

# Kerékpárral Izlandon



Miért éppen Izland? Mert nem tömegturisztikai célpont, mert páratlan földrajzi adottságokkal rendelkező ország (103 000 km<sup>2</sup>, 300 000 lakos), mert rendkívüli ritkán lakottsága miatt olykor napokig bolyonghatunk lakott terület érintése nélkül, mert már az odajutás is külön kalandnak ígérkezik, és a meglehetősen hirtelen megkezdett járműforgalom miatt ideális bringaterep, jó utakkal. (Ez utóbbira azért még visszatérünk.) Nagymarosról indulunk el kis buszunkkal, első úticélunk Dánia. A csapatot öt nagymarosi legény (*Fleischmann Pál, Heintinger Ferenc, Mibály Gábor, Mibály László, Varga Tamás*), és szerény személyem (*Hámori Tibor, Ipoly Erdő Zrt. területvezetője, zebegényi lakos*) alkotja. Dániából – már csak kerékpárjainkat és expedíciós felszerelésünket magunknál tartva – hajóval folytatjuk utunkat a még 1500 km-re levő Izland felé. Nyugodtan nevezhetnénk úszó szállodának is azt az irdatlan, 9 emeletes, gyomrában 300-400 autót elnyelő monstrumot, amelynek fedélzetén utazunk a továbbiakban úgy ezernyi emberrel. A hajóút másfél napig tart, ekkor érkezik meg az óceánjáró a semmi közepén álló, parányi Feröer-szigetekre. Az 1400 km<sup>2</sup>-nyi, mindössze 47 000 lakosú smaragdzöld szigetcsoport fővárosában, Torshavnban köt ki a hajónk, ahonnan Izland előtt még Skóciába tér, így két és fél napig a sziget vendégei vagyunk. Irány a „házunk”, merthogy ilyenünk is van! Dán barátunk egy várostérképpel, és a következő instrukcióval bocsátott útra bennünket a dán kikötőből: Él Torshavnban egy jó barátom, most elutazott a családjával 3 hétre nyaralni, és rendelkezésekre bo-

csátja a házát. A térkép alapján könnyen odataláltok, a kulccsal és a bejutással nem lesz gond, a szigeteken ismeretlen fogalom a lopás, senki nem zárja a házát. Odamegyünk, benyitunk, és tényleg így van. Elegáns, skandináv módon berendezett kétszintes ház, rengeteg szobával, hifivel, számítógéppel, plazmatévével, full-extrás konyhával. Ámulatunkból felocsúdva, és további néhány órát a városkában sétálva rá kell döbbernünk, hogy időutazás részesei lettünk. Ez biztosan a régmúlt, vagy tán a jövő, de itt a magán és köztárgyakra nem fenekszik senki. Az autót nem zárják, a bicikliket nem lakatolják, a nyilvános illemhelyiségben az infraérzékeny törülközőadagolót, és a legdrágább keverő csaptelepet nem szereli le senki, a templomok műkincseit, a színesfém köztéri szobrokat a legkisebb veszély sem fenyegeti. Ó Uram, bocsásd meg gyarló gondolatom, de talán egyszer nálunk is...? Másnap kocsit bérlünk, és sorra vesszük a sziget látnivalóit: bűbájos, 40-50 lakosú halászfalucskák, eldugott kis öblök, kikötők, haragoszöld tőzeg- és fűtetős házikók, Isten lelkétől átjárt fatemplomocskák. Mindenhol szabadon legelő nagyszámú birkát látunk, és a szigetek jelképének számító csigaforgatók éles hangját halljuk. Az időjárás

igen változékony. Ha esik, nem nagy cseppekben, hanem szitálva, permet-szerűen, de a felhős égbolt valamelyik csücskéből mindig előkandikál néhány napsugárnyaláb, valószínűtlenül élénk színeket kölcsönözve az imént alaposan elázott vidéknek. Tudom, a turista szemével látunk mindent, de kikivánczolgat belőlem: ez maga a nyugalom szigete. A következő nap estéje ismét időközben megtért hajónkon talál bennünket, és jó fél napi, kissé viharos hajózás után másnap délben megpillantjuk Izland partjait.

