „mit hamarabb” hierarchiáját a kiutazási engedélyek tették kaotikussá. Így egyszer megesett, hogy saját tanácsomhoz se igazodtam. Aki kiutazási engedély birtokában egyszer már eljutott a határon túlra, az igyekezett alaposan kihasználni a dokumentum által kimért időt.

Pozsonyban a Mudroň utcában laktunk, és házunk erkélyéről jó kilátás nyílt az ausztriai Königswarte-dombra. Már gyerekkoromban arra vágytam, bárcsak megmászhatnám, pontosabban: bebarangolhatnám. Nemcsak erkélyünkről csodáltam meg a Königswartét, hanem a pozsonyi vár teraszáról, vagy a Dévényi-kúpról (Devínska Kobyla) is. A teljesíthetetlen álmokra emlékeztetett állandóan a Königswarte. Mert állandóan ott volt a szemem előtt.

A sokkal magasabb és jégborította ormú Grossglockner is ott szerepelt álmaiban. Ausztria e legmagasabb csúcsát egy 1934-ben készült fényképen naponta szemügyre vettem. A csúcson, az ismert kereszt alatt ott ül apám. Később, amikor Bergen keresztül már gyakrabban jutottam ki a világba, a Königswartét, a Hainburgba vezető úton haladva meg-megfenyegettem, hogy nem ússza meg, és visszaérkezve majd felfutok rá. Erre azonban sokáig nem adódott alkalom. Gondoltam, tíz napra kaptam kiutazási engedélyt Olaszországba és Szicíliába, így mégsem kezdek azzal, hogy a határt alig átlépve itt, ennél a dombnál kezdem elhasználni az engedélyezett drága időt. Egyszer azonban a Königswarte is sorra került. Nagyon különös körülmények között.

Nepálból tértünk vissza gépkocsival (amelyet más helyen már megkritizáltam), és Bergben, hazaérkezésünk előtt egy órával eszünkbe jutott, hogy a kiutazási engedély értelmében az államhatár átlépésére még négy nap áll rendelkezésünkre. Igaz, már második hónapja voltunk úton, ennek ellenére sem a szocialista haza látomása, sem szeretteink közelsége nem tudott bennünket elcsábítani. Úgy döntöttünk, azt a négy napot ausztriai tartózkodásra használjuk fel. Gyermekkori álmaim egyike teljesült ezzel.

Alkonyattájt még aznap felfutottam a Königswartéra, majd másnap, életemben először ott álltam a Grossglockneren, a keresztnél. Hosszú utat tettem meg, amíg eljutottam e közeli hegyekhez, örömöm azonban annál nagyobb volt.

Kedvteléseim egyike a csúcsok „gyűjtése”. Pontosabban szólva: gyűjteményemben csak olyan hegyek szerepelnek, amelyeket megmásztam. Gyűjtöttem a hegységek, az országok csúcsait, és a kontinensek, a világrészek legmagasabb csúcsainak csonka gyűjteményét is magaménak mondhatom. A hegységek legmagasabb csúcsait azonban a Kárpátokban kezdtem gyűjteni. Előbb a Záruby, később a Ďumbier, majd a Gerlach, a Stolica, a Veľká Javorín, a Veľká Javorina.



35. AZ UTAZÁSOK EREDMÉNYÉT NE POLITIKAI MEGGYŐZŐDÉSÜNK TÜKRÉBEN MUTASSUK BE – A SIKER SZLOVÁKIA ÖSSZES LAKOSÁNAK TULAJDONA

Szomorú, de valaki egyszer felrótta: „Hogy lehet az, hogy te abba az újságba írsz!” Egy másik újság olvasói, amelybe nem írtam, sőt, amelyet nem is olvastam, „Szlovákia Követévé” választottak. Hálás voltam érte.

Az elmúlt években a Faktyban, az Učiteľské novinyban, a Hospodársky denníkben, a Nový deňben, a Slovenkában, a Životban, a Titanban, a Trampský spravodajban, a TV kompletben, a Jamesák c. folyóiratban és más sajtótermékekben jelentek meg riportjaim, cikkeim és nyilatkozataim.

