Túrabeszámoló

a 2014. június 7–9. közötti Baranya Zöldút kerékpáros bejárásról

Készítette: Simor Árpád.
A csatolt képeket készítette: Bodrogi Frigyes, Rausch Timea, Simor Árpád
A nyomvonalak rögzítése Holux loggeren, ill. Asus PDA-n történt, rögzítette: Simor Árpád.
A felhasznált térképi felületek OSM alapú, nyílt licenszű felületek.

1. Személyi, szervezési kérdések

A túrára a meghirdetett 15 fős keret pontosan betelt. A jól célzott hirdetési felületekkel a megkívánt fölkészültségi szintű (edzettség, fölszerelés, kerékpáros közlekedési és társas kultúra stb.) résztvevők jöttek, és a hármas ünnep erős túlkínálatában nem lett túljelentkezés sem. Az egyébként nagy részben a térséget jól ismerő és gyakorta bejáró résztvevők ilyen kínálati versenyben volt eljövetele azt igazolja, hogy a kiírás vonzó lehetőségeket vonultatott föl (ezek között természetesen a szállás, étkezés nem kis súllyal szerepel).

Az út során jelentős baleset és műszaki probléma nem volt. A kezdeti – pécsi, nagyárpádi – szakaszokon, a magas fűben és egy-két fölvágott erdei szakaszon voltak ugyan kisebb bukások, de ezeket ezeken a túrákon megszokottként kezeljük, és így voltak vele az érintettek is. A második túranap fele körül, Eszék fölött a benzinkútnál volt egy komolyabb bukás, aminek az oka a túratárs(nő) fáradtságán túl a számára nehezen kezelhető klipszből kilépés elmaradása okozta. Őt nemsokára a férje csitított ütemben kísérte, így külön, de épségben érkeztek a szállásra, ahol végül a fájóssá vált csukló miatt gumifáslis ellátást kapott és a túrát meglátogatott „külsős túratársak” (l. 4.2.) autóval hazahozták.

A túra legelején elmaradt egy túratárs. Az ő leszakadását kis késéssel észleltem, láncszakadása örvén egyszerűen megfordult és hazatolta a kerékpárt. Az induláskor éjszakai műszakra hivatkozott és fáradtságra, a túratársak némelyike szerint azonban némi alkoholos befolyásoltsága is lehetett, így lemaradását technikai részkérdésként fogtam föl.

A helyenként erősen kritikus felületek (kisebb kitérők Tökösön, mezőgazdasági utak tönkrejavítva, stb, l. 2.1.5.) ellenére még csak defekt sem volt, az egy-két, az indulásnál felborult kerékpáron bekövetkezett vezetékszakadás nem nevezhető komolynak. Ugyanakkor a társaság jelentős része értékelhető szerszám- és pótalkatrész- (pl. belső-) felszereléssel érkezett, tehát ha magam netán nem hoztam volna ilyesmit, sem lett volna gond.

2. Az útvonal

2.1. A nyom vonalvezetése, útminőségek, hosszak

2.1.1.A rajthely szerencsés választásnak bizonyult, áttekinthető felületével, és az utolsó pillanatok utáni vészbeszerzéseket is meg tudták oldani, akiknek ez kellett. Az első eltérést rögtön az elején átvezettem, így Nagyárpádra az aszfaltos közút helyett a Cserge dűlőn keresztül (l. függelék I.), a kiskertek alatt csöndes, jól járható földúton haladtunk, aminek azonban a Kanizsai Dorottya út felőli részén mintegy 200 m erősen tisztítandó volna.

2.1.2. Nagyárpádon ez a nyom egy mellékutcában halad tovább, ami szintén biztonságosabb csoporttal, mint a forgalomban, viszont ennek a keresztezésében a túravezetőnek mindig biztosítania kell a csoport áthaladását. Ez a szakasz nem túl meggyőző, azaz elhanyagolt, kicsit köves földesutca.

2.1.3. Nem sokkal jobb a következő szakasz sem, ami a Nagyárpád-Máriagyűd zarándokúton fut. A jelzések, noha gondosan elhelyezettek, de benőttek, és nem is mindig egyértelműek - a térképen jelzett helyen például rendszeresen a kutyákkal védett magánterület felé mennek tovább a csoportok (Elágazó út - és itt az utcanévtábla is erősíti a zavart), ahogy a mi legfürgébben előretört 3-4 túratársunk is A zarándokutat kezelő szervezettel fontos volna egyeztetni e jelzések rendbetételét. Ez közös hasznokkal is járna (a szakaszon összesen egy, zarándoknak kinéző gyalogost találtunk, azaz az igénybevétel, tekintve a r. katolikus körben jelentősnek számító ünnep súlyát,

keményen alulreprezentáltnak tűnik a zarándokút becsülhető turisztikai és hitéleti potenciáljához képest).

2.1.4. A Szőkédet elhagyó műútig ilyen, ösvényszerű utakon haladtunk, ami a több napja tartó száraz időben inkább pora és döcögőssége miatt zavarta a csoportot. Pogányban jól kiépített pihenőn álltunk meg, itt egy rövid ismerkedést is tartottunk. A horgásztavat a túratársak egyetértésével a horgászok által használt nyugati parton kerültük meg, vállalva az ösvény meredek és szűk mivoltát is. Azonban a Szőkéd alatti vasúti áteresz, majd a műútig vezető földút már kezdte előhozni azokat a hangokat, amelyek majd a harmadik napi döntésekhez vezettek: lehetőleg minél kevesebb földutat válasszunk, konkrétan semennyit.

2.1.5. Ezért Kiskassa felé az országúton haladtunk tovább, és csak Kiskassát elhagyva, a Karasicáig - azaz a Villány-Bóly kerékpárútig - mentünk földúton. Ennek a hidakra fölkapó első részét olyan lazán tolták meg kövecses földdel (útjavítás?! vagy csak befejezetlen munka?), hogy az majdnem felháborodást váltott ki a résztvevők egy részéből. Innen azonban jóminőségű aszfalton gurultunk Bólyig, majd tovább kisforgalmú úton Nagynyárádig és alatta a sátorhelyi országút kereszteződéséig.

2.1.6. Az utitervben opcióként szereplő földút nem csak a várható döcögőssége miatt lett kis vita tárgya, hanem mert páran gondolkodtak a mohácsi emlékhely meglátogatásán is. Végül ketten választották a sima aszfaltot és egyúttal az emlékhelyre vetett gyors pillantást, a csoport a bejárás mellett döntött. A frissen letolt földút zömmel sima volt, és többen megjegyezték, hogy a zöldútprojektnek igazán lehetett volna érkezése arra, hogy a többi földútszakaszt is ilyen szépen rendbehozza, mint ezt... :)

2.1.7. Az út Csúzáig korrekt, az ünnepben kis forgalommal (és abból is inkább a magyar kocsik voltak a veszélyesebbek...), a hétköznapokon nagyobb forgalmú eszéki főúton csak pár kilométernyi szakasszal. Noha a darázsi emelkedő erősebbnek bizonyult annál, mint ami a nap vége felé a résztvevők ínyére való, a tetőn mégis egyhangúlag a batinai kerülő mellett döntött a társaság, sőt, további kerülővel az emlékműig, és ha nincs egy kis kommunikációs zavar, akkor egy még további, Duna-parti kitérőt is beiktattak volna. Az út lejtős és sík befejezése a hangulatnak kifejezetten jót tett.

2.1.8. Noha nem a Baranya Zöldút nyoma, a második napot a Duna holt- v. mellékágának töltésén kezdtük. Ez ugyan a forgalom számára tiltott, de ezt nem veszik komolyan sem a helybeliek - az ünnepnapon kistucat horgász hajtott rajta kocsival -, sem a rendőrök: utóbbiak nyugodtan, tempósan félrehúzódva adtak elegáns előnyt az ilyen utakon megszokott rendezetlen bolyban haladó csoportunknak. A Tökösi kastélyhoz vezető elágazást sikeresen elvétettem, így egy kb. 15 km-es kerülővel lett gazdagabb a túra, de az árnyékban kanyargó aszfaltút és a kastély és csatolt részei (l. 2.3.) feledtette ennek a nyűgét a csoporttal. Visszafelé - azaz tovább Kopácsnak - a kőzúzalékos út itt-ott kicsit kellemetlen volt, de még a földutas szakaszok is jól járhatóak a Dráva mentett oldalán lévő duzzasztott halastavakig, ahol megint pihenőt tartottunk. Innen Kopácsig aszfaltos töltéskoronán haladhattunk, pihenőt a hajókikötőnél tartottunk a Dráva partján.

2.1.9. Eszékig a töltéskorona kőzúzalékos, így az eddigre már jobban igénybe vett ülőfelületek kezdtek tiltakozni, és az eszéki kb. egyórás szabadprogram épp kapóra jött a csoportnak. Jellemző úthiba, hogy az eszéki gyalogoshíd, amelyet eléggé, khm, félszívű módon alakítottak át kerékpáros forgalom fogadására is, egy nagy, de szerencsére könnyű bukás oka is lett (majdnem kettőé): a felhajtórézsűt oldalt, ívben, rejtve építették meg, a szemből érkezőt egy rosszul látható, 15 cm magas, éles gránitlépcső fogadja, és ennek iráni túratársunk naivan - viszont teljesen logikusan - nekihajtott. A következő túratárs ugyanerre készült, és csak az előző bukásának látványa kényszerítette vészfékezésre. Azaz nem egyéni figyelmetlenségről van szó, hanem egy műtárgy hanyag, veszélyes, rosszul megtervezett kivitelezéséről.

2.1.10. A Csúzára visszafelé út önmagában korrekt, kisebb-nagyobb forgalmú országúton, illetve Béllyéig mellette, kerékpárúton lehet haladni, biztonságban. Ennek az sem mond alapvetően ellene, hogy egyetlen sérüléssel járt bukásunk épp itt történt, mikor a túratárs a benzinkút alatt, szűk ívben húzott kerékpárutat logikusan elhagyva egy kanyart túl szűkre vett. Ugyanennek a kerékpárútnak a vasúti labirintusa – a hazaiakkal teljesen analóg módon – nehezen vagy alig abszolválható túrakerékpárral, pakkal, ezért, ahogy a nagyon kitaposott nyomok is mutatják, szin-

te mindenki automatikusan beível a forgalomba, ami azért megkíván némi, khm, pluszfigyelmet a csoport vezetőjétől. A csúzai járásba érve folytathattuk volna az utat egy kb. fél km-rel rövidebb földúton is, de ekkorra már ennek többszöröse nyereség sem vehette volna rá a résztvevőket arra, hogy elhagyják az aszfaltot.

2.1.11. A harmadik túranap erős húzással indult, és miután a határtól Nagynyárádig a toronyiránt haladás látványos volt, ezt a földutat még megtette a csoport, de Bólyban már két frakció alakult, és aki nem kanyarodott föl a pécsváradi túrakerékpáros találkozóra, az mind az 57-es út mellett döntött. Ezt túravezetőként nyilván nem pártolhattam, de megakadályozni sem lehetett, így úgy döntöttem, hogy ha egyetlen résztvevő is továbbjön az eredeti kiíráshoz legközelebb álló, Bólytól Kiskassáig zömmel földúton való haladáshoz, és utána az Újpetre-Pécs országúton hazatekeréshez, akkor én is ezen jövök, míg ha nem marad résztvevő, akkor hallgatólagosan elfogadom, hogy „egyénileg" az 57-esen jönnek. Utóbbi történt meg, és a csoportnak ez a része13 óra magasságában megérkezett Pécsre.

2.2. Szállás, étkezés

2.2.1. A csúzai Piros Csizma rendezett, tiszta, igényes szálláshely, és az, hogy elkülönülten, egy zárt udvarra nyíltak a szobák, alkalmat adott a nyugodt pihenésre éppúgy, mint néhány túratárs késő éjszakába nyúló beszélgetéseire, illetve a második estében a csoportkohéziót szépen erősített fényképnézegetős élménymegerősítésekre.

A kerékpáros túrázók szempontjából fontos, hogy kérésünkre zárható tárolót kerítettek a túrakerékpárjainknak. Nincsenek erre fölkészülve, tehát nagyhirtelen a kazánházat bocsátották a rendelkezésünkre, ami, noha a zárás csak éjféltől hajnalig volt biztosított, a nyugodt községben ez teljes biztonságérzetet adott. Hosszabb távon érdemes lehet a nyomvonalon működő szállások fölkészítése a speciális kerékpáros igényekre, ami a jobb jövedelmi helyzetű kerékpározó rétegekre kifejezetten vonzó hatással lehet.

2.2.2. A csoport zömmel rutinos túrázókból állott, akik a nap folyamán folyamatosan gondoskodtak a kalória- és folyadékbevitelről, ezzel együtt nagy dobás volt a vacsora pontos időzítése és hihetetlen bősége (még ez a kifejezetten jóétvágyú csoport sem volt képes teljesen a végére járni az adagnak...). Mindig volt magyarul tudó ember a csoport közelében, de a csak horvátul tudókkal sem volt semmiféle nehézsége senkinek.

A reggeli bőséges, kiadós, ízletes volt, nyoma sem volt a hazai panziók fájóan nagy részében szokásos szűk kiporciózásnak, így jó kedélyállapotban és jó kondícióval lehetett nekivágni a túranapoknak. Hangulatjavítók voltak az olyan apróságok is, mint a kiskancsó bodzaszörp a reggeliasztalon.

Az uticsomagokat először egyet néztük háromnak, majd a nap folyamán legtöbbünk meglepetésére kiderült, hogy nem egy túratárs étvágyát meghaladta a három darab. Jól időzíthető adagok voltak, strapabíró, ügyes és guszta csomagolásban és ízletesek.

A víz mennyisége az első horvátországi napon meghaladta a szokásosat, miután a legtöbb túratárs a napközbeni folyamatos kulacsutántöltéshez van szokva. Ellenben a hazaút reggelére a palackokat kérésünkre behűtötték, sőt, fagyasztóba tették, így mindenki bepakolta a teljes adagot, és az hűvösen kitartott a málha mélyén akár a hazaérkezésig.

2.3. Látnivalók, attrakciók

2.3.1. A hazai túraszakaszon még inkább a teljesítmény és az összeszokás vezette a csoportot, pár, a tájjal és a kultúrával kapcsolatos ismeretre inkább a távolabbról érkezett túratársak voltak kíváncsiak. Az első komolyabb kultúrattrakció a mohácsi emlékhely (lett volna), de ennek sem volt mindent elsöprő vonzereje. A határt átlépve azonban ezekre a dolgokra értelemszerűen nagyobb lett az igény.

2.3.2. Izsépen, míg bevártuk a határon némi terroristafélszek miatt föltartott iráni és az őt kísérő túratársunkat, a helyi Sokác ház előtt álltunk meg, de az impozáns épületegyüttesbe nem mehettünk be, mondván, magántulajdon. Érdemes lenne letárgyalni, hogy fogadják a (szervezett) Zöldútjárókat.

2.3.3. Darázsban érkezésünkkor kisebb népünnepély zajlott, sokác népviseletbe öltözött fogatosok keringtek a gátak közötti, mélyen fekvő réten, időnként tisztelgő felállásra kanyarodva a fölöttük, a falu főterén körtáncot járó-éneklő, szintén népviseletbe öltözött csoport elé. A zenészeket-táncosokat folyamatosan filmezték, a környéken 3-4 nagy busz várakozott, ezzel együtt mi voltunk gyakorlatilag a teljes nézőközönség. A továbbiakban, végig Csúzáig, több helyen is láttunk spontán énekelgető, bokázgató, vagy csak sétálgató, népviseletbe öltözött csoportokat, párokat (l. Függelék II-1. facebook-videók).

2.3.4. Batinán az Emlékmű (a '44-es szovjet átkelés jellegzetes szoborcsoportja) nagyszerű kilátásával, nagyon rendezett parkjával fontos pont, kivált, hogy a platóról magasságvesztés nélkül közelíthető meg. Lefelé választható a gyalogút is, ami csak egyéni felelősségre kerékpározhatóan meredek, mi a gerincen tekertünk vissza, hogy a faluba érő lejtő mellett a pincesort megnézhessük. Az eredeti, Zeleni Otok-beli szállás esetén a csoport szívesen hosszabban is elténfergett volna a faluban, további látványosságok mentén.

2.3.5. Vörösmart, Csúza pincéi, a magyar feliratok, a legendák, az épített örökség fogta meg a csoportot, és nagy sikere volt a vörösmarti Malom kerámiastúdiónak, ami egy pélmonostori fiatal keramikus ötletes boltja, jó szuvenírgyűjtő hely.

2.3.6. Tökösön a csoport majd' egy órát eltöltött, részben a romlásnak indult régi kastély mellett pihengetve, részben a most is működő szálláshely földszintjén található kiállítás-szuvenírgyűjtőben, ill. a kis kápolnában. A hely annyira hangulatos, hogy a túratársak elmaradtak fölróni azt a kb. 15 km kerülőt, amit a térkép elnézése miatt nekem köszönhettek. Figyelemre méltó a kis boltban a helyi termékek nagyon erős túlárazása és ezzel összefüggésben a Kopácsirét-brand nagyon jó márkázása és fölülpozicionálása, amit föltétlenül el kell tanulnunk tőlük.

2.3.7. A több tonna szúnyog ellenére (biodiverzitás-megőrző projektnek kereszteltem el a szúnyogok etetését minden, akár pillanatnyi megálláson) hangulatos, élményszerű maga az út a holtág melletti ártéri erdőben a Dráva-gát melletti halastóig-víztározócskáig. Ott egy csöppnyi kilátó az, amire érdemes fölkapni, és már látszik az a madár- és növényvilág is, ami a Kopácsi-rét gazdagságának része.

2.3.8. A Kopácsi-réten akár egy teljes napot is el lehetne tölteni, most a hajókikötőbeni ázásra-nézelődésre-hűsölésre, a kitűnő infótáblák nézegetésére és odébb, a falu szélén a dekoratív kocsmakomplexumban elnyúlásra-sörözésre szakítottunk időt.

2.3.9. Innen a töltésen át jutottunk Eszékre, ami ugyancsak messze több annál a bő egy óránál, aminek során betekeregtük kicsit az óvárost, a Dráva-partot és a neogót templom alatt főteret, de ami látványban, élményben, hangulatban azért föltöltötte a csoportot.

2.4. Utasbiztonság, fogadási kultúra

2.4.1. Az utakon a biztonságérzetünk jóformán hiánytalanul megvolt, részben az ünnep mérsékelt, a határ túloldalán kifejezetten békés forgalmának is köszönhetően. Ez akkor is így van, ha a harmadik napon a Csúza-Vörösmart szakaszon némiképp nyughatatlanabbak is voltak a volán mögött ülők a hosszú boly látványától a szűk út záróvonalai mentén, és akkor is, ha az út során az egyetlen igazi tahó veszélyeztetést épp vasárnap, a Kopácsi réti kerékpáros töltésen kényszeresen, de vezetési készségek híján előzgető két magyar autós okozta is (egyikük aztán, teljesen hűen magához, be is parkolt az egyik infótábla tövébe, pontosan a továbbvezető gyalogösvényre).

2.4.2. A vendéglátóhelyeken, az üzletekben a vendég azt érzi, hogy szívesen látott portéka, végig legalább kétnyelvűek az emberek, és iráni túratársunk angolján sem igen akadt meg senki, a legtöbb helyen probléma nélkül kommunikálhatott.

2.4.3. Nem számoltunk azzal, hogy a határon az iráni útlevél vörös posztó, így egy kb. 40 perces pihenővel lettünk gazdagabbak, míg iráni túratársunk adatai végigfutottak az ellenőrzőrendszeren. A határon mindezzel együtt nyugodtak, derűsek, kulturáltak a tisztviselők.

3. Javaslatok, fölvetések a végleges nyomkialakítással kapcsolatban

3.1. Érdemes volna megvizsgálni a (Pécs) Cserge dűlő – (Nagyárpád) Paál László utca átkötést. az út kitisztítását, stabilizálását, az utca egyenletesítését, a kanizsai Dorottya úti csomó-

pont optikai figyelemfelhívással ellátását (de nem közlekedési hatósági beavatkozást igénylő módon).

3.2. A zarándokút-mozgalommal karöltve érdemes volna feljavítani a jelzések láthatóságát, egyértelműbbé tenni őket, a közös táblázásokat megoldani elsősorban az M60-ig terjedő szakaszon, de voltaképpen egészen a szőkédi horgásztóig. Érdemes volna megvizsgálni a forrásbevonás esélyeit a legrosszabb földútszakaszok stabilizálására.

3.3. