

EÖTVÖS LORÁND TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR

Kalandregényekben szereplő útvonalak rekonstruálása korabeli térképek alapján

SZAKDOLGOZAT
FÖLDTUDOMÁNYI ALAPSZAK
TÉRKÉPÉSZ ÉS GEOINFORMATIKUS SZAKIRÁNY

Készítette:

Bordács Anna

Témavezető:

Dr. Irás Krisztina

adjunktus

ELTE Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék



Budapest, 2019

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
2. Jules Verne – 80 nap alatt a Föld körül	3
2.1. Ismertető	3
2.2. Útleírás.....	4
3. Selma Lagerlöf – Nils Holgersson csodálatos utazása.....	16
3.1. Ismertető	16
3.2 Útleírás.....	17
4. Felhasznált térképek	20
4.1. Oldmapsonline.org	20
4.2. David Rumsey Map Collection	21
4.3. Térképek	22
4.3.1. 80 nap alatt a Föld körül.....	22
4.3.2. Nils Holgersson csodálatos utazása.....	26
5. Térképszerkesztés folyamata	27
5.1. Könyvek névanyagának felhasználása	27
5.2. Térképek elkészítése.....	29
6. Összegzés.....	32
Irodalomjegyzék	33
Melléklet	35
Köszönetnyilvánítás.....	36
Nyilatkozat	37

1. Bevezetés

Munkám célja létrehozni egy olyan, fizikai formában is megjelenő kisebb térkép-gyűjteményt, mely segít a fiatalabb olvasóknak az általam feldolgozott történetek megértésében, nyomon követésében és térbeli elhelyezésében, ezzel valóságosabbá téve és közelebb hozva az eseményeket. Olyan klasszikus műveket válogattam össze, melyek a fiatal olvasóközönség kezében gyakran megfordulnak. A kiválasztásnál fontos szempont volt, hogy a történet valós helyszíneken játszódjon, illetve kitalált helyszín esetén az adott település vagy terület elhelyezkedése a valós világban nagyjából meghatározható legyen. Két könyvet választottam ki: Jules Verne - *80 nap alatt a Föld körül* és Selma Lagerlöf- *Nils Holgersson csodálatos utazása*, melyekről egyenként külön fejezetben számolok be Ezt követően bemutatom a felhasznált forrásanyagot, majd a térképek elkészítésének folyamatát írom le. A két mű feldolgozásának folyamata kis mértékben eltért, mivel más-más arányban tartalmaznak valós és fiktív elemeket. Még a nagyrészt valós helyszínekkel leírt történetet könnyen tudtam követni a térképeken, addig a kitalált helyszínek „valós” helyét csupán a szöveggörnyezetre hagyatkozva kisebb-nagyobb pontossággal állapíthattam meg. Mindkét könyv esetében a feldolgozás párhuzamosan haladt az olvasással. A jegyzetek készítésekor két fontosabb feladatom volt, a földrajzi nevek időrendben való kigyűjtése és meghatározni, hogy mikor játszódik a történet. Ezen információ birtokában tudtam elkezdeni a térképek keresését, amelyek segítségemre voltak a gyűjtemény elkészítésekor.

2. Jules Verne – 80 nap alatt a Föld körül

2.1. Ismertető

Jules Verne francia író, akit a mai napig a science-fiction irodalmi műfaj korszakalkotó alakjaként tartanak számon. Műveiben az elrugaszkodott fantáziavilág és a természeti törvények egyensúlyban vannak, a fiktív történeteket természettudományos tényekre alapozva írta meg. Nem titkolt célja volt a laikusok és az ifjúság érdeklődésének természettudományok felé fordítása, illetve, hogy felhívja a tudományos élet figyelmét a még megol-

dásra váró problémákra. (Bokor, 1897) Mondhatjuk, hogy munkáiban megjósolta több találmány születését (pl.: űrhajó, atombomba, televízió), illetve ezeket ihlette, melyek nagy része a 20. század vívmánya. (Fodor, 2018)

A 80 nap alatt a Föld körül az író egyik legsikeresebb műve, mely az egész világon ismert és népszerű olvasmány. Vernét az 1869-70-es évben történő építészeti áttörések ihlették a könyv megírására. Ez alatt a rövid idő alatt megnyitották a Szuezi-csatornát, befejezték az Amerikai Egyesült Államokat átszelő vasútvonalat és összekötötték az indiai szubkontinensen haladó vasútvonalakat. (Butcher, 1995) A történet szerint Phileas Fogg a londoni reformerklub tagjaival fogadást köt, miszerint 80 nap alatt körül kell utaznia a Földet. Az állomások és körülmények igen részletes leírása segítségével az olvasó képzeletben átélheti, hogy milyen lehetett abban az időben egy ilyen nagy vállalkozást véghez vinni.

2.2. Útleírás

A dolgozathoz az Alexandra könyvkiadó 1996-os kiadását használtam, ami a Franklin-társulat kiadása alapján készült. A könyv első olvasása után az első feladatom volt, hogy megállapítsam, hogy mikor játszódik a történet. Az író rögtön az első oldal legelején feltűnteti, hogy 1872-ben járunk. Az utazás ezév október 2-án veszi kezdetét, a kitűzött határidő pedig 80 nappal később, december 21. Az olvasás során időrendi sorrendben összegyűjtöttem a fontosabb földrajzi neveket. Az útleírás bemutatása és elemzése során szeretném kiemelni azokat a részleteket, melyek a történet fikció részét képezik és szembeállítani azokkal, melyek a valóságnak megfelelnek. (Ez alatt nem a cselekményt értem, hanem a földrajzi vonatkozású leírásokat.)

A kiindulási pont London, ide kell visszaérkeznie Phileas Fognak miután kelet felé indulva körül utazta a Földet. Az utazás Európát átszelő része nincs igazán részletezve a könyvben, csak a fontosabb érintési pontokat tüntette fel az író. Londonból október 2-án vonattal Doverbe utaztak inasával, Passepartouval. A XIX. században már születtek tervek egy, Franciaországot és Angliát összekötő alagút építésére, azonban a tényleges megvalósítás a XX. század második feléig elmaradt. (Oliver Smith, 2019) Ebből következik, hogy a két utazó a Dover és Calais közti utat csakis hajóval tehette meg. Calaisból Párizsba, majd a Mont Cenis hágón keresztül Turinba (Torinó) érkeztek és az Appennini-félsziget

keleti partján végig haladó vasútvonalon Brindisi kikötővárosba jutottak. Ezen szakasról nincs részletes leírás, a történetben a Morning Chronicle nevű újság és Phileas Fogg úti naplója említi.

„Londonból Szuezebe, a Mont Cenis és Brindisi felé:” – Morning Chronicle, 17. oldal

„Elindulás Londonból szerdán, október 2-án, este 10 óra 45 perckor. Érkezés Párizsba csütörtökön, október 3-án, reggel 7 óra 30. Elutazás Párizsból csütörtök 8 óra 40 reggel. Érkezés Turinba péntek október 4-én reggel 6 óra 35. Elutazás Turinból 7 óra 29 perckor reggel. Érkezés Brindisibe szombat október 5-én 4 órakor délután.” – Phileas Fogg úti naplója, 31. oldal

A Brindisiből Bombaybe vezető utat a Mongolia nevű postahajóval tették meg.

„A Mongolia rendszeren közlekedett Brindisi és Bombay között a Szuezi-csatornán keresztül.” – 25. oldal

A hajó útvonala a Földközi-tengert a Vörös-tengerrel összekapcsoló újonnan épült Szuezi-csatornán vezetett keresztül, majd Ádenben a gőzös szénnel való feltankolása idejére megálltak. Innen már további megálló nélkül Bombaybe érkeztek. A könyvet ihlető események közt szerepelt a csatorna 1869-es megnyitása is, ezért ez a rész fontos eleme a műnek. A 10 évnyi munka eredményeképp lehetővé vált a hajózás Indiába és a Távol-Keletre Afrika megkerülése nélkül, ami sok ezer kilométerrel rövidítette le az utat. (Ayhan-Hegedüs, 2014) A Mongolia a valóságban is létező gőzhajó volt a Peninsular and Oriental Steam Navigation Company kezében. A brit vállalat a XIX. század korai éveiben alakult és működése során utas- és teherszállító feladatokat látott el az Egyesült Királyság, Portugália, Spanyolország, Ausztrália, India és a Távol-Kelet között. A Mongolia egy csavar-gőzös volt, melyet 1865-ben bocsátottak először vízre és 23 év szolgálat után 1888-ban vonták ki a forgalomból Bombayben. (www.clydeships.co.uk, utolsó elérés: 2019. május 12.)

A két utazó október 20-án érkezett Bombaybe, innen Kalkutta felé igyekeztek tovább, hogy ott ismét tengerre szállhassanak. Az író említést tesz arról, hogy aki korábban Kalkuttába akart menni, annak egy jóval hosszabb hajóút során meg kellett kerülnie a szubkontinenst és Ceylon érintésével juthatott el oda. Erre már többé nem volt szükség köszön-

hetően a vasútvonal befejezésének, ami a Hindusztáni-félszigetet teljes szélességében átszeli. A hálózat kiépítését több vállalat végezte, a Bombayt Kalkuttával összekötő vonal az East Indian Railway (EIR) és a Great Indian Peninsular Railway vonalainak egyesítésével történt, így 1870. március 7-től már közvetlenül lehetett utazni a két nagyváros között. (Navaneeth Krishnan S, 2012) A vonal nem egyenesen szeli át Indiát, hanem egy nagy ívet tesz egészen Allahabadig és onnan a Gangeszt követve ereszkedik le Kalkuttához. A könyv pontosan leírja, hogy merre halad:

„A Great Indian Peninsular Railway főbb pontjai a következők:

Bombay szigetéből kiindulva keresztülmetszi Salcette-et, Tannah mellett a szárazföldre ér, érinti a nyugati Ghates-hegyláncolatot, északkeleti irányban halad Burhampurig s innen tovább egész Allahabadig csaknem teljesen függetlenül. Bunkelbundtól aztán keletre hajlik Benáresz mellett, keresztülmegy a Gangeszen, egy kis kanyarulatot képez, s aztán déli irányban halad Burdivanon és Chandernagor francia városon keresztül Kalkuttáig.” – 41. oldal

Az Indián való keresztülutazás nagy fejezete a könyvnek. Verne leírása az eseményekről és a földrajzi környezetről igen részletes, azonban nem egységes. Míg egyes területeket pontosan ábrázol, addig másokat elég hiányosan, olykor hibásan mutat be. A térképen való nyomon követés során ezek a hiányosságok szembetűnők. Rögtön az elején van egy rész, ami nem felel meg a térképen láthatóknak.

„Egy órával Bombayból elindulása után a vonat Salcette szigetén keresztül a szárazföldre ért. Callvan állomásnál, jobbra hagyván azt a szárnyvonalat, mely Kandallah és Pounah irányában dél felé visz, Pauwell állomáshoz érkezett.” – 45. oldal

Abban az esetben, ha a Pauwell nevet a térképen szereplő Panwellel azonosítjuk, akkor ez a rész hibás. A *Hindostan or British India* c. térképhez nincs jelmagyarázat így nem lehet biztosan megállapítani, hogy a kétféle vonalas jel különböző vasútvonalakat jelöl, vagy az egyik vasútvonalat, még a másik utat. Ettől függetlenül a térképrészleten látható (1. ábra), hogy Panwellen keresztül nem vezet egyik sem, tehát nem lehetett ott vasútállomás abban az időben.



1. ábra Panwell elhelyezkedése

Az ezt követő néhány oldalon a leírások elég pontosak, a felsorolt nevek a térképen könnyen felismerhetők.

„A vonat az éj folytán keresztülhaladt a Ghassen-hegyláncolatán, elhagyta Naffiket és másnap, október 21-én a Khandeish síkságra ért.” – 46. oldal

„Malligan állomáson túl érkeztek ama szomorú vidékre, melyet Káli istenasszony követői oly gyakran fertőztettek meg vérrel.” – 47. oldal

„Fél egykor Burhampur állomásra ért a vonat... Az utasok gyorsan reggeliztek: aztán néhány percnyi sétát tettek a Tapsy folyam árnyékos partjain...” – 47. oldal

„Estefelé érkeztek a Santpour-hegységhez, mely a Khandeish síkságot Bundelkuntól elválasztja.” – 48. oldal

Ezután jön a történet azon része, mely az útvonal leírás tekintetében a leghomályosabb. Annak ellenére, hogy 1870-től megnyílt a teljes vonal Kalkuttáig az utazóközönség számára, a könyvben ennek az ellentéte szerepel.

„Reggel nyolc órakor, tizenöt mérföldnyire Rothaltól egy erdőirtás közepén egy hegyre ért a vonat, mely néhány munkáslakás által volt környezve.” – 48. oldal

„-Hol vagyunk? – kérde Sir Francis.

-Kholby falunál – válaszolt a vezető.

-És itt megállunk?

-Úgy van; a vonal még nincs kiépítve.

-Hogyan! Még nincs kiépítve?

-Nincs. Még mintegy 50 mérföldnyire, Allahabadig, hol újra kezdetét veszi a vonal, nincsenek lerakva a sínek.” – 49. oldal

Rothal és Kholby elnevezést egy általam vizsgált térképen sem találtam, illetve semmilyen egyéb információra nem akadtam a kutatás során. Mivel az események ezen része a térképek szerint nem egyezik az akkori állapotokkal, illetve a könyv nem útleírás, hanem tudományos fantasztikum ezért feltételezhető, hogy Verne ezen neveket csak kitalálta. Ennek ellenére Kholby az egyetlen nem valós név melyet elhelyeztem a térképen, mivel az út során átszállási pontként szerepel (vonatról elefántra). Ettől a ponttól kezdve a szereplők elefántháton folytatják útjukat.

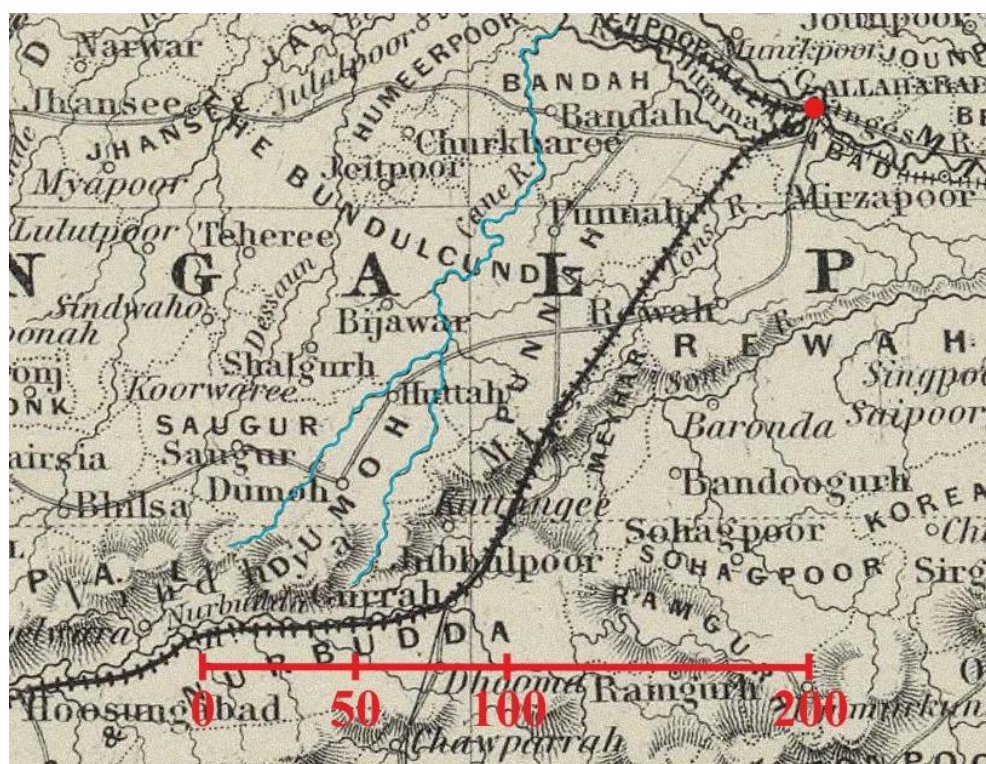
„A vezető rövidíteni akarván az utat, letért a vasút irányáról.” – 52. oldal

„Este nyolc órakor a Vindhia-hegység főláncolatán keresztül haladtak, és egy hegy lábánál állapodtak meg ismét. E napon 22 mérföldet haladtak és még annyira voltak Allahabadtól.” – 54. oldal

Az utóbbi részlet sem felel meg a valóságnak. Korábban azt írta, hogy a vonal nagyjából 50 mérföldnyire Allahabadtól szűnik meg és hogy körülbelül az út felénél értek a hegylánchoz. Azonban a Vindhia-hegység (Vindhya Mt.) a térkép szerint jóval több, mint 22 mérföldre húzódik Allahabadtól. (2. ábra)

„Dél felé Kallenger falu mellett haladtak el, mely a Caninak, a Gangesz egyik mellékfolyójának partjára esik. A vezető szándékosan kerülte a lakott helyeket, s biztosabban tartotta a vadon vidékeken való utazást. Allahabad már csak tizenkét mérföldnyire volt.” – 54. oldal

Kallenger nevű településre vonatkozóan Kholbyhoz és Rothalhoz hasonlóan nem találtam leírást, azonban a Cani folyó (Cane R.) a térképen is szerepel. (2. ábra)



2. ábra Allahabad, Vindhia-hg. és Cani-folyó egymáshoz viszonyított helyzete
(Hindustan or British India, 1874)

Allahabadtól kezdve, ahol ismét vonatra szállhatnak, egész Kalkuttáig nem történnek említésre méltó kalandok. Ezt a szakaszt gyorsan letudja az író, ennek ellenére az útleírás részletes és pontos.

Kalkuttában újból nekivágtak a tengernek a Rangoon nevű gőzössel, hogy következő fontos állomásukhoz, Hongkongba érkezenek.

„A Rangoon a nagy Óceáni-gőzhajózási Társulat egyik csavargőzőse volt, 1770 tonna hordképességgel és 400 lóerejű gőzgéppel.” – 75. oldal

Az Óceáni-gőzhajózási Társulatot (Ocean Steamship Company) Alfred és Philip Holt alapította 1866-ban. Attól kezdve Blue Funnel Line néven gőzhajókkal való szállítmányozási szolgáltatást végeztek az Egyesült Királyság és Kína között. A hajózási útvonalaik közt soknál szerepel Hongkong, azonban egyik sem érinti Kalkuttát, és Rangoon nevű gőzhajójuk sem volt. (The Ships List, 2006) A www.theshipslist.com nyilvántartása szerint azonban egy másik társaság Rangoon elnevezésű hajója 1863-ban épült és 1871-ben Ceylonnál zátonyra futott. Ezen információk birtokában sem lehet biztosan állítani, hogy Verne innen vette az ihletet, de a fellelhető források birtokában ez tűnik a legvalószínűbbnek. A Rangoon útja szintén könnyen nyomon követhető.

„Az óriási öböl, melyet a tengerészek les brasses de Bengale név alatt ismernek, a legcsekélyebb akadályt sem gördítette a hajó útjába. A Rangoon csakhamar a Grand Andaman szigetcsoporthoz érkezett...” – 76. oldal

„Szerdán, október 30-án a Rangoon a Malakai-tengerszoroson haladt keresztül a hasonló nevű sziget és Szumátra között. Másnap négy órakor kötött ki Szingapúrban, magát a további utazásra köszénnel ellátandó.” – 81. oldal

„Így haladtak el Annam és Kokinkína partjai mellett.” – 83. oldal

„Fogg Phileas úti jegyzeteiben a gőzös érkezése november 5-re volt előirányozva, és csak 6-án szerdán érkezett Hongkongba.” – 87. oldal

A Hongkongban történt események következtében az utazók csapata két részre vált és más útvonalakon jutottak el a következő átszállási pontra, Yokohamába. Passepartou az eredetileg tervezett módon, a Carnatic fedélzetén utazott egyenesen Japánba, míg Phileas Fogg, mivel lemaradt a hajóról, kényszermegoldásként egy másik bárkával, a Tankadérével előbb Sanghajba ment, majd ott átszállt a General Grantre. Ugyanis ez a gőzös, melynek célja San Francisco, Sanghajból indul és Japán érintésével jut el az Egyesült Államokba.

„-A San Franciscóba közlekedő gőzös nem Yokohamából indul. Yokohama és Nagaszakiban megáll ugyan, de tulajdonképpeni induláshelye Sanghaj.” – 101. oldal

A Tankadére azon tengerszoroson keresztül hajózott, ami Formosa (Tajvan) szigetét a szárazföldtől elválasztja. A könyvben ez „jokiai tengerszoros” néven szerepel, azonban erről a névváltozatról nem találtam feljegyzést és térképeken sem így szerepel.

„A közelebbi éj alatt a Tankadére vígan vitorlázott a jokiai tengerszoroson, mely Formosa szigetet a szárazföldről elválasztja.” – 106. oldal

Végül kalandos módon Japánban ismét találkoztak és innen együtt vágta neki a Csendes-óceánnak a General Granttel.

„A Yokohamából San Franciscóba közlekedő gőzös a Pacific Mail-steam Company tulajdona volt, s a neve General Grant.” – 123. oldal

A Pacific Mail Steamship Company részvénytársaságot 1848-ban alapították New York-i kereskedők. Az első Csendes-óceánt átszelő menetrend szerinti vonalat 1867-ben indították, mely San Francisco, Yokohama és Hongkong között működött, majd kiterjesztették Sanghajig. (Fessenden Nott, 1867) A történetben szereplő útvonal tehát fedti a valóságot, azonban az interneten fellelhető források szerint a vállalat nem rendelkezett General Grant nevű hajóval. (The Ships List, 2010)

„Óceántól óceánig – mondják az amerikaiak.” – 136. oldal

Ezzel a kifejezéssel jellemzik az Egyesült Államokat átszelő vasútvonalat, mely a regény megírásának egyik ihletője. A vonal nem egy egységet képez, több rész összecsatolásának eredménye.

„Valóságban azonban a Pacific rail-road vasútvonal két külön részre van osztva. Egyik része úgynevezett Central pacific, és e rész San Francisco és Oregon között fekszik. Másik része az Union Pacific, Oregon és Omaha között. Innen New Yorkig öt különböző vonal eszközli az összeköttetést az Atlanti- és Csendes-óceán között. New York és San Francisco tehát ez idő szerint egy vasútvonal által vannak összekapcsolva.” – 136. oldal

1862-ben Abraham Lincoln hagyta jóvá azt a kongresszusi törvényt, ami a csendes-óceáni vasúti törvényt is tartalmazta (Pacific Railway Act). A vasút építése a Missouri folyótól nyugat felé történt a Csendes-óceánig. Ennek keretei közt jött létre a Union Pacific Rail Road vállalat 1862. július 1-jén. Council Blufftól kiindulva haladt és a Central Pacific

Railroad vonalával, ami Sacramentótól épült keleti irányba, a Nagy-Sóstó térségében találkozott. A két vonal egyesülve csatlakozott a keleti parton már korábban kiépített hálózattal, így létrejött az első transzkontinentális vasútvonal, amit Pacific Railroadnak neveztek. (www.up.com, Timeline)

„A Pacific rail-road Iowa, Kansas, Colorado és Oregon államok felé ágazik el. Omahából kiindulva, a Platte-folyó bal partján halad egész az északi ág torkolatáig. Innen a déli ág irányát követi: átmetszi a Laramia területet és a Wabash-hegységet, megkerüli a sóstavat, a mormonok fővárosáig, áthalad a Tuiller völgyén és az észak-amerikai sívaton, a Codar és Humboldt-hegyláncolat, a Humboldt-folyón keresztül a Sierra Nevada előtt el, a Sacramento-folyó hosszában a Csendes-tengerig anélkül, hogy a vonal emelkedése még a Rocky Mountains áthágási pontján is meghaladná mérföldenként a százhusz lábat.” – 137. oldal

A leírás ezen a szakaszon is kifejezetten részletes, a főbb állomásokon kívül természet és mesterséges objektumokat is említ, melyeket a vonal érint, mint például a vonal közeli erődöket, vasúti hidakat, vízfolyásokat, hegységeket, völgyeket stb. Az út egy pontján, amikor a Nagy-sóstóhoz érnek, az utasok Odges állomásnál kiszállnak, és néhány órá sétát tesznek a vonat indulásáig. Innen egy kissé zavaros rész következik. A következő oldalakon az író úgy festi le a történeteket, mintha azok ugyanabban a városban játszódnának. A környék bemutatása alapján ez „Salt-Lake-City”, ahogy az író is nevezi, de ezen kívül bizonyítékként szolgálhatnak még egyéb részletek is.

„A város a Jordán-folyam és a Wabash-hegység közötti nagy térségen fekszik...1853 óta fallal van körülkerítve a város.” – 146. oldal

Az egyik lehetséges eset, hogy Odges állomás Salt-Lake-City része, azonban erre utaló információkat sem könyvben, sem más forrásokban nem találtam. A másik lehetőség, hogy az Odges név a térképen szereplő Ogden egy más alakja, ami Salt-Lake-Citytől körülbelül 30 mérföldre északra található. Amennyiben ez a helyes, akkor a körülmények leírása ezen információk birtokában nem pontos, könnyen félreértelmezhető, mivel biztosra vehetjük, hogy a vonat Salt-Lake-Cityt is érintette. Erre bizonyíték az a bekezdés, mely a tovább haladás irányát tárgyalja.

„A vonat elindult a Nagy-sóstó mellől, s egy óra múlva északnak fordult a Weber-folyóig, mintegy 900 mérföldnyire San Franciscótól. E ponttól kezdve ismét keletnek fordult, s a Wabash-hegységen haladt keresztül.” – 148. oldal



3. ábra Vasútvonal elhelyezkedése a Nagy-sóstó környékén (United States, 1872)

Plume-Creek állomásnál meg kellett szakítaniuk útjukat egy indián támadás miatt. A Kearney-erődnél dúló csata alatt a vonat továbbhaladt, a következő pedig csak este érkezett, így Phileas Foggnek más jármű után kellett néznie, hogy még időben New Yorkba érhessen. Erre a célra egy vitorlás szánt találtak, mellyel légvonalban Omahába utazhattak.

„Omaha egyenes vonalban – méhröptében, mint az amerikaiak mondják – 200 mérföldnyi távolságban van Kearney-erődtől. Ha a szél folyvást kedvező marad, öt óra alatt megtehetik e távolságot” ... „A vasútvonal e vidéken délnyugatról északnyugatra haladt, Green-Island és Columbuson keresztül.” ... „Columbust elhagyva, Schuyler és Fromont városokon keresztül Omahába érkezik. E részén mindenütt a Platte-folyó jobb partján halad a vonal.” – 174. oldal

„A szán rövidebbre vette e vidéket, keresztülmeteszvén amaz ívet, melyet itt a vasút képez.” – 175. oldal

Az Egyesült Államok keleti részén már a XIX. század első felében kiterjed vasúthálózat épült ki, így Omahából, ami központi szerepet játszott a vasút történetében, számos vonal indult ki a keleti part irányába, illetve az ország északi és déli régióiba. A leírást követve azonban könnyen kiválasztható a szereplők által bejárt rész Chicagóig, majd onnan New Yorkig.

„Omahából Chicagóig a Chicagó-Itock-Island vasúti pályán kellett haladniuk... Amerikai gyorsasággal röptül keresztül a vonat Iowa, Council-Butte, Moines és Iowa City városon. Éjjelre kelve, Davenport mellett haladt keresztül a Mississippin és Rock Islandnál Illinois államba érkezett. Másnap este 4 órakor érkezett a romjaiból már fölépült Chicagóba.” – 177. oldal

„Chicago New Yorktól 900 mérföldnyire van. Vonat indult elég Chicagóból ez irányba. Mr. Fogg egyik vonatról a másikra ült át. A Pittsburg-Fort-Wayne-Chicago vasút első mozdonya egész sebességgel indult el... Mint a villám futott keresztül Indiana, Ohio, Pennsylvania és New Jersey államokon, ...” – 178. oldal

Késve érkeztek New Yorkba, így a postahajót, mellyel Liverpoolba utaztak volna lekésték.

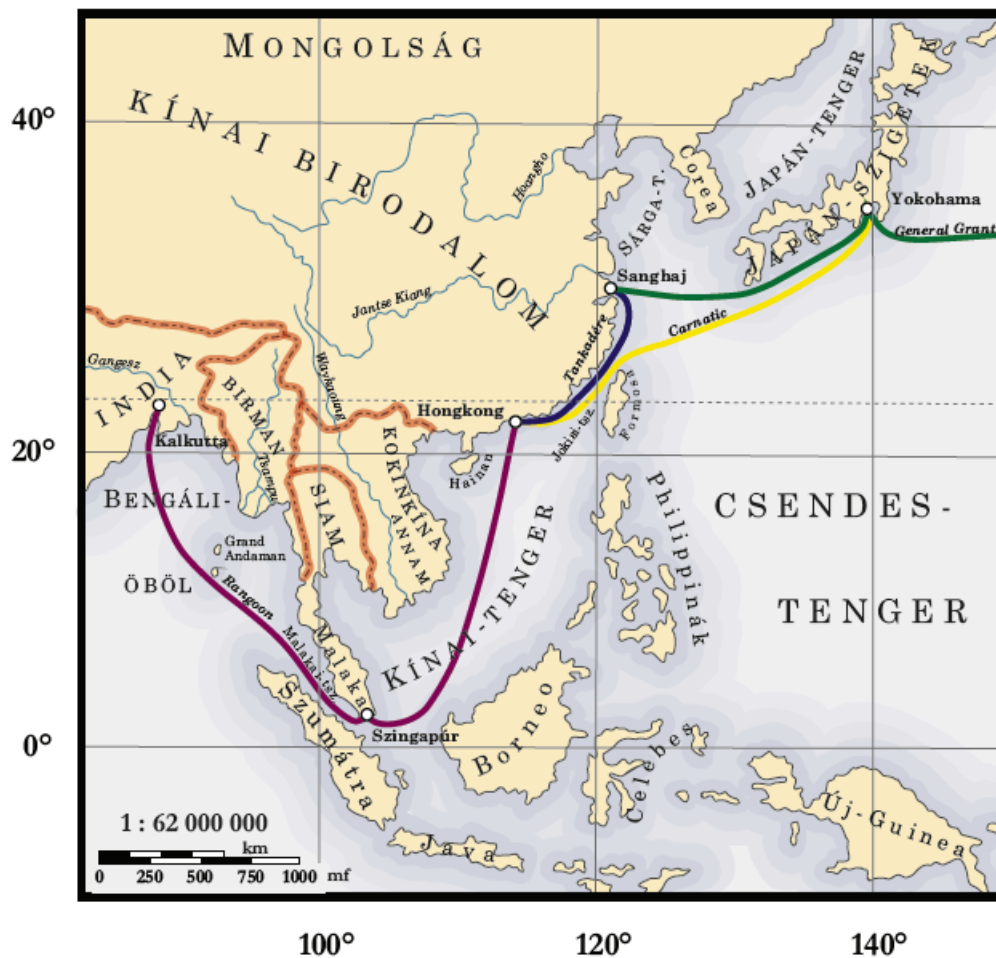
„... december 11-én este egynegyed 12 órakor érkeztek New Yorkba...A China Liverpoolba megrakodva 45 perccel előbb indult útnak.” – 178. oldal

Helyette a Henriette nevű gőzössel indultak útnak, azonban üzemanyag hiány miatt csak az írországi Queenstownig jutottak. Itt rögtön vonatra szálltak, majd Dublinból hajóval Liverpoolba, onnan pedig ismét vasúton visszaérkeztek Londonba.

„Délelőtt tíz órakor Queenstown mellett haladtak, a tengerszoroson.” – 189. oldal

„Queenstown kikötőváros az ír parton, hol az Egyesült Államokból jövő hajók a leveleket átadják. E leveleket mindenkor készen álló gyorsvonatok szállítják Dublinba. Dublinból roppant gyorsaságú gőzösök szállítják tovább Liverpoolba, s ez úton tizenkét órával megelőzik az Amerikából érkező hajókat.” – 190. oldal

Ez a kalandos utazás a néhány mesés elemet leszámítva kiemelkedően pontosan mutatja be az akkori földrajzi viszonyokat. A XIX. századi újításoknak köszönhetően a Föld körül utazása könnyebbé, gyorsabbá és elérhetőbbé vált az egyszerűbb emberek számára is. Verne könyve sokakra bátorítóan hatott, akik a történetet követve útra keltek, hogy maguk is részeseivé válhassanak Phileas Fogg felejthetetlen kalandjának. Közülük az egyik leghíresebb Michael Palin angol komikus és színész, aki 1988-ban indult el és csupán egyetlen nappal előzte meg Foggot. Az úti élményből könyvbeszámoló és ismeretterjesztő sorozat is készült. (Reményi, 2015)



4. ábra Hajózás Délkelet- és Kelet-Ázsia vizein (részlet a 80 nap alatt a Föld körül c. gyűjteményből)

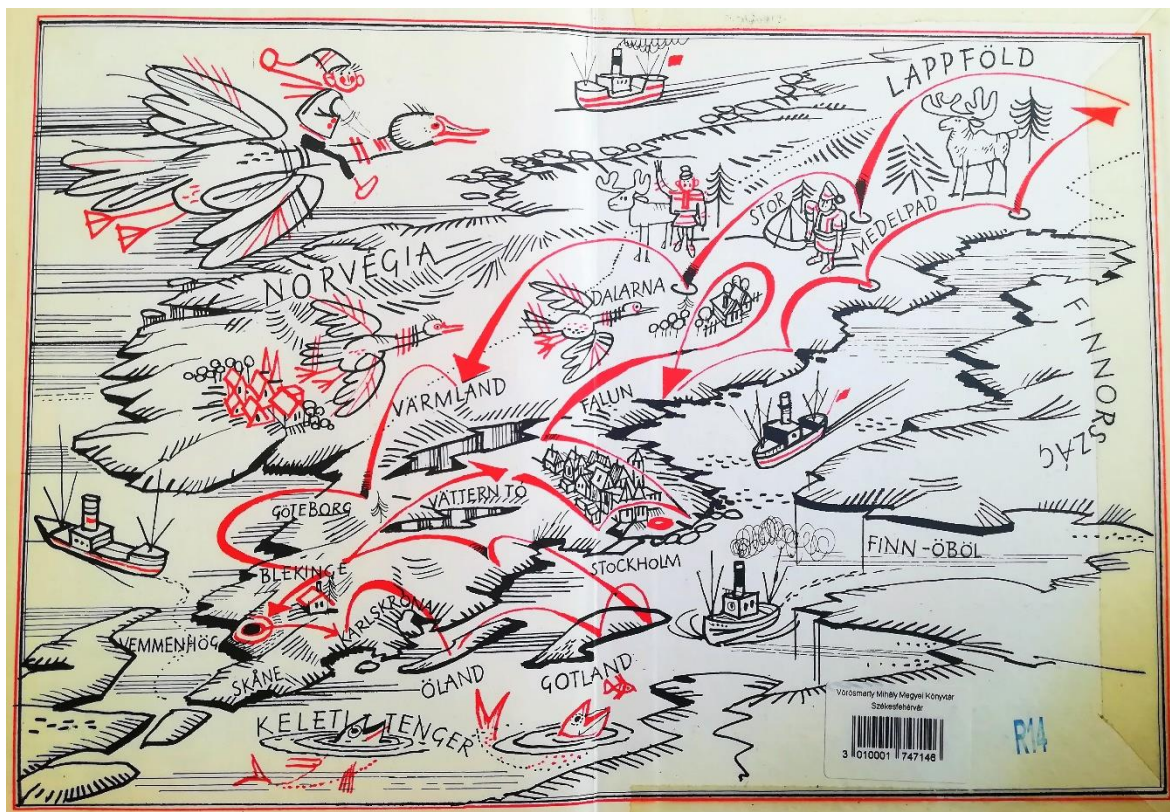
3. Selma Lagerlöf – Nils Holgersson csodálatos utazása

3.1. Ismertető

Selma Lagerlöf svéd származású, Nobel-díjas író. Olvasottságát tekintve a világ egyik legnépszerűbb szerzői közt tartják számon. Műveiben visszatérő elemként szerepel a festői tájbrázolás, és az ősi hagyományok ápolása, tisztelete. Ez szintén igaz a *Nils Holgersson csodálatos utazása* című könyvére is, amely a világirodalom egyik legismertebb műve. Gyermekek ezrei olvasták nemzedékeken keresztül és olvassák a mai napig is szerte a világon. Az író tanítói pályafutása során felkérést kapott egy általános iskolásoknak szánt földrajzkönyv megírására. Ebből született a könyv, mellyel az volt a szerző célja, hogy a tananyagot mesés formában megismerő gyermekek számára a tanulás folyamatát megkönnyítse és élvezhetőbbé tegye. A *Nils Holgersson csodálatos utazása* segít a fiataloknak megismerni Svédország földrajzi kincseit, miközben néprajzot is oktat és a természet szeretetére és emberségre is nevel. Az 1907-ben megjelent könyv nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy Selma Lagerlöf 5 jelölés (1904-1908) után 1909-ben végül elnyerhesse az irodalmi Nobel-díjat. (Hegedüs, 1994)

A történet főhőse a 12 év körüli kisfiú Nils, aki nem tiszteli sem az embereket, sem az állatokat. Miután egy törpe apróvá varázsolja a kisfiút, ő felkerekedik és a házi gúnárral Mártonnal és a vadlibákkal útnak indul, hogy Lappföldre utazzon. A mese során Nils a magasból szemlélve ismeri meg Svédországot (mintha csak egy térképet nézne) és közben megtanulja tisztelni a természetet.

A dolgozathoz a Móra Könyvkiadó 1977-es harmadik kiadását (első 1958) használtam. A fordítást G. Beke Margit készítette a Nils Holgerssons underbara resa genom Sverige, Albert Bonniers Förlag, Stockholm, 1934 kiadása alapján. A könyv borítójának belső oldalán szerepel egy „térkép”, amit a többi illusztrációval együtt Kass János készített. Azonban ez a rajz csak térképszerű ábrázolás. A Skandináv-félszigetet nem felülnézetből ábrázolja, egyes objektumokat kisebb ábrákkal jelöl. A főszereplő által bejárt útvonal nem részletes, csak a főbb állomások szerepelnek rajta, a névrajz is ehhez igazodik. Kissé elnagyolt, ezért véleményem szerint a történet földrajzi vonatkozásban való alapos megismeréséhez nem elegendő.



5. ábra Könyvben szereplő „térkép” (Móra Könyvkiadó, 1977)

3.2 Útleírás

A mese szerint a kisleány madarak hátán járja be Svédországot, így a Verne regénytől eltérően itt nincsenek fix útvonalak (vasútvonal, hajózási útvonal). Az állomások között megtett utakat egyszerűen légvonalnak vettem. A könyvben szereplő földrajzi neveket leszámítva az utazás története mesés elemekkel van tele, valóságalapja nincs. Emiatt döntöttem úgy, hogy a 80 nap alatt a Föld körül útleírásához hasonlókat nem készítik. A valószínű történelmi háttér hiányában az útleírás csupán a könyvből vett idézetek gyűjteménye lenne saját kutatómunka hozzáadása nélkül, ezért szeretném elkerülni egy hosszú, de felesleges fejezet hozzáadását a dolgozathoz. Leírás hiányában a történet azon részeit emelem ki, melyeket a térkép elkészítésénél figyelembe kellett vennem, illetve a mű néhány jellegzetességét.

A könyv névanyaga változatos, vízrajzi nevek, hegyek, városok, megyék és tartományok nevei jelennek meg. Az első, amit tisztáznom kellett a megyenevek és tartománynevek viszonya volt, mivel az író nem pontosította, hogy az adott szövegrészletben

melyikre gondolt. Abban az esetben egyértelmű volt, amikor olyan nevet említett, mely csak egy tartomány vagy egy megye elnevezéséül szolgált. Azonban Svédországban voltak/vannak olyan megyék, melyek elnevezése megegyezik egy tartományéval is. A tartományok korábbi jelentősége már megszűnt, neveiket tájnevekként használják. A megyék és tartományok viszonyát tekintve négy kategóriát állapíthatunk meg: I. a név csak tartományt jelöl (pl.: Närke), II. a név csak megyét jelöl (pl.: Örebro), III. a név megyét és tartományt is jelöl, melyek határai ugyanazok, vagy közel megegyeznek (pl.: Blekinge), IV. a név megyét és tartományt is jelöl, melyek határai nem egyeznek meg. (pl.: Västmanland). Az első két esetben a nevek térképen való jelölése egyértelmű volt, a megyéket nagybetűs, a tartományokat hagyományos (nagy kezdőbetű) írásmóddal jelöltem. A III. és IV. esetben megyékként jelenítettem meg a neveket.



6. ábra Megyenevek és tartománynevek megjelenítése az elkészült térképen (részlet)

Az útvonal térképen való ábrázolása nem olyan részletes, mint maga a történet, mivel akadtak olyan földrajzi objektumok, melyek helyét nem tudtam meghatározni. Néhány esetben a leírás nem volt elég részletes, konkrét földrajzi nevek hiányában csak nagyjából lehetett beazonosítani a helyszínt. Erre példa a következő idézet:

„Vadlúdcsapat ereszkedett a szántóföldre, valahol Skåne keleti részén, egy régi kastély közelében... A szántó nem messze esett a Keleti-tengertől, és homokos volt a földje, mint mindenütt a tenger partján.” – 31. oldal

Akadtak olyan nevek, melyeket a könyv szövegével együtt magyarra fordítottak, így ezekről semmilyen információt nem találtam, ami alapján térben elhelyezhetők lennének. Néhány példa a számos esetre: Kerek-tó, Ruca-tó, Csonkatorony.

A nem megjelenített nevek csoportjába tartozik még annak a városnak a neve, mely a valóságban bizonyíthatóan nem létezik. A legenda szerint a Balti-tenger partján álló Vinetát az istenek áradással büntették a lakosok istenkáromló életvitele miatt, így a város a tenger mélyére süllyedt. Bizonyos időközönként a felszínre emelkedik és pompájával, gazdagságával magához csalogatja az arra tévedőket. A piacon szebbnél-szebb portékákat kínálnak az eladók és ha az odatévedt vándor akárcsak egy rézpénzzel is fizet az áruért, megváltja Vinetát a tenger alatti rabságból.

A könyv a valós földrajzi helyszínektől eltekintve teljes egészében mese, azonban a valóság és a fikció keverésével egy olyan művet alkot, mely könnyen érthető formában ismerteti meg a gyerekeket Svédország földrajzával. Ahogy a történet halad előre a szereplők útját követve bemutatja környezetüket. Az ehhez hasonló leírásokra jó példa Gotland szigetének jellemzése Nils megfigyelésén keresztül.

„„Ez a Gotland is olyan széles tetejű, meredek falú szikla lehetett valamikor, mint a Károly-sziget – gondolta magában -, csak sokkal nagyobb.” Aztán valaki fogott egy nagy sodrófát, és ellapította. Később, mikor a tengerparthoz közeledtek, látta, hogy azért nem egészen sima, az a valaki mégse tudta úgy elnyújtani, mint a tésztát, itt is, ott is fehér mészkőfalak meredeznek, de a nagyobb része elég lapos, és partja alig észrevehetően lejt a tenger felé.” – 115. oldal

A cselkeménybe szőtt, de ahhoz nem kapcsolódó rövid eredettörténetek és mondák mesélik el egy-egy tájegység kialakulását, rendszerint mesés elemekkel tarkítva. Szereplőik általában óriások, istenek, hableányok és a skandináv mitológiában megjelenő más mitikus teremtmények. A Blekingéről szóló fejezetben jó példákat találhatunk azokra a leírásokra, amik a könyv célját szolgálják. A rész egy mondával indul, amely elmeséli Blekinge kialakulását, majd részletesen be is mutatja azt.

„Képzeljétek úgy, hogy Småland ez nagy, magas ház – kezdte a tanító -, fenyves erdőből van a teteje, és előtte széles, háromfokú lépcső nyúlik – ez a lépcső Blekinge. Jó nagyra szabták, annyi szent, nyolc mérföld előre felé, és ha a Keleti-tengerhez akarnak menni a házbeliék, nyolc mérföldet kell sétálniuk. No meg öreg is, igen-igen régen épült, sokszor fordult az esztendő, mióta az első fokot a gránitkőbe vágták, és aztán olyan simára egyengetődött, hogy kényelmesen közlekedni lehessen rajta Småland és a Keleti-tenger között.” – 67-68. oldal

A könyvben még számos ehhez hasonló példát találhatunk, melyek nem csak a tájakat mutatják be, hanem megismertetik az olvasót az ott élők mindennapi életével. Megtudhatjuk, hogy miből élnek (halászat, bányászat stb.), mit termesztenek, milyen városokban, falvakban laknak. Néhány esetben említést tesz a népi hagyományokról, viseletről is. A könyv végére érve pedig megbizonyosodhatunk róla, hogy az azt olvasók, legyenek akár gyerekek, akár felnőttek, átfogó tudást szerezhetnek a XIX. századi Svédországról.

4. Felhasznált térképek

A történetek feldolgozásához olyan térképekre volt szükségem, melyek az adott korszak földrajzi viszonyait tükrözik. Sajnos nem minden esetben találtam az adott évből származó kiadványt, de ezen esetekben figyeltem arra, hogy a felhasznált térkép ne legyen korábbi kiadású és az adott évhez képest maximum 5 év legyen az eltérés. Forrásként a www.oldmapsonline.org és a David Rumsey Map Collectiont (www.davidrumsey.com) használtam.

4.1. Oldmapsonline.org

A kezdeményezés a svájci Klokant Technologies GmbH és a portsmouth-i egyetem The Great Britain Historical GIS Project kollaborációjaként jött létre. A Klokant által létrehozott honlap azzal a céllal készült, hogy úgy tegyenek közzé történelmi időkből származó térképeket, hogy azok széles körben bárki számára könnyen elérhetőek legyenek. A projekt fenntartásával és fejlesztésével 2013 januárja óta a Klokant csapata és önkéntesek

foglalkoznak. Az oldalon működő kereső rendszer alapját a MapRank Search szoftver képezi. A térképek között négy paraméter alapján kereshetünk. Földrajzi hely, mikor készült vagy publikálták, milyen tartalmat ábrázol és ki készítette (hol?, mikor?, mi?, ki?). A keresés pontosításában az előre definiált kategóriák segítenek, pl.: egy bizonyos könyvtár által őrzött térképek. Az oldmapsonline.org segítségével ma már több, mint 400 000 térképhez lehet hozzáférésünk, miket az együttműködő könyvtárak és archívumok tesznek közzé. A „gyűjtemény” a legváltozatosabb anyagot foglalja magában a világ minden tájáról. A partnerek közt van a British Library (Map Library), a New York Public Library (Map Division), USGS Historical Topographic Maps, több egyetem és még sokan mások. A nagy támogatói létszám ellenére az új résztvevőket is szívesen várják.

(www.oldmapsonline.org/about/, www.mapranksearch.com/, utolsó elérés: 2019. május 12.)

4.2. David Rumsey Map Collection

David Rumsey, a Cartography Associates elnöke 1980-ban kezdte meg Észak- és Dél-Amerikát ábrázoló történelmi térképek gyűjtését. Idővel a gyűjtemény a világ számos más tájáról származó anyagokkal is bővült, így mára meghaladja a 150 000-es példányszámot. A fizikai gyűjteményben találhatók atlaszok, földgömbök, fali térképek és egyéb térképészeti anyagok. A 16-21. századi kollekció digitalizálása 1996-ban kezdődött és a digitális anyag a mai napig rendszeresen, havonta bővül. Ez lehetővé teszi, hogy a publikum számára is elérhetővé váljanak olyan ritka, eddig rejtve maradt térképek melyekhez csak keveseknek volt hozzáférésük. Jelenleg több, mint 89 000 nagy felbontású kép található meg a www.davidrumsey.com oldalon, melyek ingyenesen bárki számára elérhetőek. A gyűjteményben több paraméter szerint is kereshetünk, úgymint: ábrázolt terület, kiadás évszáma, kiadó neve, vagy típus és ábrázolt téma alapján. (David Rumsey Map Collection, 2019)

4.3. Térképek

Az általam kiválasztott és felhasznált térképek egy-egy atlaszból származnak. A térképek adatai a CD mellékletben található áttekintő táblázatban szerepelnek. Az alább felsorolt atlaszok online, nagy felbontásban bárki számára ingyenesen hozzáférhetők a David Rumsey Map Collection és a Stanford Egyetem könyvtárának honlapján. (Linkek az irodalomjegyzékben találhatók.)

4.3.1. 80 nap alatt a Föld körül

Ezen könyv esetében hat – egy világtérkép és 5 kisebb régiót ábrázoló – térképre volt szükségem, hogy a történetben szereplő útvonalat pontosan nyomon tudjam követni. Ezek közül két térképmű egyazon atlaszból származik, a többi négy pedig egy-egy külön atlasz részét képezi.

A világtérkép (*The World on Mercator's Projection*) és a Csendes-óceán térségének térképe (*Oceania, or Islands in the Pacific Ocean*) az 1872-ben megjelent *The Royal Illustrated Atlas Of Modern Geography* c. atlaszból származnak. A szerkesztő és kiadó Archibald Fullarton és cége volt, akik az utolsó kiemelkedően díszített atlaszokat publikálták Angliában. A térképekhez sok esetben gyönyörű, részletesen kidolgozott illusztrációk tartoznak, melyek az adott területen élő lakosok viseletét, mindennapjait hivatottak bemutatni. A mű különböző évekből származó térképek gyűjteménye. Erre utal az, hogy ugyanazon régiót ábrázoló térképek esetében területek közti különbségek és névrajzi eltérések figyelhetők meg. (David Rumsey Map Collection, 2019)



7. ábra Illusztráció az atlaszból az Aral-tó térképe mellett
(*The Royal Illustrated Atlas Of Modern Geography*, 1872)

A világtérkép az atlasz elején található. Mint neve is mutatja Mercator vetületben készült. A fokhálózat 20 fokos beosztású, greenwichi kezdőmeridiánt használ. A lapon nincs méretarányra való utalás, de a térképhez tartozó leírásban 1 : 84 000 000 adat szerepel. Érdekességgént a lap alján található három félgömb ábra, melyek különböző nézőpontokból mutatják a Földet.

A General Grant útja a Csendes-tengeren c. térképem alapját értelemszerűen a Csendes-óceán térségét ábrázoló térkép adta. A vetülete megegyezik az előzőleg említett térképével. A kezdőmeridián szintén greenwichi, azonban a fokhálózat sűrűbb. Hajózási útvonalakat nem tartalmaz, a könyv pedig nem részletezi a tengeri utat, ezért Yokohama és San Francisco között a lehetséges legegyszerűbb útvonalat rajzoltam a térképre.

Európáról olyan térképet használtam fel, amely egy főként az Egyesült Államokat ábrázoló atlaszból származik. *Asher & Adams' new commercial and statistical atlas and*

gazetteer of the United States az egyik legkorábbi atlasz, amely egyedülálló módon a vasútvonalak megjelenítésére fekteti a hangsúlyt. A részletes ábrázolások pontos képet adnak a kor vasúthálózatának felépítéséről Európa, az Egyesült Államok és Kanada területén. A fokhálózat számozása Greenwichől történik. A különböző államokat, országokat színezéssel különítik el egymástól. (David Rumsey Map Collection, 2019)

Európa térképén a már használatban levő vasútvonalakon kívül az adott időszakban még épülő, illetve tervezett vonalak különböző jellel vannak ábrázolva. Ezek mellett főbb hajózási útvonalak és távíró kábelek is helyet kaptak a térképen. Méretaránya 1 : 10 000 000, a lap bal felső sarkában kétféle vonalas mértéket is találunk angol mérfölddel és földrajzi mérfölddel.

*Colton's General Atlas*t sokan a 19. századi amerikai kartográfia kiemelkedő művének tartják. A *Hindustan or British India* c. térkép az 1874-es kiadásából származik. A térképeket George Woolworth Colton amerikai kartográfus rajzolta, a földrajzi, történelmi és statisztikai leírásokat Richard Swainson Fisher készítette. (David Rumsey Map Collection, 2019) Az általános térképeken kívül számos tematikus térképet is tartalmaz az atlasz. A világ főbb vízfolyásait és hegyeit kontinensenként csoportosítva listázza, melyekhez egy kétoldalas színes illusztráció is tartozik. Érdekességként megemlíthető még az az ábra, mely nagyobb tavakat és szigeteket hasonlít össze méretük alapján. A különlegesnek mondható grafikák mellett természetesen a hagyományos értelemben vett tematikus térképek is szerepelnek benne, például meteorológiai térképek, szél- és tengeráramlatokat, földrajzi övezeteket bemutató térképek is. A földrajzi fokhálózat kétféle számozású, a lap felső részén a greenwichi, az alján pedig a washingtoni kezdőmeridián szerint jelenik meg. Egyes térképeken a hagyományos angol mérföld mellett szerepel tengeri, illetve földrajzi mérföld is.

A térképen Svédország és Norvégia egy-egy színnel van kiemelve. A fókuszterület greenwichi kezdőmeridiánt használ és sűrű beosztású. A méretarány mértéklécek segítségével angol mérföldben és kilométerben van megadva.

5. Térképszerkesztés folyamata

5.1. Könyvek névanyagának felhasználása

A könyvek feldolgozása során az azokban fellelhető földrajzi neveket kigyűjtöttem, de ezek közül csak azokat használtam fel, melyek az útleírás szempontjából relevánsak voltak. Olyan objektumokat hagytam ki, melyek csupán legendákból ismertek (pl.: Vineta az elsüllyedt város - Nils Holgersson csodálatos utazása), illetve amelyek létezésére semmilyen forrás nem utal (pl.: Rothal). Néhány nevet a fordítás miatt nem tudtam beazonosítani (pl.: Kerek-tó), így annak ellenére, hogy Nils Holgersson történetében ezen a tavon sok esemény játszódik, nem volt lehetőségem feltüntetni a térképen. A hegyeket pontszerű objektumként ábrázoltam, azonban a hegységeket a domborzatábrázolás hiánya miatt teljes egészében kihagytam. Mivel a könyvek névanyaga nem fedte le teljes egészében a bemutatott területeket, a hiányt két atlasz segítségével pótoltam. A 80 nap alatt a Föld körül esetében *Galett J. G. A. Egyetemi Világrajza* című, 1857-es kiadású atlaszt használtam, a Nils Holgersson csodálatos utazásánál pedig *Kogutowicz Teljes Földrajzi és Történelmi Atlaszá*nak ötödik bővített és átdolgozott, 1911-ben megjelent kiadását. Ezek sajnos nem pontosan fedik azokat az időket, amikor a történetek játszódhatnak, így előfordulhat, hogy a névanyag nem teljesen felel meg az akkori magyar elnevezéseknek, azonban a rendelkezésre álló források közül ezek állnak hozzájuk a legközelebb. A térképekhez készítettem névjegyzéket, melyben a nevek kétféleképpen szerepelnek – az első oszlopban a térképen feltüntetett név látható, mellette pedig annak mai megfelelője, amiket a Cartographia kiadó 2012-es megjelenésű *Földrajzi Világtlasza* alapján szedtem össze. A mutatóban szereplő nevek sorrendbe való rendezésekor az általános latin betűrendet vettem figyelembe, mivel a nevekben a svéd abc betűi is szerepelnek. Ennek megfelelően az „a” betűcsoportba kerültek az „a” és „å” betűkön kívül a svéd „ä, å” karakterek és az „o” csoportba az „o, ó, ö, ø” mellett az „ø” karakter. (Klinghammer, 2010) Azon területek neveit melyek határai az idők során változtak vagy ma már más országok területén fekszenek külön jelöltem és a névmutató végén rövid magyarázattal láttam el.

A

Abissinia*** 4/a	Abesszinia (l. Etiópia)
Áden 4/f	Áden
Adriai-tenger 4/k	Adriai-tenger
Afrika 4/f	Afrika
Alabama, szöv. áll. 6/k	Alabama
Aleutok, szig. 6/f	Aleut-szk.
Allahabad 5/f	Allahabad
Anglia 4/k	Anglia
Annam 5/a	Vietnám
Arabia 4/a	Arab-fsz.
Arizona, szöv. áll. 6/k	Arizona
Arkansas, szöv. áll. 6/k	Arkansas
Arkansas, f. 6/k	Arkansas
Assam, r. 5/f	Asszám (szöv. áll. India)
Atlanti-tenger 4/f	Atlanti-tenger
Australia 4/f	Ausztrália
Azorok, szig. 6/a	Azori-szk.
Ázsia 4/f	Ázsia

E

Ebro, f. 4/k	Ebro
Egyesült Államok 6/f	Amerikai Egyesült Államok
Egyiptom* 4/a	Egyiptom
Éjszaki-tenger 4/k	Északi-tenger
Elbe, f. 4/k	Elba
Elko 6/k	Elko
Erie-tó 6/k	Erie-tó
Eufkrat, f. 4/a	Eufrátesz
Európa 4/f	Európa
Észak-Amerika 4/f	Észak-Amerika
Észak-Carolina, szöv. áll. 6/k	Észak-Carolina

F

Fekete-tenger 4/k	Fekete-tenger
Felső-tó 6/k	Felső-tó
Fezzan 4/a	Fezzan, (r., Líbia)
Finn-öböl 4/k	Finn-öböl

10. ábra Részlet a 80 nap alatt a Föld körül c. térképgyűjteményhez tartozó
névjegyzékből

A

Åland-szk.	Åland-szk.
Ångerman, ** f.	Ångermanälven
Ångermanland, tart.	Ångermanland

B

Blekinge, m.	Blekinge
Bohuslän, tart.	Bohuslän
Bornholm, szig.	Bornholm
Botteni-öböl	Botteni-öböl

D

Dagö, szig.	Dagö
Dalarna, tart.	Dalarna
Dal, ** f.	Dalälven

Keleti-Dal, ** f.	Österdalälven
Keleti-tenger	Balti-tenger
Klar, ** f.	Klarälven
Kolmorden, ** e.	Kolmården
Kristianstad	Kristianstad
Kulla, ** h.	Kullen

L

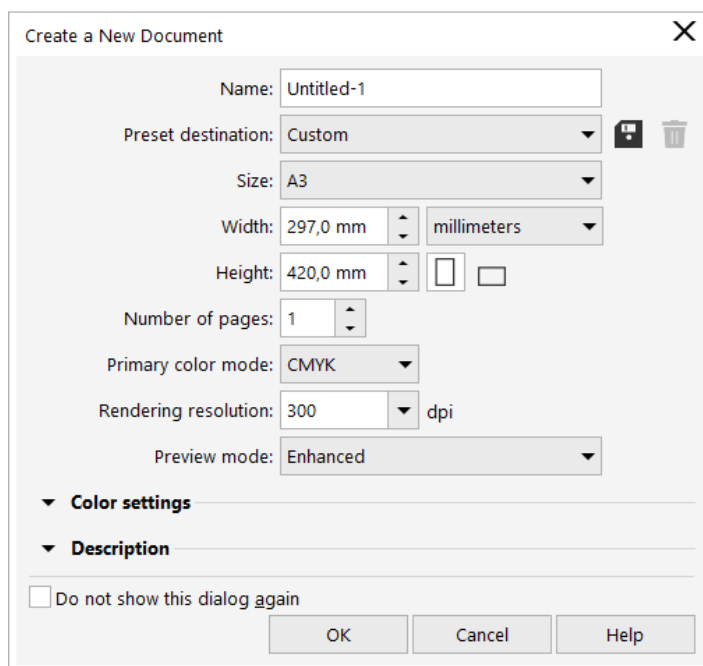
Lappföld, r.	Lappföld
Linköping	Lidköping
Ljungan, f.	Ljungan
Lofot-szk. **	Lofoten
Lule, ** f.	Luleälven
Lulejujaur, ** tó	Stora Lulevatten

11. ábra Részlet a Nils Holgersson csodálatos utazása c. térképhez tartozó
névjegyzékből

5.2. Térképek elkészítése

Alaptérképekként a már korábban említett térképeket használtam fel. *The World on Mercator's Projection* c. térképből három kivágot készítettem, ezek adják a kis világtérkép, *A Mongolia útja* és a *Hajózás Délkelet- és Kelet-Ázsia vizein* c. térképek alapját. A többi esetben a teljes forrástérképet vágás nélkül használtam. A szerkesztést a Corel Draw X8 vektorgrafikus szoftverrel végeztem.

A gyűjtemény kilenc álló tájolású A/3-as méretű lapból áll. A szerkesztés során a nyomdászatban használt CMYK színkeverést alkalmaztam, mivel a cél egy fizikai formában megjelenő mű elkészítése volt. Ezen paraméterek beállítására a Corel Draw-ban az új munkalap megnyitásakor lehetőség van (10. ábra), de a munkafolyamat során is változtathatunk rajtuk.



12. ábra Kezdőbeállítások CorelDraw-ban

A Verne könyvhöz több kisebb térképet készítettem. Az első a bejárt útvonal teljes egészét ábrázolja, a másik hét pedig ennek egy-egy részletét mutatja be. Ezzel szemben a Nils Holgerssonhoz egyetlen, az egész lapot lefedő térkép tartozik. Mindkét esetben az

útvonalakat néhány egyszerű vonalas és pontszerű jellel ábrázoltam, ezért a rövid jelmagyarázatok a névjegyzékek végén foglalnak helyet. A jeleket a könnyebb olvashatóság érdekében felnagyítottam.

JELMAGYARÁZAT

○	érintett városok		Carnatic útja
•	egyéb városok		Tankadére útja
▲	hágó		General Grant útja
■ ■ ■	vasút		Henriette útja
	hajózási útvonal		utazás elefántháton
	Mongolia útja		utazás szánnal
	Rangoon útja		

13. ábra 80 nap alatt a Föld körül jelmagyarázata

JELMAGYARÁZAT

○	könyvben szereplő városok
▲	hegy
	útvonal
	Nils otthona

14. ábra Nils Holgersson csodálatos utazása c. térkép jelmagyarázata

A térképeket egy Wacom Intuos S BT típusú grafikus táblával készítettem. Az egérrel ellentétben ezzel a beviteli eszközzel pontosabban, gyorsabban és kényelmesebben lehet dolgozni és az egyéb grafikai elemek rajzolásához és szerkesztéséhez is előnyösebb.



15. ábra Wacom Intuos S BT grafikus tábla és toll

A 80 nap alatt a Föld körülhöz tartozó térképek mellett üresen maradt helyeket a történethez kapcsolódó illusztrációkkal és történelmi érdekességekkel töltöttem ki. Ezeket a rajzokat hagyományos módon kézzel, papír alapon alkottam, majd a megfelelő minőség érdekében nagy felbontásban beszkeneltem. A szerkesztéshez a Krita nevű ingyenes open-source pixelgrafikus szoftver 4.1.7.-es verzióját használtam, amit eredetileg digitális festéshez és animáció készítéshez terveztek, de alapvető képszerkesztési feladatokat is elvégezhetünk a segítségével. Végül a digitalizált képeket beillesztettem a már elkészült lapokra.

A gyűjteményben megjelenő egyéb grafikai elemeknek (partvonal kiemelés, díszkeret) gyakorlati célja nincs, a térképek értelmezésében nem segítenek, csupán esztétikai célt szolgálnak. Ihletőik az a sok-sok régi térkép melyekkel az anyaggyűjtés során találkoztam.

6. Összegzés

Tanulmányaimat lezáró munkámmal szerettem volna a térképek felhasználásának egy kevésbé elterjedt módjába betekintést nyújtani. Az emberek többsége, főleg fiatalokban a vizuális tanulás útján sajátítja el az új ismereteket a leggyorsabban és leghatékonyabban. Véleményem szerint ennek egy nagyon jól használható formáját jelentik a térképek, melyek például irodalmi alkotásokkal összekapcsolva egy élvezhető módját adják földrajzi környezetünk megismerésének. (Jelen esetben ez a párosítás a valós helyszínen játszódó történetek esetében működik, a fantázia világok vizuális megjelenítése más célokat szolgál.)

Az anyaggyűjtési folyamat elején rájöttem, hogy számos olyan irodalmi mű létezik, melyekhez a megjelenésük során nem készült térkép vagy térképszerű ábrázolás, ami segíthetne a történet megértésében (pl.: Huckleberry Finn kalandjai, Candide vagy az optimizmus). Ezáltal elmondható, hogy a lehetőségek nagy része kiaknázatlan. Az eredeti tervek szerint több könyvet szerettem volna feldolgozni, de a munka során kiderült, hogy egy teljes történet részletes elemzése és térképen való megjelenítése összetettebb és hosszabb feladat, mint vártam. Természetesen minden mű más, valósághoz való viszonyuk és a környezet bemutatása eltérő, így ennek megfelelően különböző részletességű és pontosságú térképek készíthetők belőlük. Ennek ellenére ez egy jó alternatíva a térképek felhasználására és bebizonyítja, hogy a térképészet tudománya és művészete jóval sokoldalúbb, mint ahogy az emberek többsége gondolja.

Irodalomjegyzék

Verne, J. (1873), 80 nap alatt a Föld körül, Alexandra Kiadó, Debrecen, 1996.

Lagerlöf, S. (1906), Nils Holgersson csodálatos utazása, Móra Könyvkiadó, Budapest, 1977.

Bokor, J. (központi szerk.) (1893-1897), A Pallas Nagy Lexikona, XVI. kötet, Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt. <https://www.arcanum.hu/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/v-1A920/verne-1AFB7/> utolsó elérés: 2019. május 4.

Fodor, P., (szerk. biz. elnöke), (2018), A 20. század számos találmányát előre megjósolta Jules Verne, Múlt-kor történelmi portál, <https://mult-kor.hu/a-20-szazad-szamos-talalmanyat-elore-megjosolta-jules-verne-20180208> utolsó elérés: 2019. május 4.

Reményi, Gy. (2015), 80 nap alatt a Föld körül. 110 éve hunyt el Jules Verne, Latin betűk, a FSZEK irodalmi blogja, <http://irodalmiolvasoterem.blogspot.com/2014/01/80-nap-alatt-fold-korul-verne-palin-es.html> utolsó elérés: 2019. május 4.

Butcher, W. (1995), Around the World in Eighty Days, Oxford World's Classics <http://www.ibiblio.org/julesverne/books/awed%20revd%20edn.pdf> utolsó elérés: 2019. május 14.

Hegedüs, G., (1994), Világirodalmi arcképcsarnok, Trezor Kiadó, Budapest, <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/IrodalmiArckapcsarnok-hegedus-geza-irodalmi-arckepcsarnok-1/vilagirodalmi-arckepcsarnok-9B9/selma-lagerlof-18581940-FF1/> utolsó elérés: 2019. május 7.

Smith, O., (2019), 25 things you might not have known about the Channel Tunnel, The Telegraph <https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/france/articles/channel-tunnel-facts/> utolsó elérés: 2019. május 12.

Cultura-MTI, Kibelbeck, M. (főszerk.), Ayhan, G., Hegedüs, B. (szerzők), (2014), A Szezei-csatorna története, Cultura Magazin <https://cultura.hu/kultura-plusz/a-szezei-csatorna-tortenete/> utolsó elérés: 2019. május 12.

Caledonian Maritime Research Trust, (2019), <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=20019> utolsó elérés: 2019. május 12.

Navaneeth Krishnan S, (2012), Advent and Expansion of Railways in India, https://www.academia.edu/11798364/Advent_and_Expansion_of_Railways_Indian_Experience utolsó elérés: 2019. május 14.

Fessenden Nott, O., (1867), History of the Pacific Mail Steamship Company, Isthmus of Panama, Mystic Seaport Museum, <https://research.mysticseaport.org/item/1017595/1017595-c008/> utolsó elérés: 2019. május 12.

Union Pacific, Timeline, <https://www.up.com/timeline/index.cfm> utolsó elérés: 2019. május 12.

www.oldmapsonline.org/about/ utolsó elérés: 2019. május 4.

www.mapranksearch.com/ utolsó elérés: 2019. május 4.

Klinghammer, I. (2010), szerk.: Térképészet és Geoinformatika I., ELTE Eötvös Kiadó
Gercsák, G., Térképi névírás, 238-250. o.

Atlaszok

Fullarton, A. & Co., (1872), The Royal Illustrated Atlas Of Modern Geography, Fullarton & Co., London, Edinburgh, <https://searchworks.stanford.edu/view/10450184> utolsó elérés: 2019. május 4.

Asher & Adams, (1874), Asher & Adams' new commercial and statistical atlas and gazetteer of the United States, Asher & Adams, New York, <https://searchworks.stanford.edu/view/10448445> utolsó elérés: 2019. május 4.

Colton, G.W., (1874), Colton's General Atlas, G.W. & C.B. Colton & Co., New York, <https://searchworks.stanford.edu/view/10449337> utolsó elérés: 2019. május 4.

Gray, Ormando Willis, Walling, H. F., (1872), New Topographical Atlas Of The State Of Pennsylvania With Descriptions Historical, Scientific, and Statistical, Stedman, Brown & Lyon, Philadelphia, <https://searchworks.stanford.edu/view/10453725> utolsó elérés: 2019. május 4.

Stieler, Adolf Berghaus, Hermann, (1875), Hand Atlas Uber Alle Theile Der Erde Und Uber Das Weltgebaude, Justus Perthes, Gotha, https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/view/search?q=pub_list_no%3D%222449.000%22&sort=Pub_Date%2CPub_List_No_InitialSort&qvq=q:list_no%3D2449.011%20;sort:Pub_Date%2CPub_List_No_InitialSort;lc:RUMSEY~8~1&mi=0&trs=1 utolsó elérés: 2019. május 4.

Rand McNally & Co., (1897), Rand, McNally & Co.'s indexed atlas of the world, Rand McNally, Chicago, https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/view/search?q=Pub_List_No%3D%273565.000%27%22%20LIMIT%3ARUMSEY~8~1&sort=Pub_Date%2CPub_List_No_InitialSort&os=0 utolsó elérés: 2019. május 4.

Falk, M., (1857), Galetti J. G. A. Egyetemi Világrajza, második teljesen átdolgozott kiadás, Budapest

Dr. Irmédi-Molnár, L. (1911), Kogutowicz Teljes Földrajzi és Történelmi Atlasza, ötödik bővített és átdolgozott kiadás, Magyar Földrajzi Intézet Rt., Budapest

Miehle J., Szalamonidesz, S., Szigeti, B., (2012) vezető szerk., Földrajzi Világatlasz, Cartographia, Budapest

Melléklet

Szakdolgozat melléklet, térképgyűjtemény, Bordács Anna, 2019

CD melléklet

atlaszok áttekintő táblázata: terkepek.pdf

80 nap alatt a Föld körül világtérkép, *A Mongolia útja* és a *Hajózás Délkelet- és Kelet-Ázsia vizein* c. térkép alaptérképe: world.jpg

Utazás Európán keresztül c. térkép alaptérképe: europe.jpg

Utazás Indián keresztül c. térkép alaptérképe: india.jpg

A General Grant útja a Csendes-tengeren c. térkép alaptérképe: pacific.jpg

Utazás az Egyesült Államokon keresztül c. térkép alaptérképe: usa.jpg

A Henriette útja az Atlanti-tengeren c. térkép alaptérképe: atlanti.jpg

Nils Holgersson csodálatos utazása c. térkép alaptérképe: nils.jpg

Galetti J. G. A. Egyetemi Világrajza c. atlasz térképei: g_afrika.jpg, g_amerika.jpg, g_asia.jpg, g_aus.jpg, g_europe.jpg, g_world.jpg

Kogutowicz Teljes Földrajzi és Történelmi Atlasza c. atlasz térképe: k_skan.jpg

Köszönetnyilvánítás

Szeretném megköszönni Dr. Irás Krisztinának, aki témavezetőként folyamatosan segítette munkámat és tanácsokkal látott el, illetve akitől a dolgozat ötlete származik és mindenkinek, aki valamilyen formában hozzájárult ezen dolgozat elkészüléséhez.

Nyilatkozat

Alulírott, Bordács Anna nyilatkozom, hogy jelen szakdolgozatom teljes egészében saját, önálló szellemi termékem. A szakdolgozatot sem részben, sem egészében semmilyen más felsőfokú oktatási vagy egyéb intézménybe nem nyújtottam be. A szakdolgozatomban felhasznált, szerzői joggal védett anyagokra vonatkozó engedély a mellékletben megtalálható.

A témavezető által benyújtásra elfogadott szakdolgozat PDF formátumban való elektronikus publikálásához a tanszéki honlapon

HOZZÁJÁRULOK

NEM JÁRULOK HOZZÁ

Budapest, 2019. május 15.

.....

a hallgató aláírása