Kíváncsi voltam egy barátom ezzel kapcsolatos véleményére. Válasza: „Az olimpiai játékokról visszatérő bajnok az élményei iránt érdeklődő összes kíváncsi újságnak köteles válaszolni. Ha valamelyik újság kérését visszautasítaná, ez azt jelentené, hogy Szlovákia állampolgárainak tizedét, ötödét vagy éppen negyedrészt megfosztaná élményeitől. Ez nem lenne helyes.”

Tetszett nekem ez a válasz, és az általam megfogalmazott tanácshoz igazodom. Egyszer azonban elégedetlen voltam magammal. Meggyőződésemm ellenére interjút adtam a SEX TABU c. lapnak...

36. NE FELEDKEZZÜNK MEG KÖSZÖNETET MONDANI AZOKNAK, AKIK UTAZÁSUNKAT TÁMOGATTÁK

Egy papírra írjuk fel mindazok nevét, akik nélkül egy-egy út nem valósulhatott volna meg.

Az én listámon a következők szerepelnének: a feleségem, a családom többi tagja, a munkahelyi főnököm, X barátom, Y barátom, Z barátom és talán további barátok, szponzorok. A hála sokféleképpen kifejezhető. Gondolkozzunk el a lehetőségeken.

Beismerem, hogy jómagam e tekintetben egyfajta, legalább háromszakaszos fejlődésen mentem keresztül. Az első szakaszban csak azoknak voltam hálás, akik anyagilag támogattak. Nem tudatosítottam, hogy elsősorban a feleségem hozott áldozatot. Egyedül maradt, és felelősséget vállalt! A harmadik szakaszban felismertem, hogy a legközelebbi szeretteim támogatása a legértékesebb. Szellemi összhang nélkül, arra gondolva, hogy hiányzik családom egyetértése, semmilyen anyagi támogatást nem tudtam volna hasznosítani.

Feletteseim, főképp közvetlen főnököm támogatása szintén nélkülözhetetlen. Fontosságát tekintve mindjárt a család részéről jövő segítségnyújtás után következik. Hiszen nem voltak kötelesek elengedni. Szerencsére megértő, jóindulatú feletteseim voltak. Nélkülük, igaz, utazhattam volna (feltéve, hogy feladom az állásomat), státusom komolyságát azonban veszélyeztettem volna ezzel. Egy kalandor utazó (ha csak kalandor)



nem bizalomgerjesztő, és sokéves tapasztalatom alapján állíthatom, az ilyennek az eredményeit se veszik komolyan.

37. UTOLSÓ ELŐTTI TANÁCS – NE HAGYD MAGAD LEBESZÉLNI!

Száz utazónkból csak hét lesz országos jelentőségű, és legjobb esetben is csak egy világhírű.

Van tehát értelme? Törni magad, és tudni, hogy csak félig-meddig leszel sikeres? Pedig első akarsz lenni!

Ez így helyes. A sóhajtasznak van értelme, és az ember rálépett a csúcsteljesítmény felé vezető útra. E tevékenység nem rövid távra szóló verseny. Nem rövid-, még csak nem is középtávú futóverseny, hanem – ha komolyan gondolja az ember – mintha szupermaratonra vállalkoznék. Vagy talán még ennél is több; egy utazó életpályája csak a legkitartóbbakéhoz hasonlítható.

Azonban mit kezdjünk a számokkal? A kérlelhetetlen statisztikával. Vegyük szemügyre világjáró utazóinkat.

Az itt következő sorok elolvasása előtt hunyjuk be szemünket, és teszteljük magunkat. Idézzük magunk elé a legjelentősebb szlovák világutazókat! Van, aki hegymászóként, tengerjáróként – például vitorlásbajnokként –, kerékpárosként, sarkkutatóként vagy más specialistaként nyújtott kiváló teljesítményt. Az olvasó csukja be e könyvet, és írja fel azok listáját, akik eszébe jutnak. Így... Elkészült a lista?

