



# Majdnem megvolt!

*Az 5165 méter magas Ararát és környezete határzóna és egyben katonai terület. Belépni csak fegyveres kíséreléssel és engedéllyel szabad*



**Tavaly novemberben egy Mazda B2500-as pick-uppal útra keltünk a török-örmény-iráni hármashatárhoz, hogy tiszteletünket tegyük at Ararát csúcsánál, ahol a bibliai árvíz idején megfeneklett Noé bárkája. Nos, az Ararátot megtaláltuk, a hajót azonban nem, a katonaság ugyanis megakadályozta hajmeresztő akciónkat.**

**D**ogubeyazit egyik legelőkelőbb szállodájában 8 euró egy kétágyas szoba, meleg víz pedig csak este nyolctól tizig van. Még sötét van, de mi már autónkhoz hordjuk hátizsákjainkat. Mindenki izgul, hiszen az Ararát környéke katonai terület, bejutni pedig kizárólag felügyelet mellett, engedéllyel lehet. Ez kétszáz eurónkba kerülne fejenként, s mivel mi ennek dupláját szántuk az egész útra, inkább „bevállaljuk” az illegalitást: négykerékű Mazda-ként képességeit kihasználva a kősivatagon át vágunk neki a hegy lábá-

ig húzódó 30 kilométeres szakasznak. Mire megjelennek az első napsugarak, letérünk a műútról, s a fociabba nagyságú kövekkel tarkított, dimbes-dombos pusztaságban próbálunk előrejutni. Az aszfaltgumik meglepően jól bírják a köveket, katonáknak pedig nyoma sincs. Egyre közelebb jutunk a külvilágtól elzárt kurd falvakhoz, melyeket a leg részletesebb térképen sem találunk. Elsősorban állattenyésztéssel foglalkoznak a helyiek, de sok a kézműves, s egy-két kertecskét is felfedezünk. Lassan gurulunk át a kövisek által alkotott települése-

ken, ahol néhány girbe-gurba vilanyoszlop és rozsdás parabola-antenna jelzi: 2005-öt írunk. Koszos, de mutatós terepjárónk per-sze azonnal felkelti a porban játszadozó gyermekek figyelmét. Visongva, 70-80 kilós pástorkutyák kíséretében rohannak felénk, ezért inkább nem állunk meg. A kölykökkel ellentétben a kaukázusi juhászok rendületlenül törtetnek felénk, s akár egy filmben, faltörő kosként csapódnak neki a 30-40 km/órával guruló autónak. Mi lesz velünk kocsinélkül – szólal meg valaki, jómagam pedig a gázra taposok. Mire

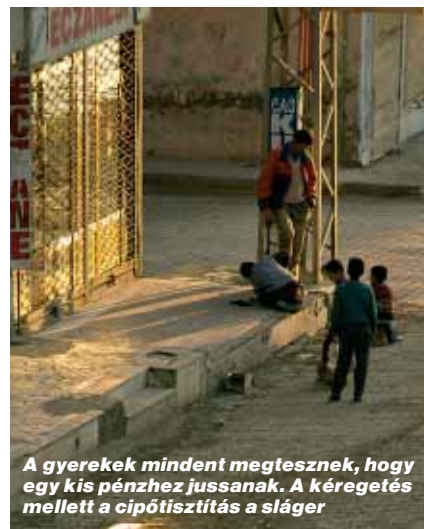
kikeveredünk, már kezdjük érteni, miért kötelező a fegyveres kíséret ezen a vidéken.

