

A magyar történelem egyik legszebb száma kapott egy újabb jelentést: két nap alatt nyolcvanötön körbemotoroztuk Magyarországot, mármint belülről, a határhoz legközelebb eső, járható, szilárd burkolatú utakon.

Az ötlet nem a miénk volt, de szívesen csatlakoztunk Sárvári Zsolt, alias Mackó, az onroad.hu és a motorozz.hu felhívásához Fekete Gyula Szabolcs, azaz Gyuszkó barátommal, két jobbára megegyező, hétéves BMW F650 CS típusú motorkerékpár nyergében.

Hogy miért jó az embernek két napon át kvázi folyamatosan nyeregben ülnie, apró, jelentős részben ismeretlen településeken át és a közöttük vezető, többnyire gyenge minőségű utakon rommá rázatnia magát, a dzsekijére és bukójára, no meg persze a motorjára ujjnyi vastag bogárlekvárt gyűjtenie? Lehet kalandként, erőpróbaként vagy éppen „ismerd meg hazádat” országjáró és földrajzi hiányokat pótló túraként tekinteni rá. Vagy lehet arra fogni, hogy már közel egy éve teljesítettünk utoljára 24 órás távot (és untuk a címlapon ezt olvasni:-). Végül is mindegy: a tett halála az okoskodás motívum mentén nekivágtunk, fittyet hányva fórumtársunk, mrt666 kedves figyelmeztetésének, miszerint lelkiismeretesen ehhez az úthoz legalább nyolc nap kell, hogy mindent lásson az ember.

Az idén első ízben kiírt teljesítménytúra szabályai szerint a megadott itinert követve 48 órán belül kellett körbemotoroznunk hazánkat – ám a kiindulás és egyben érkezés pontját a 11 szakasz indulópontjai közül lakóhelyünk és tetszésünk szerint magunk választhattuk.

Mi Esztergomra voksoltunk, ahonnan - némi reggeli itthoni tétovázás után – május 8-án pénteken 10 óra 49 perckor indultunk útnak Visegrád felé. Az óránként közlekedő szobi révet természetesen rögtön lekéstük, így az első közel egy órát a térkép preparálásával kezdtük. Ekkor döbrentünk rá, hogy rendszerint kicsinek aposztrofált hazánk ilyen szempontból elég tekintélyes távolságot jelent majd: több mint 2000 kilométert két nap alatt megtenni zömében mellékútvonalakon bátor vállalkozás.

A Bogi névre hallgató, szorgalmasan töfögő komppal átkelve a túlpartra elindultunk északnak, Letkés felé. Vámosmikola után Tésának fordultunk, ahol a faluszéli házépítők lelkesen érdeklődtek, mi ez a rengeteg motor, amennyit többnyire egy év alatt látnak a csendes faluban. A ribizliültetvények között – hiszen ez hazánk egyik legfőbb bogyósgyümölcs- és szörptermő vidéke, gondoljunk csak a komp állomását jelentő Szob településére és a nemrég újból megmentett Szobi Szörpgyárra – Bernecebarátin át a Parassapusztai határátkelő felé jutottunk ki a 2-es útra. A nyolcvanas években síelni indulva Szlovákiába mindig itt csodáltuk meg a tankok vasúti lerakódását megkönnyítő betonrámát – mostanra azonban már csendes vidék ez. Honton az obligát tűzoltókocsi – szinte minden jelentősebb településen áll egy, érdekes jelenség – mellett álló, államalapító Szent István királyunkra emlékező emlékmű lefotografálása után visszatértünk a 2-es útra, majd Drégelypalánknál lefordulva keletnek Balassagyarmat felé indultunk. Szécsénynél északnak fordulva Nógrádszakállon (az itiner vicces megfogalmazása szerint „a megye állszörzetén”) áthaladva Litkét kerestük, ahol a községházán az 1848-as emléktábla emlékeztetett arra bennünket, milyen kevés óránk is maradt a 48-ból. Így sietősen továbbáztunk és három Karancson keresztül máris a kies Salgótarjánban találtuk magunkat, amivel teljesítettük az első etapot.