Kik szerepelnek rajta? Ne okozzon gondot, ha csak az én nevem írták fel. Én majd felsorolom a többiekét: Štefánik, Benyovszky, Kukučín, Gálffy, Fiala, Mariot, Gulik, Valušiak, Barabáš...

És a kalandos utak közvetítőiről se feledkezzünk meg. Itt az utazási irodák tulajdonosaira gondolok, akik ügyfeleik pénzén szintén megismerik a világ egy-egy darabját. Szigorúan hangzik, de más, nem utazói szempontot érvényesítve be kell ismernem, hogy ez hasznos tevékenység. A kalandos utakra összpontosító utazási irodák leendő vállalkozásokra ihletnek. Például Luboš Felner és Bubo... Jelentősége van ennek. A történelemben elsőik között azonban Paľo Učník írta be a nevét. Nyolcvankilenc után létrehozta az ETS (expedíció, turisztika, sport) utazási irodát. Felner és Učník egyaránt orvos.

És most következik a legnehezebb kérdés. Világviszonylatban ki a mi első számú utazónk, és országos viszonylatban ki az a hét legjobb?

És most, könyvem végéhez érve, ellenségeket szerzek. Csak Peter Valušiak sarkkutató vált világelsővé. Azonban probléma, hogy Peter sportolóként sarkkutató. Képzettségét tekintve ugyan geológus, de egyelőre nem ebben nyilvánul meg. Nem kimondottan utazó. Aztán itt van Laco Gulik. Mamberamói expedíciójával szerzett magának nevet a világban, és előtte eljutott Nepálba, a Mustang Királyságba. De mi következik ezután?

Nem, az olvasónak kérdésfeltevésre itt nem adok lehetőséget, mert szorongatott helyzetbe kerülnék, és be kellene ismernem, hogy mindaz, amit e tanácsban megemlí-



tettem, kizárólag az én szubjektív véleményem, és hogy van ebben egy kis önzés, egy kis büszkeség és egy kis...

VÉGÜL (MÉG EGY TANÁCS)

Aki tanácsaimat figyelmesen elolvasta, annak nem kellene gyötrődnie ezzel a legutolsóval. De a biztonság kedvéért: ha valaki a leggondosabban az itt felsorolt 37 tanácshoz igazodik is, nem biztos, hogy csúcsszínvonalú utazó lesz belőle. Jó szándékú tanácsaimat magamra szabtam, és úgy értelmeztem, ahogy azt, remélem, önök is értelmezték – egy kis túlzással, egy kis humorral és némi bizonytalansággal.

Senki se válik jó utazóvá, ha másnak a rendszeréhez igazodik. (A jó utazó arról – is – ismerszik meg, hogy egyedülálló célokat tűz ki.) Az én tanácsaim csak az elinduláshoz szükséges tanácsok. Az első siker az, ha az ember az indulás mellett döntött. Saját rendszeréhez igazodjék, aki csúcsszínvonalú utazóvá kíván válni. Így tehát kellemes útvonalat és szerencsés visszatérést!

UTÓSZÓ HELYETT

Punta Arenasban őrzik Kukučín emlékét

A szlovák irodalom Cervantese, filantróp, a szegények orvosa vagy egyszerűen a mi Don Mateónk – Punta Arenasban akár történészekkel, akár egyszerű helyi lakosokkal szót váltva e minősítéseket alkalmazva emlegetik őt még ma is.

E 150 ezer lakosú város, Patagónia Magallanes régiójának politikai és gazdasági központja. Mindmáig nem felejtette el MUDr. Matej Bencúrt, aki számunkra Martin Kukučín néven vonult be az irodalomba.

Hihetetlennek tűnik, de Chilében a Kukučín 1922-es hazatérése óta eltelt mintegy 80 év sem tudta a feledés homályába burkolni az ő 14 éves ottani működését. Körzeti egészségügyi központ, a Vöröskereszt kórházában műtő viseli a nevét. Fősebészként dolgozott, a kórház társalgójának falán az ő egyenruhás fényképe. Az O'Higgins utcában a házat, amelyben lakott, bronz emléktábla díszíti portréjával és kétnyelvű felirattal. De a helyi tűzoltók sem felejtették el. Orvosi és irodalmi tevékenységén kívül még közszereplésre is jutott ideje; a tekintélyes horvát tűzoltóegyesület egyik tiszteltbeli elnöke volt.

Kukučín – polgári nevén Matej Bencúr – a helyi műkedvelő színtársulatban is szerepet vállalt; a társulat bemutatta, hogyan élt Punta Arenas lakossága a 20. század első évtizedeiben.

Hogy Punta Arenasban változatlanul él Martin Kukučín emléke, azt nagyon jól bizonyítja egy helyi taxisofőrrel folytatott beszélgetés. E szakma képviselői mind szívesen adtak sokoldalú tájékoztatást a város és Chile helyzetéről. A csaknem hetvenéves veterán sofőr pedig még a Kukučínra vonatkozó kérdésekre is szívesen válaszolt. Spanyol kiejtéssel emlegette az író polgári nevét (Mateo Benkúr), és elismerően szólt Patagónia betelepítése során szerzett érdemeiről. Megemlítette, hogy személyesen is lekötelezettje Kukučínna; apját is kigyógyította egy súlyos tüdőgyulladásból.

Szlovákia és Chile kapcsolatai egyedülállóan kötődnek Kukučín személyéhez. Ez a tény vezérelte Rudolf Schustert, az SZK elnökét, amikor e nagyon távoli városba látogatott. Tekintélyes helyi vezetők és az egész szlovák delegáció kíséretében megtekintette a várost, ahol Martin Kukučín élt és dolgozott. Schuster köztársasági elnök

a tartományi kormány, a város és a polgárok képviselőinek átadta Martin Kukučín márványportréját. Kulich szobrászművész alkotását – emlékeztetőül a szlovák nemzet fiára – az íróról elnevezett helyi egészségügyi központ épületén helyezték el.

Az elnök ajándéka a Chilében látható és Kukučint idéző műalkotások között már a második. Az első – obeliszk és az író jelképes tollának kompozíciója – az itteni regionális múzeumba került. Ez a műalkotás a RNDr. František Kele által vezetett „UNION – AntArktis 2000” expedíció tagjainak ajándéka.

A regionális múzeumot Rudolf Schuster elnök is meglátogatta. Tiszteletére fényképsiállítás rendeztek Martin Kukučín életéről. A gyűjtemény a helyi egyetem tulajdona, és a felvételek az író életének egyes állomásairól vallanak; gyermekkoráról Árvában, a Brač-szigeten töltött évekről, Chilébe érkezéséről horvát emigránsok egy nagy csoportjával (1908), majd dél-amerikai tartózkodásának befejező szakaszáról (1922).

A helyi lakosság nagy adóssága és az amerikai szlovákok régi álma egy Kukučín-emlékmű felállítása. Ezt eredetileg az árvai Jaseňová község nagy fia születésének 100. évfordulójára tervezték. A chilei, argentinai, USA-beli és kanadai szlovákok és horvátok erőfeszítésének és összefogásának köszönhetően Buenos Airesben 1960-ban e célból elkészült egy monumentális, 2,4 méter magas bronzszobor nyers öntvénye. A Chilei Nemzeti Kongresszus engedélyezte, hogy a műalkotást közvetlenül a városközpont egy kiemelkedő helyén felállítsák. Úgy tűnt, hogy a Kukučín-szobor a többi városalapítóra emlékeztető szoborcsoport részévé válik. A kezdeményezés azonban kudarcra vezetett; Argentína és Chile politikai és gazdasági problémáinak szövevényében megghiúsult a mű befejezése. Ivan Mestrovich horvát szobrászművésznak az ültető és író Kukučint ábrázoló alkotása a pozsonyi Medikuskert díszjele. Az amerikai szlovákok ugyanis az eredeti terv megghiúsulása után a szobrot Pozsonyba szállították és a kulturális minisztériumnak adományozták.

Schuster elnök látogatása ismét életre keltette egy Kukučín-emlékmű felállításának gondolatát. Úgy gondolom, hogy minden nemzetnek, különösen ha kis lélekszámú, törődnie kellene jelentős személyiségei emlékének ápolásával. Noha a Buenos Airesben elkészített Kukučín-szobor Punta Arenasba szállítása bizonyára sok problémát vetne fel, Szlovákiában mégis támogatni kellene az emlékmű befejezésének gondolatát.

JUDr. Pavel Šípka,
az SZK nagykövete,
Santiago de Chile

A myjava-brezovái irtványokról Štefánik nyomában

František Kelével a múlt század hetvenes éveinek végén találkoztam először, amikor Brezová pod Bradlom közelében az U Dzurákov irtványmajoron vett hétvégi házat. Ennek rendbehozatala során a szakmunkákban turista barátaim is segítettek.

Nem volt véletlen, hogy választása éppen erre a tájegységre esett. A vízmosásban levő, gyümölcsössel körülvett ház szinte a myjavai dombvidék domináns magasságának, az 543 méteres Bradlónak a lábánál áll. Itt alussza örök álmát Milan Rastislav Štefánik. Az akkor már ismert hegymászóra és kezdő világutazóra ihletően hatott az ő példája. A tábornok szülőföldjén egyebeken kívül arról is álmodozott, hogy követi az ő nyomát. Mivel Štefánikot az akkori rendszer elutasította, František Kele csak családjának és barátainak árulta el, miről álmodozik. Magam is ebbe a körbe tartoztam. A hétvégi házban, jól látható helyen, már akkor ott függött Štefánik nagyméretű portréja. Törekvését lokálpatriótaként támogattam. Számos esetben felmentünk a Bradlóra, innen elmentünk Košariskára, ahol bementünk a paplakba, s meglátogattuk Ladislav Valášek esperest.

Telt az idő, és úgy tűnt, a társadalmi élet szürkességében már nem következik be meglepetés. És mégis... A František Kele vezette első cseh-szlovák Mount Everest-expedíció (1984) után barátomat élménybeszámolóra hívtam meg az iskolába. A tanulóknak rá jellemző módon magyarázta meg és dokumentálta a himalájai út értelmét. Az élénk vita végén azonban megleptem őt egy, Štefánikot érintő „műsoron kívüli” kéréssel: beszéljen tanulóimnak a földkerekségnek azokról a pontjairól, ahol dicső szülöttünk kitörölhetetlen nyomokat hagyott maga után. František ekkor már hazatért egy világ körüli útról, de „bátorságomon” így is meglepődött. Több mint kétszáz hálás hallgatójának azonban mégis sok mindent elmondott Štefánik, a csillagász polinéziai és ecuadori tevékenységéről. Beszámolt róla, hogy Argentínában járt Štefánik legfiatalabb testvérének, Kazimírnak a sírjánál. A forradalom előtt több ilyen hasznos rendezvényt szerveztünk az ifjúság és a felnőttek számára, hiszen Štefánik, aki egyike volt Csehszlovákia megalapítóinak, történelmi tudatunkból sohasem törlődött ki teljesen.

Röviddel 1989 novembere után, 1990. február 21-én Brezová pod Bradlom-i székhellyel megalakult a Milan R. Štefánik Társaság. Azok kezdeményezték, akik az előző rendszerben Bradlo környékén ápolták és őrizték Štefánik tábornok emlékét. František Kele is közéjük tartozott.

A polgári társulásként bejegyzett Milan R. Štefánik Társaság célja e nagy tudós, diplomata és politikus szellemi örökségének ápolása. Bizottsági tagként Kele két évig vezette a társaság külügyi szekcióját. Munkatársak segítségével kapcsolatokat épített ki a párizsi Milan R. Štefánik Társasággal, kibontakoztatta az együttműködést a Magyar-

országban élő szlovákokkal, előkészítette a társaság elnökének franciaországi útját, Július Štang szlovák nagykövettel együttműködve sokat tett Ecuadorban Štefánik megismertetéséért, és amerikai, illetve kanadai útján népszerűsítette a Milan R. Štefánik Társaság tevékenységét. A Štefánik nyomában indított első expedíció a „Mont Blanc '92” volt. Tagjai Chamonix-ben Štefánik-emléktáblát helyeztek el, és közülük négyen a Bosson-gleccseren haladva ugyanazon a csapáson jutottak fel Európa legmagasabb pontjára, mint annak idején Štefánik.

František Kele később – a Milan R. Štefánik Társasággal már nem közvetlenül együttműködve – Štefánik nyomát követve más expedíciókat is vezetett. Ilyen volt a „Tahiti '94” expedíció, amely új tényeket tárt fel Štefánikról. Papeeteben az expedíció tagjai emlékmű felállítását kezdeményezték, Vavauban megtalálták Štefánik ismert betonoszlopait (saját kezűleg épített csillagászati állványt). Emléktáblát helyeztek el mindkét helyen. Az expedíció Új-Zélandon és Ausztráliában folytatta útját. A „Floreána '98” is jelentős volt, a brazil Passaquadro érintésével jutott el az ecuadori Quitóba, majd egészen a Floreána-szigetig a Galápagos-szigetekig. Kele Štefánik nyomában megtett útjainak elképzelt ívét egyelőre az „UNION – AntArktis 2000” expedíció zárja. Ennek is a Milan R. Štefánik Társaság volt a szellemi szponzora. A szlovák nemzet nagy fia születése 120. évfordulójának esztendejében, a Milan R. Štefánik év rendezvényeinek keretében került rá sor. Nagy tudósunk 1908-ban az Antarktiszra tervezett utat, ez azonban nem valósult meg. A könyv, melyet az olvasó most a kezében tart, František Kelének erről az útról számol be.

František Kele Milan R. Štefánik nyomában megtett útjainak jelentősége kétséghelyes. Nagyra értékeljük, hogy világszerte hozzájárult Milan R. Štefánik élete és életműve népszerűsítéséhez. Az ő példája ihlette. Nagyra értékeljük lendületes szellemét és az utazásai során szerzett tapasztalatait. Tagjaink számára évente szervezünk kirándulásokat azokba az európai országokba, amelyekben dicső szülöttünk tevékenykedett.

Mgr. Peter Pavel Uhlik,
a Milan Rastislav Štefánik Társaság elnöke,
Brezová pod Bradlom

A szlovák sportolók sarkkutatói hozadéka

Abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy érdeklődésem nem a turisztika bizonyos területére, speciális szakágazatára vagy – földrajzilag – kizárólag valamelyik országra összpontosult. Szlovákián kívül a világ egyhatodán folytathattam sportturisztikai tevékenységet, és ekkora területen bizony már van választék. A hagyományos turisztika dimenzióit később az extrém turisztika művelésével egésztettem ki, majd az igényes világutazás iránt kezdtem érdeklődni.

Az embert talán leginkább a legkevésbé ismert dolgok és legigényesebb feladatok csábítják. A hegyóriásokon kívül itt az áthatolhatatlan egyenlítői őserdőkre, főképp pedig a sarkvidékekre gondolok. Szlovákiai tudósok és kiválóan képzett műszakiak a déli félteke sarki térségeiben folytattak tevékenységet. Sportoló sarkkutatóink azonban nem voltak. Ez a tény is ösztönzően hatott, amikor úgy döntöttem, megszervezem az első sportjellegű szlovák sarki expedíciót. Így 1990-ben a Ferenc József-földre utaztunk. A vállalkozásra először nyáron, majd egy évvel később a téli hónapokban kerítettünk sor. Tehetséges fiatal utazókat vontam be a csapatba. Peter Valušiak is közéjük tartozott, aki e „tantárgyból” itt vizsgázott először, ez volt első állomása annak a hosszú útnak, amely az Északi- és Déli-sarkvidéken át folytatódott. A két expedíció történetével a Severný pól (Északi-sark) c. könyv foglalkozik (Perex Könyvkiadó, 1994).

Ambícióinkat nem elégítette ki a Ferenc József-föld elérése, igényesebb lépések megtételére törekedtünk. Barátaimmal 1992-ben megalapítottuk az AntArktis társulást. Az első szlovák északi-sarki expedíció megszervezése volt a célja. Hárman maradtunk a régi gárdából: Andrea Rišňovská, Peter Valušiak és én. Pavol Pecník, Zolo Rudnoky, Maroš Zaťko és Fero Kele csatlakozott hozzánk. Andrea végül nem indult velünk a pólusra. Első szlovákiai nőként csak valamivel később jutott el ide.

Noha 1993-as vállalkozásunk („Arktisz virága – az 1. szlovák északi-sarki expedíció”) nem eredeti elképzeléseink és terveink szerint valósult meg, tény, hogy Szlovákiából mi értük el elsőként az Északi-sarkot. Sportolókként azonban ennél többre törekedtünk. Támogatásunkra tett ígéretét egyik fő szponzorunk az utolsó pillanatban visszavonta... Anyagi eszközök nélkül maradtunk, pedig ezek segítettek volna realizálni a mindmáig megvalósulatlan tervet – az Északi-sark elérését a Ferenc József-földről kiindulva.

A társulás neve, az AntArktis elárulja törekvésünket. Az Antarktisz azonban mégiscsak messzebb van az Arktisznál... Jó tudni, hogy a szlovákiai embereket nem riasztják vissza a nagy távolságok, a pénzügyi és más nehézségek, és a Föld legtávolibb területeire is elindulnak. Nagyon jó, hogy értelmes céllal indulnak el. Az „UNION – AntArktis 2000” expedíció indítéka és célja is ilyen volt.

MUDr. Pavol Učník, CSc.

Irodalom:

- Atlasz Antarktyiki I., Leningrád–Moszkva 1966.
Atlasz Antarktyiki II., Leningrád 1969.
ČERNÍK, Arnošt – SEKYRA, Josef: Zeměpis velhor. Academia, Praha 1969.
FORNAY, Emil: Na všech kontinentoch. MIRAS s. r. o., Bratislava 1999.
IMBERT, Bertrand: Velké polární výpravy. Slovart, Bratislava 1996.
HOLT, Karel: Kdo dřív. Odeon, Praha 1980.
HRBEK, Ivan: ABC cestovatelů, mořeplavců, objevitelů. Panorama, Praha 1979.
KELE, František a kol.: Cestopis trochu jinak. Slovenské pedagogické nakladatel'stvo, Bratislava 1995.
KELE, František a kol.: Severný pól. Perex, Bratislava 1994.
KELE, František – MARIOT, Peter: Zem okolo nás. Slovenské pedagogické nakladatel'stvo, Bratislava 1998.
Lidé a země. Populární vědecký zeměpisný a cestopisný měsíčník.
Malá encyklopédia zemepisu sveta. Obzor, Bratislava 1977.
PINTÉR István – IVANICS István: Antarktisz, a béke kontinense. Slovenské pedagogické nakladatel'stvo, Bratislava 1980.
Rekordy Zeme. Slovenská kartografia, Bratislava 1991.
SEKYRA, Josef: V horách a oázach Antarktídy. Academia, Praha 1970.
SULLIVAN, Walter: Sedmý světadíl. Olympia, Praha 1974.
Svetobežní. 2000/1, december.
THAYER, Willis: Polárne krajiny (In: Na hraniciach Zeme). Mladé letá, Bratislava 1978.
VOPĚNKA, Martin: Antarktida na prahu konca. SOFA, Bratislava 2000.