## Fel a kezekkel!

Az egyre nagyobb és egyre sűrűbben szétszóródott sziklák alaposan lassítják előrejutásunkat, ami nem túl szerencsés, mert a nyílt terepen tíz kilométerről is jól kivehető autónk és a körülötte gomolygó porfelhő. Végre találunk egy eldugottabb területet, ahol szusszanhatunk egyet. Eszünk, iszunk, fényképezünk, majd újra elindulunk, de a sziklák



**Kurd fiatalok az iráni határ szomszédságában. Szomorú jövőkép...**



**A gyerekek mindent megtesznek, hogy egy kis pénzhez jussanak. A kéregetés mellett a cipőtisztítás a sláger**



**Tatvani utcakép. Az autók és a lovak jól megférnek egymással**



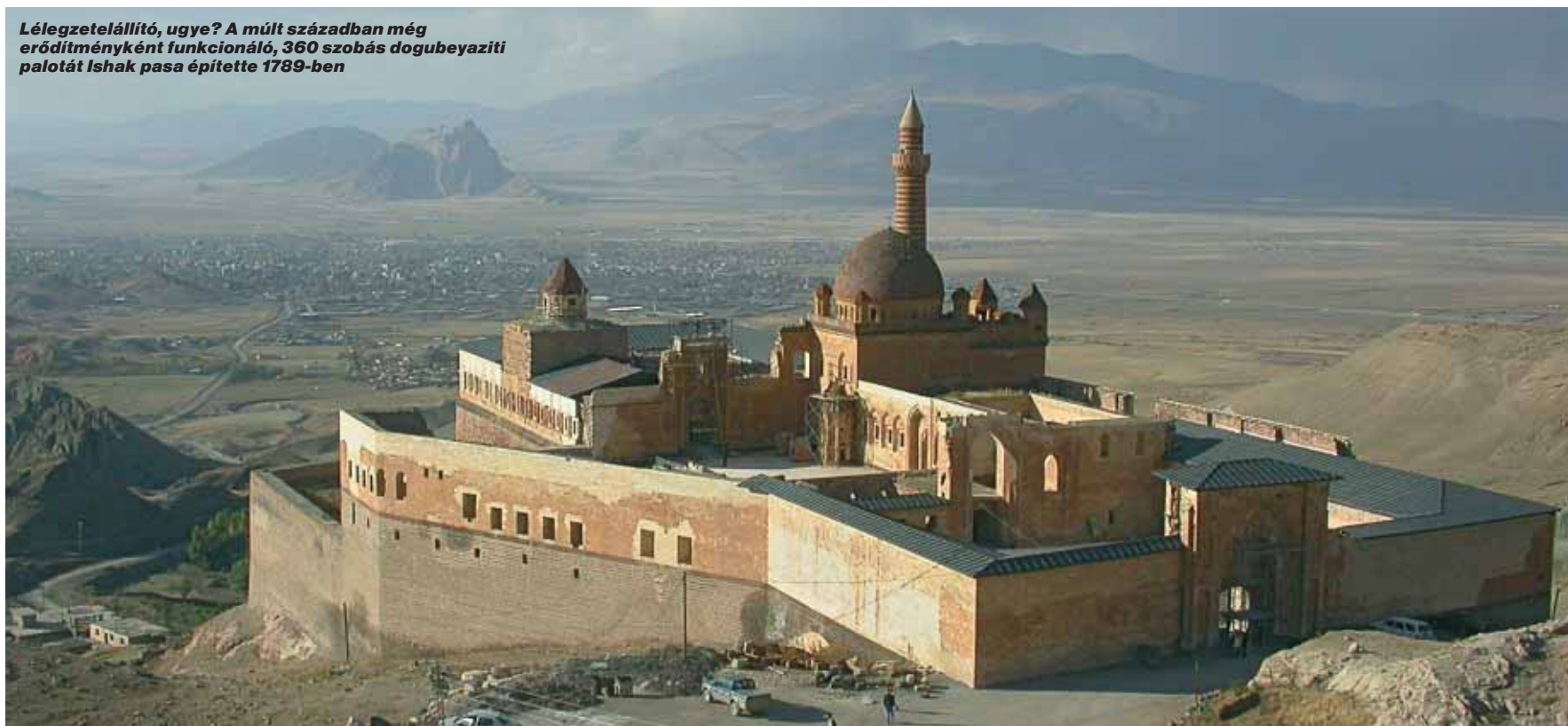
**Ember legyen a talpán, aki megküzd egy ekkora fenevaddal. A kiéhezett és agresszív kóbor kutyák a helyi lakosokra is komoly veszélyt jelentenek**