Rövid pihenő után felköthettük a gatyánkat, hiszen a rally-rajongók számára zárandkohelynek számító ceredi gyors útvonala következett. A jobbra-balra kanyargó szerpentinén – az újonnan szerelt, remekül tapadó Michelin Pilot Road 2 gumiknak köszönhetően – sikerült mindkét csizmaorromból lekoptatni egy keveset, így Zabaron, Domaházán, és Hangonyon át a szintén nem építészeti szépségéről ismert Ózdra érkezve volt miért kifújni magunkat. A Bánréve felé vezető úton közvetlenül a határátkelő előtt fordultunk jobbra, hogy Serényfalván, Keleméren és Zádorfalván át, Ragálynál - hála Istennek, az Imola-Kánó tavaly megtapasztalt rettenetes állapotú szakaszát elkerülve, ugye Lejmi? – egyből Aggteleknek és Jószafeőnek tartva gyönyörködhezzünk az Aggteleki karszt pazar látványában. Szinen áthaladva ismét a szlovák határnak vettük utunkat. A határ előtt jobbra fordulva Hídvégárdón megcsodáltuk a Millenniumi emlékművet, ahol mind a tizenkét évszázad saját oszlopot kapott, rajtuk egy-egy réztáblán a legjelentősebb összmagyar és helyi történelmi eseményekkel, és elbeszélgettünk a görcsös kezével botra támaszkodó kedves bácsival, aki megkért, azt is írjuk meg, hogy ez olyan rendes falu, ahol minden pénteken tisztára söprik még az utcát is.

Rakacánál Szászfa és Karsznokvajda felé fordultunk, majd a buzitai határátkelőnél rájöttünk, hogy tavaly a 24 órás BMW-MTM futamon itt láttuk meg a gyönyörű hajnalpírt Kassa felől ébredni, így fényképezkedtünk és a természet szavára hallgatva megszenteltük az emlékhelyet.

Ha eddig nem lett volna elég a rallyből, a szemerei gyorsan bepótolhattuk. A remek rázkódástól azonban lerázódott az akkumulátor negatív pólusán a sarut rögzítő – az általam biztos nem gőzerővel meghúzott – csavar, így az ülést felnyitva csak a hatos hűlt helye fogadott, ami magyarázatot adott arra, miért is állt le a motor. Megnyugodva, hogy nem az akksi adta fel, némi praktikus drótozás után a péntek esti könnyed csavarkeresésbe fogtunk, amit Göncön

egy határtalanul jóindulatú mentőautó-szerelő srác, Zoli segítségével sikerült remélhetőleg egy életre megoldani. (Csak hogy érzékeltesük a helyi, a fővárossal homlokegyenest ellenkező mentalitást: a srác a remek lehúzásesély helyett egy fillért sem fogadott el, csak annyit kért, ha legközelebb arra járunk, ugyan köszönjünk be hozzájuk. Egy biztos: Göncöt sem csak a bibliafordításról és a barackpálinkáról fogjuk ismerni mostantól…) A rövid intermezzo után visszatérve utunkra Zsujtán, Abaújtúron és Kékedén keresztül Hollóháza (a Porcelánút) következett, ahol talán utoljára néztük meg a tönk szélére és ezzel eladósorba került porcelángyárat. Füzérkomlóson, Filkeházán és Pálházán, majd Mikóházán és Széphalmon át (tisztelet Kazinczynak, és az e helyen újonnan épült, egyedülálló Magyar Nyelv Múzeumának) Sátorlajújhelyre értünk, ami egyben a hosszúra nyúlt második etap végét jelentette. A város főutcáján egy pizzériának nevezett étteremben megvacsoráltunk (remek Zempléninek titulált, palacsintatészta-betétes húsleves és sonkás-pörccs-túrós csusza segítettek a kiéhezett szervezet feltöltésében).