Izland csaknem legkeletibb pontján, Seydisfjörður városának fjordkikötőjében érinti lábunk először a szigetet. Kezdetét veszi a kaland, amely terveink szerint egészséges ötvözete egy földrajzi felfedezőútnak és egy túlélő túrának. No ez utóbbi alkotóelemét vállalkozásunknak azonos módon ízlelgetni kezdjük, amint a városkát elhagyva megpróbálunk fjordunkból kikeveredni, de az ismert dalt idézve: akármerre tapogattunk, csak falat találunk. Izlandi első 2,5 óránk alapélménye egy 630 m szintkülönbségű, végeláthatatlan emelkedő leküzdése, fejenként 55 kg poggyásszal kerékpárunkon, izzasztó hőségben. Másnap utunk folyamán egy aprócska települést elhagyva látunk ugyan egy táblát, legközelebbi benzinkút 126 km jelöléssel, de eszünkbe sem jut, hogy ez a gyakorlatban azt jelenti: 126 km-en keresztül az aszfaltozott úton kívül semmiféle emberi építménnyel nem találkozunk. A táj a maga hihetetlen kopárságával már-már rabul ejtő. Az út két oldalán hegyként tornyosuló vörös-szabarna, vagy szénfekete kiégett vulkáni kúpok, hegyhátak. Ahol pedig a táj teret enged a szemnek, szinte a végtelenségig (akár 40-50 km-re) ellátunk a harapni valóan friss, tiszta levegőben. A nagyon erős, demoralizáló szembeszél több napra állandósul, az időjárás válto-



Felföldi táborozás



A pingvelliri törvénykö

zékony, olykor esik, a borult időnél mégis jellemzőbb a napsütés. Esténként táborozáskor ellenben nem ritka a 2-3 fokos, kellemetlenül hűvös idő. Ilyenkor inkább sátrainkban keresünk menedéket, jóízűt vacsorázva a magunkkal hozott ízletes hazaiából (zacskós leves, zacskós tészta, zacskós ízfokozók), és szomjunkat oltva a sziget legkopárabb helyein is fellelhető kristálytisza vízfolyások nedűjéből. 400 km-t megtéve tervezett utunk egyharmadánál járhatunk, amikor elérjük Izland legészakibb pontját, amely csaknem az északi sarkkörön helyezkedik el, 2100 km-rel északabbra hazánktól. Innen délnyugatnak továbbindulva néhány napig a sziget barátságosan kies, látnivalókban gazdag területein tekerünk. Az észak-amerikai és eurázsiai kéreglemezek törésvonalának markáns megnyilvánulásai az utunkat többször keresztező, több kilométer hosszú, 15-20 m mély, háznyi széles árkok, hasadékok. A Myvatn tó és környezete a mai napig vulkánilag aktív, geotermikus övezet, a tókörményék buja, gazdag növényzete éles kontrasztban áll a mindent beborító halálba dermedt lávafolyamok látványával. A legtöbb izlandi vulkánkitörésért felelős Krafla kráterének peremén állva, a földből több négyzetkilométernyi területen előpöfögő kénese gőzök páráját belelegezve, az ásványoktól narancsszint öltő talajban a külön életet élő iszapfortyogókat szemlélve az ember valóban a pokol tornácán érzi magát. A husaviki tengeröbölben tett fenséges hangulatú bálnanéző hajókirándulás, egy véletlen utunkba sodródó termálfürdőzés elképesztő képei, és a monumentális Godafoss vízesés életigenlő robaja még utoljára felizgatják érzékszerveinket, hogy aztán merész lendülettel bevegyük magunkat a kietlen sivatagba, és megkíséreljük az izlandi felföldön való bizonytalan kimenetelű átkelést.

egyik legnagyobb vadonjaként tartják számon. Mérhetlen távolságait fürkészve akár Tibetbe, Mongóliába, vagy ne adj' Isten a Holdra is képzelhetnénk magunkat. Izland belső vidékei igazából csak júliusban és augusztusban megközelíthetőek. Ez a táj tényleg vadon: se étel, se szállás, se hidak, és semmi sem garantálja, hogy segítséghez jutunk, ha baj van. Az elővigyázatos felkészülés itt létfontosságú." A 2006-os izlandi útikönyv mutatja be e szavakkal a területet, amelynek első kilométereit izlelgetjük: gyalog! 4-500 m szint leküzdése a feladat az első napon, de amit út helyett kapunk, arra nem találunk jelzőket. Jó, tudtuk, minden térkép öles betűkkel kiírta: csak összerék meghajtású terepjárókkal járható útszakasz, de mégis, kis optimistán reménykedtünk valami csodában. Tolólappal félretolták a köveket, tegnap leaszfaltozták, vagy valami ilyesmi. Hát nem! Kő, homok és kátyútenger egy keréknyom szélességben, és a körülötte lévő kőszivattól csak az különbözteti meg az utat, hogy valamiért itt járnak az autók. Hát gyalogolunk, ha már így hozta a sors. Nincs is annál szebb, mint egy ágaskodó, farnéhéző biciklit tolva botladozni az előtünk hegyként tornyosuló emelkedőn. Ha felértünk egy-egy dombhátra, nyeregre pattanunk, hasítunk vagy 200 métert, és már szállhatunk is le újból, mert a kerék 10 cm mélyen süppedt a homokba. Újabb tolás, újabb felpattanás, újabb hasítás, és leszállás megint: most épp öklömnyi zúzotkövek vastag terítéke állja az utunkat. És ez így megy óráról órára, napról

Az izlandi felföld az ország egyötöd részét kitevő, teljesen lakatlan, mintegy 20 000 négyzetkilométernyi terület. A szigeten keresztülvágni csak a felföldön át lehet, és tudjuk: ez csak nagy nehézségek árán sikerülhet. Miért is? „Az Izland belsejében elterülő óriási, sívárvidéket Európa

napra. Konok szívósággal koptatjuk a kilométereket, általában reggel 9-re bontunk táborot, és este 7-8-ig nyeregben vagyunk. A megátalkodott tereppel való keserves, idegölő küzdelmünk jutalma naponta 45-50 km. A vidék, amelyen járunk, teljességgel érintetlen, fenségesen kietlen, kő, kő és kő mindenütt. A látótér itt is rendkívül tág, 15-20 km-re előre látni kanyargó utunkat, és csaknem végig elkísér bennünket a látóhatár fölé magasodó monumentális izlandi jégsapkák látványa: jobbra a Hofsjökull, balra a Vatnajökull. E két óriási méretű, távolról is szemképráztaóan szép természeti képződménynek köszönhető, hogy olvadékvizei révén folyamatos ivóvízellátásban részesülünk. Sőt, a sivatagi viszonyok ellenére több alkalommal térdig érő, erős sodrású, jéghideg gleccserfolyókon kell átkelnünk. A tábori élet nem sokban tér el a hagyományos sátorozástól, legfeljebb nem fűre, hanem kövekre heveredünk. Élelem terén egész úton önellátóak vagyunk, vízhez, mint már említettem 30-40 km-enként hozzájutunk, a bringák jól bírják a rendkívüli terhelést, mi kell még? Talán egy kis talpalatnyi zöld. Ötödik sivatagi napunk végén ezt is megkapjuk. A felbukkanó komyaadt útszéli kőrök, néhány épület, és egy szürke aszfaltcsík jelzik: sikerült átrágni magunkat a felföldön!

Izland legkeletibb, és legészakibb vidékeit érintve, a sziget sivatagi „belsején” átkelve, immár az ország délnyugati szegletében járunk. Nem tudunk eltelni a folyókkal, tavakkal sűrűn szabdaltsággal harsogóan zöld legelővel, a rajtuk poroszkáló apró termetű izlandi lovak látványával. Lassan utunk végéhez közeledünk, a főváros elérése előtt azonban egy csoda várat még magára: ez Pingvellir, Izland kultikus köldökpontja. Itt alapították 930-ban a világ első demokratikus parlamentjét, az Alpinget. Az izlandiak számára Pingvellir



Átkelés egy gleccserfolyón

olyan jelentőséggel bír, mint nekünk magyaroknak Ópusztaszer. Ez a földdarab Izland első nemzeti parkja, és az észak-amerikai – eurázsiai kéreglemeztörésvonala sehol nem látható olyan szembeötlően, mint e helyütt. Reykjavikba érve felszabadult, félnapos városnéző kirándulásba kezdünk. Az Izlandi Nemzeti Múzeum és a lélegzetállítóan szép, modern katedrális megtekintését laza séta követi a keskeny, tarka, forgataggal teli belvárosi sétálóutcákon. Másnap már csak laza ujjgyakorlat a Keflavikba való 50 km-es áttekerés, ahonnan majd repülőgéppünk indul vissza Dániába. Bárhogy is kerülgetjük: a végére értünk, nincs tovább. Varázslatos, egyedi, a föld egyetlen tájkáival össze nem hasonlítható földrészen jártunk. A végtelen kopárság és a kies dombhátak, törpenyírek országa ez, a zabolátlan folyóké, szédítő vízeséseké. A jég, a tűz, a tengerpartok és vulkáni kúpok tobzódó birodalma. Teremtőjének legyen hála, hogy baj, betegség, baleset, megoldhatatlan műszaki probléma nélkül, kegyes időjárás mellett vihetjük véghez vállalkozásunkat. Ha nevesíteni kell, ez végül mitől lett egyedi, különleges, a helyszín rendkívüliségén kívül elsőként említeném: az egész út folyamán a magunkkal vitt felszerelésből és élelmiszer-készletből léteztünk, tizenhét napon át gyakorlatilag a víz volt az egyetlen, amelyet a sziget ajándékaént ma-

gunkhoz vettünk. Másodjára el kell mondani, hogy Izlandon óriási kultusza van a kerékpáros turizmusnak. A közutakon rengeteg felmálházott bringással találkozottunk. A fel földön való kerékpározásra azonban rendkívül kevesen vállalkoznak. Az átkelés nehézségeiről sok mindent

elárul, hogy a 210 km-es sivatagi szakaszon csaknem 40 km-en keresztül toltuk a bicikliket az út járhatatlansága miatt. Az útszakasz sikeres teljesítése – a megfelelő fizikum mellett – idegjáték. A csapat átlagéletkora meglehetősen közel az ötvenhez. Húszévesen a napi századik elakadás után valószínűleg földhöz vágtuk volna kerékpárjainkat, a pillanatot is elátkozva, amikor Izland földjére léptünk. Most százegyedszer is zokszó nélkül kezdtek tolni a paripákat, mert tudtuk a célt, és volt türelmünk kivámi, amíg elérjük a célszalagot. Azt átszakítva a pezső és a taps ugyan elmaradt, de Izland egy darabkáját észrevétlen elcsentük, hazahoztuk, és most már a szívünkben él időnk végezetéig. Most, hogy már letisztult



A Dettifoss vízesés

bennem a sok benyomás, emlék, látnom kell az erős kontrasztot, ami a növény és állatvilág tekintetében a két ország közt van. Izlandon már csak hatalmas ráfordítással lehet a talajt, növényzetet megőrizni, és az erdőszültséget növelni. Hazánk ezen a téren még sokkal jobb helyzetben van. Ezért hatalmas felelősség hárul szakmánkra, magyar erdészekre, hogy bölcsen, jó gazda módján és kellő alázattal sáfárkodjunk ezekkel a kincsekkel.

A kerékpárral megtett távolság: 1076 km (ebből földút: 483 km)

Külön köszönet vállalkozásunk támogatójának, az Ipoly Erdő Zrt.-nek.

**Hámori Tibor** és **Heininger Ferenc**

A fotókat **Mihály Gábor** és

**Varga Tamás** készítette.



Már egy, az i.sz. II. századból származó római sírkövön is látható egy robogószerű jármű. Ez is bizonyítja, hogy már a korai időkben ismerték a lábbal hajtott, kétkerekű járművön való közlekedést. 1791-ben a különködéseiről híres Sivrac gróf egy falovat ábrázoló, egymás mögé helyezett kerekre erősített járművön jelent meg a párizsi Palais Royal kertjében. A szerkezetet lábbal hajtotta. (Pedroni Anna Emma művészettörténész gyűjteményéből.)

## Erdészettörténeti Közlemények LXXVII. kötet

Az elmúlt évben megjelent kötet *Jablánczy Sándor* professzor „A szálaló erdő jelentősége Magyarországon” című tanulmányát tartalmazza, mely 1953-ban jelent meg Sopronban. Tanulmányozása minden, e témában érintett erdésznek, erdőmérnöknek egyaránt ajánlatos. (A professzorral készült interjú a Gyökerek és lombok hetedik kötetében lesz olvasható.)

Ezután *Fuják József* tárja fel előttünk szakmai életútját hallatlan részletességgel, melynek alapjául az a több, vaskos kötet szolgált, melyben az élete során archivált mindent, mondhatni, a legutolsó szállítójegyig. Ezekből olvashatunk néhány eredeti, tanulságos dokumentumot.

S ha már fentebb a Gyökerek és lombokról volt szó, végtelenül sajnálom, hogy idős *Papp Tivadar* életútjáról nem készítettem riportot, mert amit fia „Kárpátaljától a Mecsek aljáig” című fejezet-

ben édesapjáról ír, az az erdészember számára lenyűgöző olvasmányélmény.

**Pápai Gábor**

## Veszélyben...

A libanoni cédrust nemcsak az erdőirtás fenyegeti, hanem a felmelegedés is. A híres fafaj szaporodásához, a magvak csírázásához hidegre, párára, zúzmarára van szükség, márpedig idén a földközi-tengeri erdőkben nagyon rossz volt az esős évszak, az aszály miatt egy kártevő rovar is elszaporodott. A Libanon jelképének számító cédrus az erősen veszélyeztetett fajok között szerepel a Természetvédelmi Világszövetség Vörös Listájában, ma már csak védett övezetekben, cédrusrezervátumokban él.

(Élet és Tudomány)