**Az isztambuli Nurosmaniye dzsámi szépen faragott boltíve**



**A raktértető a portól is védte a felszerelést**



**Lélegzetelállító, ugye? A múlt században még erődítményként funkcionáló, 360 szobás dogubeyaziti palotát Ishak pasa építette 1789-ben**

miatt kénytelenek vagyunk egy véletlenül felfedezett nyomvonalon továbbhaladni. Már azon morfondírozunk, hogy hol hagyjuk a Mazdát a csúshódítás idejére, de mire kitalálnánk a megoldást, katonai Land Rover Defenderek (!) fognak közre minket. Nehéz eldönteni, ki csodálkozik jobban – azonnali fejlődéstől rettegő csapatunk, avagy a fehér embert csak tévében látott határőrök. Egyikük int, hogy álljunk félre, s ezt nyomatékosítandó mellmagasságba emeli gépfegyverét. Nem kell kétszer mondania. Akkorát fékez, hogy a mögöttünk haladó

alakulat majdnem belénk száll. Kezem a kormányon – ki tudja, mi a módi, a többiek pedig felveszik a „mi nem tudtuk, ártatlanok vagyunk” arckifejezést. Az állig felfegyverzett katonák nem értik, miért maradunk az autóban, végül parancsnokuk nyitja ki ajtómat. Nem állom meg nevetés nélkül, amikor Attila barátom feladja rám az utolsó kenetet. Szerencsében látott határőrök. Egyikük int, hogy álljunk félre, s ezt nyomatékosítandó mellmagasságba emeli gépfegyverét. Nem kell kétszer mondania. Akkorát fékez, hogy a mögöttünk haladó

lépés, mi pedig hűledezve hallgatjuk az „új” híreket. Kínálunk bort és kolbászt, egyikük-másikuk meg is kóstolja a hazai inycenségeket, a fényképezőgépek láttán azonban újra előveszik a hivatalos hangnemet. Tegyük el azonnal és hagyják el a környéket – kapjuk az utasítást, s egészen megdöbbentően követnek bennünket, ahol megmutatják a Hegyácsi Szövetség irodáját. Még szerencse, hogy zárva van!  
Megköszönjük közreműködésüket, megtöltjük az időközben kiürült tankot, s a lehető leggyorsabban továbbállunk, magunk

mögött hagyva az 5165 méteres szent hegyet. Utunk délre visz, a méltán híres Van-tó irányába.  
**Van másik...**  
Átvágunk a Tendürek hegységen, ebédelünk egyet a Muradiye víz-es szomszédságában, s három óra körül megérkezünk Ercisbe, ami a maga módján csinos üdülőhelynek számít. Számátalan étterem és szálloda várja a kikapcsolódni vágyókat, így meglepően könnyen találunk biztonságos parkolóhelyet a Mazda számára. Egy azeri származású moteltulaj-

donos ajánlja fel privát garázsát, ahol – mindössze 30 euróért – két hétre letehetjük autónkat.  
Az este városnézéssel telik. Elmaradottsága ellenére a 147 ezer lakosú Ercis rendkívül hangulatos, s bár a történelem viszontagságait csak az óváros egy picinyke része

és Kadem Hatun pasa sírja veszelte át, viszonylag sok műemléket és mecsetet látunk. Jólesik egy kis levezetés a reggeli kalandok után, de már a másnap kezdődő – valódi – túrázás a központi téma. Rengeteg felszerelést kell magunkkal vinnünk, s ezek elosztása nem egy-

szerű feladat. Két sátor, öt hálózsák, 15 liter víz, tucatnyi konzerv, több vekni kenyér, komplett fotós felszerelés, no meg a teljes ruházat várja, hogy mégiscsak feljuthasson a hegyekbe. Hajnali háromra végzünk a szortírozással, s reggel hétkor elhagyjuk Ercist. Dolmussal