Immár sötétben indultunk Alsóbereckin, Karoson, Karcsán és Pácinon keresztül Zemplénagárdnak, ahol a késő esti órákban is kaput hegesztő fiatalember kérdés nélkül mondta: „Az élelmiszerbolt száma 114-es, és arrafelé vezet az út Cigándra”. Mint kiderült, ezt már vagy ötven motorosnak elmondta előttünk. Így a kérdésre szánt időt is megspóroltuk, ami azonban nem volt elég ahhoz, hogy a Tisza-hídon, Szabolcsveresmarton, Záhonyon, Zsurkon és Eperjeskén át elérjük az este 10-ig nyitva tartó tiszamogyorósi pontonhidat, így kerülhettünk egyet ismét – ezúttal Vásárosnaményon át. Mivel azt is felmértük, hogy a szakasz végén a csengeri benzinkút sem lesz már nyitva éjjel, így Fehérgyarmaton tankoltunk, és onnét vágunk vissza Tivadarnak, Szatmárcsekének (ahol ezúttal Kölcseyre emlékezhettünk), hogy Tiszacsécsén sisakot emeljünk Móricz Zsigmond előtt, akinek a szobra ott áll szülőháza kertjében. Milota, Uszka, Kispalád, Méhtelek, Rozsály és Csengersima érintésével jutottunk el Csengerre, ami a harmadik szakasz végét jelentette.

Ekkor már rendesen éjszaka volt, így szinte azonnal továbbálltunk Csengerújfal felé. Miután a schengeni határt őrző, megnyugtatóan gyakori határőrök megállítottak a dokumentek ellenőrzésre, Gyuszko motorja nem indult be, így (ismét lecke a nagyvárosiaknak!) a két határőr-rendőr engedélyt kért, hogy betolhassa a gépsast. A sikeres akciót követően jó utat és óvatos vezetést kívántak, elmesélve, hogy egy motorostársunkat nem messze érte baleset. (Utólag kiderült, hogy egy megtermett kuvasz vette rossz néven a betolakodót, és kiütötte a kollégát a nyergéből, aminek lapocka- és Hayabusatorés lett a vége.) Szalmaváros után elvettük a Tiborszállásnak vezető ösvényt, így némi dakaros éjjeli földutazást követően kicsit északabbra, Nagyecsednél találtuk meg az aszfaltcsíkot. Onnét Vállajra mentünk, ahol megnéztük a horgásztónak a benzinhuszárok bajusza alá mosolyt csaló elnevezését (mi más lehetne, mint Váll-tó). Nyírbátoron Piricsének fordulva jutottunk el Penészlek és Fülöp után az nyírábrányi országhatárig és az azt jelző Határpont nevű presszóig. Itt már, bevallom, a kivilágosodott idő ellenére nagyon fáztam, ezért pár perc jóleső vacogás és energiapótló müzliszeletelés-csokiburkolás után jöhetett az otthoni, hajdúsági és bihari terep (igen, idevalósi a családuknak, én is kelet-magyarországinak vallom magam, hiába születtem a székesfővárosba). Sorra jött Vámospercs, az itiner szerint „a Keménykalap és Krumpliorr fagyjárása származásának helye”; Bagamér, Álmosd (nomen est omen), Létavértes, Pocsaj, Kismarja, Nagykereki a Bocskai-várral, majd Biharkeresztes. Berekbőszörmény és Körösszegapáti után jött Körösszakáll, amit nem tudtam nem édesapámhoz kötni – elvégre Körös is, szakállas is. Onnét Biharugra, Zsadány, Mezögyán következett, majd Sarkadkeresztúron át végül az etap célállomását jelző Sarkad, ahol szerencsére már kinyitott a benzinkút és - mivel reggelizőhelyet nem tudtak ajánlani – a kedves kutas melegített egy szendvicset, ami az életmentő kávéval tökéletes reggelit jelentett. Ilyenkor derül ki, hogy az ember milyen kevésnek is mennyire tud örülni…

Ott találkoztunk Szöllősi Lacival, alias Apuval, aki Harley-je nyergében egész napra társunknak szegődött. Gyulán át Eleknek vezetett az utunk immár hármashban, majd jött Lökősháza, Dombegyház, Battonya (a fiatalabbak már nem emlékeznek a Battonyától Nemesmedvesig elnevezésű „felszabadulástörténeti” vetélkedősorozatra, aminek köszönhetően egy generáció tanulta meg e települések nevét). Mezőhegyes és Pitvaros után Nagylakon biccentettem anyai nagyapám emlékének, aki ott született – kimondani is sok – 104 éve. Apai nagyapám, aki kicsit feljebb, a határ túloldalán, Körösgyéresen látta meg a napvilágot, most 107 lenne. Hiába, öregszem. Magyarcsanád és Apátfalva után gyorsan jött az etap vége, Makó.

Innen Kiszomboron, Klárafalván és Deszken át Szeged városa felé indultunk, aminek a szombat délelőtti csúcsforgalma sokkoló volt az előző nap csendje után. Majd jött Rőszke, Mórahalom, Kissor, Ásotthalom és Kelebia. Útközben a homoki tanyavilág szorgos népének földasátrai, öntözött zöldség- és gyümölcskertjei között vezetett az utunk, és az egész túra talán egyik legszebb pontjaként hatalmas, virágzó akácerdőn keltünk át, ahol a szűk út két oldalán kinyújtott kézzel simogatni lehetett a mézillatú virágokat, és ahol már csak Vera Chytilová filmjeinek böhúsú szöke neredái és azok felbukkanása emelhették volna a tétet és az élvezetet. Kelebia után, Csikériát követően egész hamar jött Bácsalmás, így délre újabb etapot teljesítettünk.

Katymár után következett Bácsborsód, majd a holtpontra Gara községében, ahol a melegben kóvályogva számoltuk a fészületeket a templom és a kápolna szépséges emlékparkjaiban. Csátalja után Hercegszántónál ismét jobbra fordulva kerültük el, hogy átcússzunk a határon, és Budzsák, majd Homorúd felé indultunk, hogy végül elérjük – percre pontosan – a mohácsi kompot. Mohácson fagy- és kávészünetet tartottunk, majd jöhetett a Mohácsi Történelmi Emlékhely után Sátorhely, Bezedek a turulos oszloppal, Kislippó, Magyarbóly, Beremend, Kistapolca, Egyházasharaszti, Matty, Drávaszabolcs, Kovácsida, Kémes és Vajszló. Vejtin újabb tűzoltókocsi várt ránk, ahol a buszmegállóban fotózkodtunk is, igaz, kissé haditudósítósan sikerült a kép. Zaláta, Sellye, Drávafok, később

Drávakeresztúr, Tótújfalu Potony és Kastélyosdombó után jöhetett Darány, majd az etap vége, Barcs.

Innét igazi élménymotorozással gurultunk Babócsa, Vízvár, Berzence, Csurgó és Gyékényes felé. Zákányon megcsodáltuk a klasszicista oszlopsoros-timpanonos templomot, Nagykanizsán – a közelgő estét érezve - pedig hiába kerestünk megfelelő etetőhelyet, így Fityeházán keresztül Letenyéig hajtottunk, ahol megadtuk magunkat sorsunknak és a napvégi faszenes-rostonsütős illatorgiának, így leültünk pleszkovicát vételezni (hiába, no, a horvát határon jártunk, vagy mi?). Ha pedig már egyszer leszálltunk a motorról, Laci készítésére meg is aludtunk – mi ketten három órát, ő reggelig. A segítőkész és Zalában megszokottan csinos pincérlány még reggelicsomagot is készített a konyhán a korai indulóknak.

Éjjel egykor „pihenten” és teljes vértetben indultunk Tornyiszentmiklósnak. Jött Gosztola, Nemesnép, Szentgyörgyvölgy, Velemér, Magyarszombatfa, Bajánsenye, Őrszentpéter, Szalafő és az Őrség. Apátistvánfalván nem láttuk, sajnos, hány kereszt van a templom tetején a cserépen, mert még sötét volt, cserébe fél négyre már Szentgotthárdon, a nyolcadik etap végén jártunk.

A 8-as úton sebtiben tovább indulva (nem messze a már megidézett Nemesmedvestől) – és a Vasaljára tett rövid kitérőt követően – Ják felé fordultunk, majd Nárai után Pornóapáti („a szexfilmekben szereplő papról elnevezett település”, az itiner szerint). Innét Narda, Búcsú és Bozsok felé haladtunk. Kőszeg előtt meg kellett állnunk a pirkadatot megcsodálni: az út s-betűin ködpamacsok gomolyogtak a sötét cserjék és a halványrózsaszín ég előtt. A megállás annyira jól sikerült, hogy Gyuszkó gépe újfent nem indult, és csak egy arra haladó segítőkész autós (foglalkozása szerint buszsofőr, éppen a hajnali járathoz indult) támogatásával sikerült beugrasztani a motort. Kőszeg után Peresznye, Zsira és Und következtek, majd Sopronhorpácson át az etap végét jelző Lövő.

Hatkor már Sopronkövesden, Nagycenken és Kópházán át Harka felé tartottunk, ahonnan – a béna soproni úttereléseken átvágva – Fertőrákos jött. Mivel tavaly erre kerékpároztunk a családdal, ismerős útvonal volt: integettünk az emlékműnek, a kőbányának, a Mithras-szentélynek, az ásványmúzeumnak és persze a Fertő-tónak, majd továbbhajtottunk Balfon át Fertődnek. Ott északnak fordulva a pomogyi határátkelő felé tartottunk, a határ előtt jobbra fordulva pedig Tőzeggyármajornak, ahol Kati büféjében zúzó reggea és szemfelpattintó kávé várt – nincs is jobb dolog másnap (harmadnap?) reggel hétkor a megfáradt szervezetnek. Osli után kedvenc nevű településem, Bősárány, majd Jánossomorja jött, végül Mosonszolnok, ahol megbámultuk a foci pályányi játszóteret. Az utolsó előtti etap végét Rajka jelezte, ahonnan – a kishatárátkelőn átkelve csupán hét kilométer az egyik legszebb kortárs múzeumépület, a Dunacsúnyi duzzasztómű szigetére épült szlovákiai Danubiana . (Tessék csak megnézni egyszer!)

Ezt persze most kihagytuk, és mivel kezdett elfogyni a türelmünk, így rövid tankolás után tempósabb (és egyre tempósabb) haladással tartottunk a Szigetköz falvain, Dunakilitin, Halászin, Püskin, Lipóton, Héderváron, Ásványrárón, majd Dunaszegen át Győrbe, utána pedig a 10-es, Tokodaltárótól a 11-es úton Esztergomba, ahol a kiindulási pontunkra így percre pontosan 48 óra alatt, testben kissé megviselten, lélekben azonban felfrissülve és élményekben gazdagabban értünk vissza.

A mérleg: az induló 108 közül 85 motor teljesítette a távot, ebből 15 – köztük mi ketten – a megadott 48 órás időkereten belül. Számításaim szerint megtettünk 2024 km-t, elhasználtunk motoronként uszkve 77 liter benzint, vezettünk tisztán körülbelül 38 órát, aludtunk háromat, ettünk meleg ételt kétszer. Jómagam pedig megerősödtem abban a hitemben, hogy van még értelme ennek az országnak, ha ilyen szép és rendben tartott részei vannak, és ilyen rendes, segítőkész, jóindulatú emberek lakják.

Elbizonytalanodott városlakóknak, igazi szépséget és kalandot keresőknek bátran ajánljuk a túrát. Persze, lehetőség szerint többször 48 óra alatt.