

Vardøi expedíció 2004-ben I.

A Vénusz-átvonulást sokan kísérték figyelemmel szerte a világban, viszont kevesen mondhatják el azt, hogy olyan helyen járhattak ez alkalomból, amely a jelenség történeti vonatkozásában és magyar vonatkozásában is jelentős. Ez a hely egy apró – alig 3 km hosszú – sziget, mely Norvégia és Európa északkeleti csücskében fekszik, több mint 400 km-rel a sarkkörön túl és közel 4000 km-re hazánktól. Egy sziget, ahol eddig kevés magyar járt, mégis mindenki nagy örömmel beszél róluk, és főképpen két csillagászról, Hell Miksáról és Sajnovics Jánosról.

Egy tudományos dolgozat keretében nekem sikerült megismételnem az utat és a szigeten töltenem egy rövid időt és felejthetetlen élményekkel hazatérni. Az utazás nem kevés költségre került és nem kevés munkát igényelt, de hosszú és kitartó pályázatírásaim és szervezkedéseim meghozták gyümölcsüket: jelentős anyagi támogatáshoz jutottam a Berzsényi Dániel Főiskola Hallgatói Önkormányzata révén, és sikerrel megszerveztem az utat.

Az utazás

Utamat szerettem volna azon az útvonalon megvalósítani, mint Hell Miksáék, azonban ez két tényező miatt is nehéznek tűnt. Az egyik, hogy az út nagyon időigényes lett volna, és mint nappali tagozatos hallgató bizony jócskán a vizsgaidőszakban jártam, a másik, hogy a költségek is jóval nagyobbak lettek volna, ha Hellék útvonalát követem. Némi tervezgetés után döntöttem úgy, hogy egy rövidebb, gyorsabb és olcsóbb útvonalat választok, Finnországon keresztül. Sajnos a német közlekedés közbeszólt: június közepéig nem indítottak kompot Helsinkibe, így maradt utolsó lehetőségnek a Svédországba való átkelés.

Négyen indultunk útnak. Utunk Szlovákián, Csehországon át Lengyelországba vezetett, ahol a Gdansk melletti kikötővárosból, Gdyniából indult a kompunk. Némi helyi adminisztráció után feljutottunk a kompra, ami este fél nyolckor indult és másnap reggel nyolcra ért Karlskronába, Svédország egyik déli kikötőjébe.

Itt tettünk némi kitérőt Jönköpig felé, egyik útítársam ismerőseinél pihentünk meg, majd Stockholmnak vettük az irányt. Míg Lengyelországban szinte alig tűnt fel a növényzet változása, addig Svédországban már teljesen más kép fogadott. Talán úgy lehetne jellemezni Svédországot, hogy „zöld”. Rengeteg túlevelű erdő található ott, ezek szinte Finnország északi részéig végigkísértek bennünket.

Stockholmban már nem volt sötét az éjszaka. A Nyilasban járó – 2 nappal telehold utáni – fogyó hold is csak alig vöröslött fel az égen, és szinte alig észrevehetően pislálkolt Stockholm fényei között. A svédeknél télen szinte alig jön fel a Nap, 10 óra körül felkel, viszont délután kettőre már lámpát kell gyújtani.

Aznap este Svédország északi részén pihentünk meg egy éjszakára, méghozzá Luleában, egy csodálatos városkában. A hajnali hőmérséklet már csak 7 °C volt, és nappal sem emelkedett 15 °C fölé, mégis a helyiek közül sokan rövidnadrágban és pólóban sétálgattak.

A finn határon Haparandánál keltünk át, már határellenőrzés nélkül. Következő megállónk Rovaniemiben, Lappföld fővárosában. A sarkkörön fekszik, és ez egyben a legészakabbra fekvő nagyváros Finnországban. A sarkkör meg is van jelölve, méghozzá egy hídszerű boltívvvel az út fölött, mellette pedig egy Mikulás-vidámpark ta-

lálható. A finnek úgy tartják, hogy a Mikulás Rovaniemiben él, és innét indul minden karácsonykor útjára a világ minden tájára. Aki úgy gondolja, az év bármely szakában felkeresheti a jóságos Joulupukit (Mikulást) otthonában, a város mellett található Mikulás városkában. Ezért nem is meglepő, ha június ellenére Mikulást és manókat látnak a park körül, mi pedig már azon sem lepődünk meg, amikor a városban havazni kezdett. Némi városnézés és apró vásárolgatás után indultunk tovább északnak, az Inari-tóvidék felé.

Utunk egyik legtöbb odafigyelést igénylő pontjához értünk, hiszen a finn nemzeti állatok földjére érkeztünk, „akik” bizony nem nagyon törődnek a KRESZ-szabályokkal. Az úton táblák is felhívják a figyelmet erre, és nem is autóztunk sokat, amikor az első kisebb rénszarvascorda felsétált elénk. A rénszarvasnak rendkívül jó rejtőszíne van, szinte csak az utolsó pillanatban lehet észrevenni őket. Nemegyszer hirtelen fékezés lett az eredménye ezeknek a találkozásoknak. Ekkor – egy ötlettől vezérelve – elővettem a táskámból a 6x30-as binokuláromat, majd az „anyósülésről” rénszarvasfigyelő navigálásba kezdtem. A dolog hatásos, bárkinek ajánlom, jóval előbb észlelhetőek a szarvasok, és időben felkészülhetünk a velük való találkozásra.

Az Inari-tóvidék csodálatos, és a kihaltság ellenére rendkívül sok a lakókocsis turista és a nekik épült kemping. A turisták közül is kiemelkedően sok a német! Ivalo és Inari egy nagyon turistaközpont, pár üzlettel, szállóval és campinggel, azonban innen északra szinte már csak a kihalt táj fogadott minket. Az utolsó népesebb kisváros Ivalo, a következő település, Inari már sokkal kihaltabb. Kaamanent pedig már észre sem vettük, csak azt a táblát, ami Utsjoki irányába mutat.

Utsjoki felé a közel 100 km-es szakaszon szinte nem láttunk embert, összesen 2 autó jött velünk szembe egész úton. Igaz, a részletes autósatlaszomban van pár település jelölve, azonban ezeknek nyomat sem láttuk, esetleg pár kihalt faházat a fák között. Talán 30–40 km-re lehetünk Utsjokitól, amikor lassan kezdett a táj megváltozni, hegyvidéki jellegűvé válni. A lejtőkön hófoltokat pillantottunk meg.

A kihalt tájon való több órás autózás után már nagyon vártuk Utsjokit, ahol egy pörgős kisvárosra számítottunk, azonban nagyot csalódtunk. Üres, faházak városkát találunk, ahol csak automata benzinkút működik és az összes bolt már nagyon hamar bezár. Egy jó tanács annak, aki arra autózik: csak tiszta, ropogós eurót tegyen a benzinkúti automatába, különben soha nem fog tudni tankolni!

Utsjokiban két választása lehet az embernek, ha Vardø felé igyekszik. Vagy elmegy Nuorgam felé és ott kel át a határon, vagy még Utsjokiban átlépi a határt, méghozzá egy hídon a Skieccanjokka folyón. Bármit is választ, egy gyönyörű helyen fekvő városkába ér egy óra autózás után, Tana broba.

Mi a hídon való átkelést választottuk, hiszen így főútvonalon haladhattunk végig Tana broig. A híd elején található egy kis épület, benne a határőrökkel, akik – annak ellenére, hogy Norvégia nem EU-s ország – nem igazán törődtek velünk, még ki sem jöttek az épületből, hiába álltunk meg. A híd végén egy tábla fogadott bennünket, rajta felirat: Vardø (jobbra).

Átkelés után a folyó partján haladtunk tovább, túloldalon – párhuzamosan velünk, de a finn területen – a nuorgami út volt látható. A települések, melyeket a térkép feltüntet a finn oldalon, csak lakókocsiból és parkolókból álltak, a norvég oldalon pedig egy-két apró faházból.

Tana bro csodálatos völgyben fekszik, olyan helyen, ahol a folyó lassan egy fjorddá válik. A környék fontos útjai itt futnak össze, és innen indulnak tovább a jelentősebb

települések felé. Egy gyönyörű hídon hajtottunk át, majd ahhoz a ponthoz értünk, ahonnan ráfordultunk a közvetlen útra Vardø felé.

Kihaltabb, de annál csodálatosabb táj fogadott minket, végig a Varanger-fjord partján. Rengeteg bárányt láttunk (sorszámozva) és kissé kevesebb rénszarvast. Nemsokára Vadsø-ba értünk, ami színes faházaival egy igazi norvég halászáros hangulatát keltette, és feloldotta a táj szürkeségét. Itt zuzmókön kívül szinte már semmilyen növényzet nem volt található, ezért meglepett, hogy egyes házak mellett igazi gyepet is láthattunk, fűnyíróval! Elhagyva a várost kopár sziklák és egy csodálatos tengerpart mellett haladtunk tovább Vardø irányába. A két település között gyönyörű sziklák és tengerpart fogadott minket, meg is álltunk pár percre csodálni az érintetlen természet szépségét és a tenger hullámszását. A tengerparti nézelődés után egy magaslatra vitt fel az út, melyről nemsokára megláttunk a szigetet, ami egy igazi oázis látványát keltette bennünk a kietlen táj után.

A szigetre vezető úton két nyitott sorompón is átkeltünk, melyek az út lezárását szolgálják a téli időszakban. Mint a helyiektől megtudtuk, a sziget novembertől április elejéig hójárón kívül mással nem közelíthető meg, ilyenkor zárják le a sorompót. Az út egy alagútban folytatódott (2,9 km hosszú, legmélyebb pontja 88 m), a másik végén pedig a város névtáblája fogadott minket.

Vardø

A Vardø szigetén lévő települést 1789-ban nevezték ki várossá. A város a világ legészakabba fekvő és Norvégia egyik legrégebb erőd-városa. Az erősség a harmadik nyolcágú csillag alakzatban épült erőd Norvégiában. A sziget és a település a várossá emeléssel egy időben kapta a „Tradicionális jogokat” Dánia és Norvégia királyától, VII. Keresztélytól.

A szigeten és közvetlen környékén minden megtalálható. Repülőtér, bank, szerkesztőség, szálloda, hajó kikötő, étterem, butik és még sorolhatnám, de ezek árai nem a magyar pénztárcákhoz vannak mérve. A szigetlakók egy része a helyi üzletekben, szállókban dolgozik, páran a keleti oldalon található radarállomáson, sokan pedig a halászatból élnek. Az erődparancsnok elmondása szerint a közelben működött egy halfeldolgozó üzem, és a legtöbb vardøi ott dolgozott, ekkor 3500-an éltek a szigeten és környékén. Ez az üzem a nyolcvanas évek végén bezárt, akkoriban sokan elköltöztek, azonban a halfeldolgozás és a rákászás újra fellendülőben van. A halászat és halfeldolgozás modern technológia alapján működik, világszínvonalon, rengeteg különleges terméket itt készítenek, mint például halfilé, kaviár és garnélarák-termékeket.

A sziget környékén halásszák a hely egyik különlegességét, királyrákot. A közel 9 kg-osra megnövő rákfajta sok halászt és turistát csal a környékre. A környék sziklái és egy közeli pici szigeten – Hornøyán – rengeteg ritka tengeri madárfaj él, mely sok ornitológust vonz a környékre. Egy helybéli ornitológus fiatalemberrel én is megismerkedtem, aki elkápráztatott csodálatos madárfotóival. A kis szigetet tájvédelmi körzetnek tekintik, és csak bizonyos időszakban látogatható, akkor is szervezett csoportokban.

Vardøben általános és középiskola is működik, halászati technikai képzéssel. A középiskolában – amelyet 1938-ban alapítottak – az általános oktatási tárgyak között van a számítástechnika, az egészségügy és az angol nyelv.

A sziget környékén rengetegen tartanak bárányt vagy rénszarvast. Nyáron szabadon engedik őket, a telet pedig karámban vészelik át. A nyár kissé megkésve érkezik a környékre, július közepe körül, de eltart egészen szeptemberig is.

A sziget és a rajta lévő erőd, a Vardohus, turisztikai látványosság, történelmi emlék. Ez az erőd egy norvég utazási iroda által szervezett hajóút egyik állomása, mely rengeteg turistát és bevételt hoz a szigetnek. Az utazási iroda vardøi képviselőjének vezetőjével – egy kedves finn hölgygel – beszélgettem a hajóútról, amely azonos útvonalon viszi az utasokat a szigetre, mint amelyiken Hell és Sajnovics is érkezett. A hölgy – a Vénusz-átvonulás alkalmából – a szigeten kikötött hajón végigvezetett minket (talán abban reménykedve, hogy egyszer ügyfélként is megtiszteljük a társaságot), és bemutatta a hajót, ami egy luxusszállónál is pazarabb és igényesebb volt. Végezetül egy prospektust és egy névjegykártyát nyomott a kezembe rajta az iroda telefonszámával és e-mail címével. A prospektuson szereplő árakból hamar megtudtam, hogy ezért a pazar útért bizony mélyen a pénztárcába kell nyúlni, hiszen még a legolcsóbb kabin is 300 000 Ft-tól kezdődik egy személyre, de ezért cserébe – a prospektusban is látható – csodálatos tájakon utazhatunk végig első osztályú szállás és kiszolgálás mellett.

A szigeten található egy állomás (Globus II), melyet itthon NATO-bázisként és katonai létesítményként ismernek. Egy helybéli úr, aki az állomáson dolgozik, illetve az erődparancsnok is felvilágosított, hogy mi is a létesítmény feladata. A berendezés egy olyan radarállomás, amely a hidegháború alatt az orosz kémműholdak pontos pozícióinak és pályáinak bemérésére szolgált. Manapság már más a feladat. Továbbra is műholdakat mérnek, azonban a már ismerteket és előre jelzetteket. Ez a létesítmény méri ki a műholdak pontos helyzetét, melynek segítségével egy központban – gondolom, a Föld más pontjain hasonló állomások mérési segítségével – meghatározzák pályáját, majd a pályamódosításhoz szükséges paramétereket.

A létesítményben dolgozó illető, Kai-Egil Evjen, elmagyarázta nekem, hogy miként is zajlik egy műhold bemérése radarhullámokkal, majd megsemmisítése és pályamódosítása a különböző állomások méréseinek segítségével. Amint elmondta, kétféle megsemmisítést szoktak alkalmazni, az egyik a föld légkörébe való vezénylés, a másik a parabola pályán való kiröpítés. Mindkettőhöz pontos előzetes mérések szükségesek, majd a – feltehetően az adott ország műholdjához tartozó központ – eldönti, hogy üzemanyag és pályaelemek tekintetében melyik megsemmisítés vagy pályamódosítás szükséges. Természetesen a pályájukról kissé letért műholdakat is itt és hasonló állomásokon mérik ki, és adatokat szolgáltatnak arra, hogy miként lehet az eredeti pályára visszaállítani azokat.

A létesítmény soha nem volt amerikai kézben és soha nem szolgált katonai támaszpontként, csupán egy radarállomásként, mely mindig is a norvég hadsereg tulajdonában, csak annakidején a NATO-nak szolgált információkkal az orosz kémműholdakról.

Amúgy az orosz határ nincs messze a szigettől, tiszta időben még el is lehet látni odáig, hajóval pedig másfél óra az út. Sokan átjárnak oda vásárolni, hiszen jóval olcsóbb, mint bárhol Norvégiában, és ott is sok mindent meg lehet kapni.

MITRE ZOLTÁN

(Következő számunkban folytatjuk.)