(helyközi járat) utazunk egy darabon, míg el nem érjük a hegyvonulat gerincét. Innen két hét alatt jutunk el a Van-tó nyugati partján fekvő Tatvanba, jószerivel gyalog. Megcsodáljuk a 4434 méter magas Süphan hósipkáját, érintjük a Nazaki és Nemrut tavakat, megta-

**Mazda B2500**

## Jóbarát

Kereken harmincnapos túránk alatt kiderült, hogy síthordás és terepezés mellett hosszabb utazásokra is tökéletes a Mazda B2500-as. Laprugós futóműve szinte a végtelenségig terhelhető, az autó mégsem hintázik a keresztbordákon, s szélsőséges esetekben sem „pattog el” a kanyarokban. 2,5 literes, 105 lóerős dízelmotorja kissé hangos, 100 km/óra felett pedig már 10 liternél többet fogyaszt, de erőlködés nélkül mozgatja az 1730 kilogrammos kocsitestet, s nem utolsósorban megbízható. Az összekerek, felezővel megspékelt hajtásrendszer révén gond nélkül közlekedhettünk a legmostohább útviszonyok közepette is, de a differenciálzár sokszor jó szolgálatot tett volna. Utasterében öt felnőtt fér el kényelmesen, az anyagok minősége átlagon felül, s az összeszerelést sem érheti kritika. Külön dicséretet érdemel a vízhatlan raktérfedél, ami amellet, hogy kedvezően befolyásolta a légellenállást és védte csomagjainkat, nyugágycént, asztalként és horgásztétként is megálta helyét.

**Nyitható, zárható, víz és pormentes lapos raktértető, bukókeret, duplafülkés pick-up platókra.**  
PLASZTIK SZABO Ballászdög Tel: 76-427-100, 30-9527-100

**SZABO**

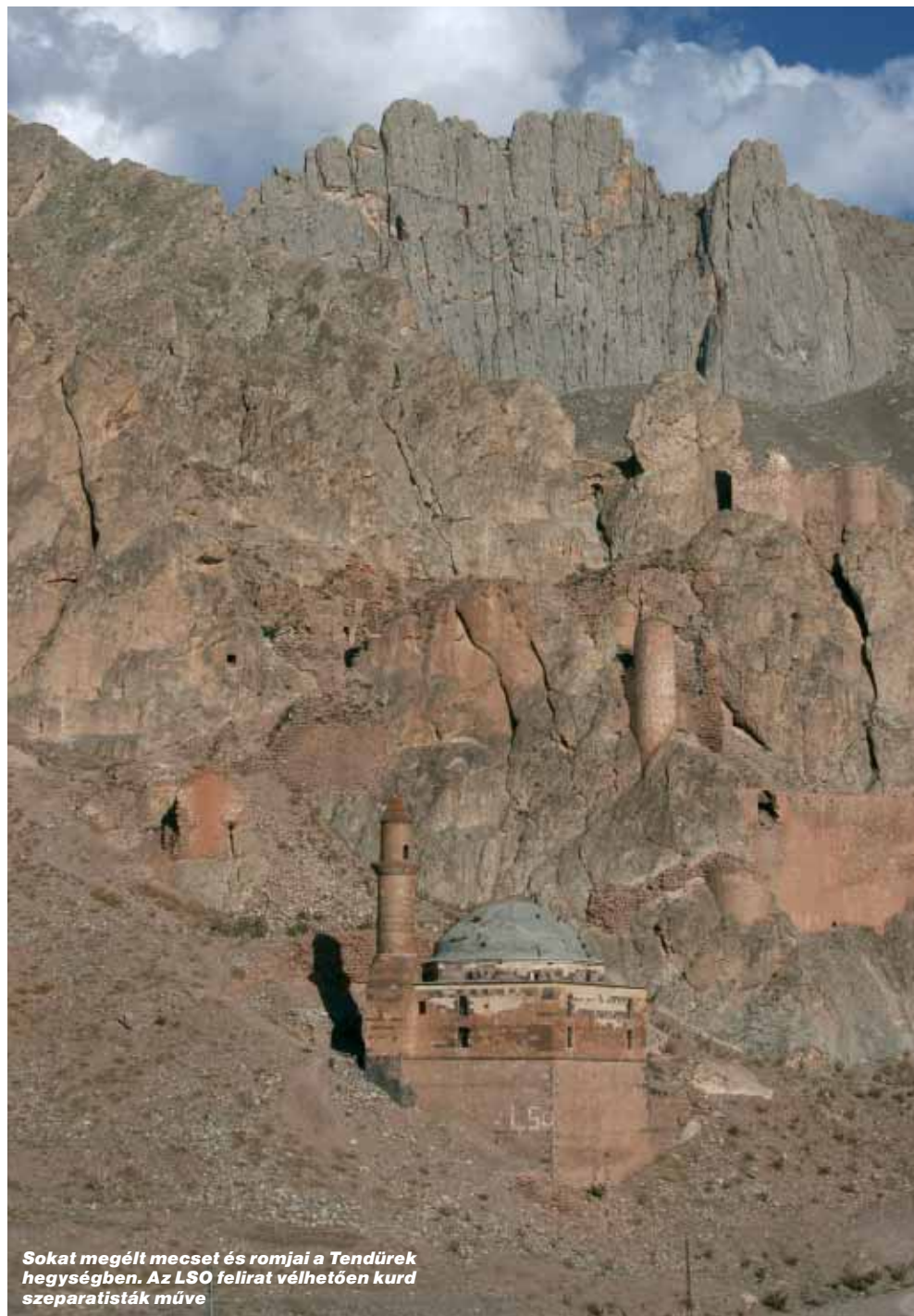
www.p.szabo.hu

Budapest-Ararát-Budapest

## Dióhéjban

Kilencezer kilométeres kalandunk ismét bebizonyította, hogy Európától keletre is lehet élni, sőt! Igazoltattuk bennünket rendőrök, határőrök és katonák, sátoroztunk a cigányok környezetében Bulgáriában és a legvadabb kurd vidéken, járkáltunk arabokkal és feketékkel teli kikötőben éjszaka, utaztunk csempészekkel, no meg behatoltunk tiltott katonai területre, mégsem ért bennünket semmilyen atrocitás. A határátkelőknél nem szedték szét csomagjainkat, nem kellett kellemetlen kérdésekre válaszolnunk, és a legrázósabb török átvizsgálás sem tartott tovább fél óránál.

A közlekedés kelet felé haladva egyre kaotikusabb. Míg szomszédainknál és Bulgáriában a lépten-nyomon traffipaxozó közegek jelentik a legnagyobb problémát, Törökországban a nem létező KRESZ-t kell figyelembe venni. Gyakoriak a kivilágítatlan kamionok, a kétszázal száguldó Mercedesek és az útra tévedt nyájak, ezért nem árt állandóan résen lenni, valamint az átlagosnál is óvatosabban haladni. Üzemanyag-vásárlásra mindenhol van lehetőség, a töltőállomások szinte egymást érik. Romániában 220 (3,1 lej), Bulgáriában 190 forintot (1,5 leva) fizettünk egy liter gázolajért, így a mai napig érthetetlen, miért kerül a dízel 330 (!) forintba a törököknél. Egy iráni kamionos beszámolója szerint hazájában kevesebb mint negyed dollár egy liter üzemanyag...



Sokat megélt mecset és romjai a Tendürek hegységben. Az LSO felirat vélhetően kurd szeparatisták műve

pasztaljuk, hogy milyen egy egész éjszakai homokvihár, s összebarátkozunk néhány hegyi pásztorral. Nagy élvezettel hallgatjuk előadásait, holott az elbeszéléseknek csak töredékét értjük. Négy-öt hónapot töltenek egyedül a hegyekben, nyájai és kutyáik társaságában, így nem csoda, hogy mindenről határozott gondolataik vannak. A mérhetetlen szegénység ellenére boldog emberek élnek ezen a vidéken. Kicsinyke jussuk elég az életben maradáshoz, a paradicsomi környezetben pedig

képtelenség igazán nekibúsulni. Ahogy egyikőjük mondta: „aki dolgozik, az megél, amúgy sincs szükségünk semmire”.

### Egy hónap

A kéthetes vadkempingezés alatt sikerül igazán kikapcsolódnunk, és a már-már végtelennek tűnő nélkülözés után kitörő boldogsággal érkezünk a partra. Valaha hatalmas lávafolyam hömpölygött le ezen a vidéken, mely kihűlve elzárta völgyet, így jöhetett létre 1646

méter magasan a 3713 négyzetkilométeres víztükör. A Nemrut-vulkán lábánál fekvő, katonákkal teli Tatvanban mindössze egy éjszakát töltünk, s egy kiadós zuhanózás elég, hogy a mennyekben érezzük magunkat. Naplemente után az apró büfékkel tarkított kikötőben mulatjuk az időt, s az is kiderül, melyik hajóval juthatunk vissza árván hagyott autónkhoz. Alig 3 euró a sétahajózás Ercisbe, ráadásul komunk az Akdamar szigetre épített X. századi keresztény templom felé is kitérőt tesz.

Hat napunk maradt a hazautazásra, ami annyit jelent, hogy napi 700 kilométert kell megtennünk az elkövetkező egy hétben. Mielőtt igazán „nekiindulnánk”, meglátogatjuk az útba eső Diyarbakirt. Elég tíz percet sétálunk az időszámításunk előtt 2000 évvel alapított, 1,4 millió lakosú kurd fővárosban, hogy eldöljön, egyszer még el kell jönnünk Törökország keleti részére. Hiába kalandoztunk itt közel 20 napot, még ezernyi látnivaló akadna.



Felújítás alatt a hatodik században épített Hagia Sofia



A kopár részeken kiszuperált tankerek tartályaiban tárolják a fűrt kútból származó ivóvizet



Érdekesség a Top Kapi Szerájából (Isztambul). A szultán felöltőjére a Korán teljes szövegét felfestették



Hangulatos fűrgölgömpék egy Ercis-i kereskedőnél. Darabja 700 Ft

Az elkövetkező két napban egy 40 eurós bírságot (traffipax) leszámítva zökkenőmentesen jutunk vissza Isztambulba, váltott vezetéssel. Megérte sietni, így még maradt egy napunk ajándékvásárlásra és bóklászásra a Boszporusz-parti városban. Hazafelé a madárinfluenza miatt elrendelt román korlátozások miatt inkább Szerbia felé kerülünk. 2000 kilométert teszünk meg mindössze három hosszabb pihenővel, így igencsak leharcolt csapatot fogad a rózskei határátkelő. Hűsleges

Mazdánk fogyasztási rekordot dönt: az M5-ösön beéri 9,5 literrel 100 kilométeren. Teljesítményéről csupán fel-felvisítő ékszíja és alaposan megkopott gumija árulkodik, mosás után szinte vadonatújnak látszik. Együtt visszük vissza a Mazda központi telephelyére, s próbálunk nem elérékenyülni, amikor kulcsa végleg kikerül kezünk közül.

Kovács Zsigmond  
Fotó: Kovács Éva, Láng Olivér,  
Márton Attila és a szerző

Ne maradjon le semmiről!

Részletes TV műsor egy hétre  
film, mese, sport, sorozat ajánlók  
Hazai és külföldi sztárok testközelből

tvr-hét  
Műsor és magazin

Kérve szombaton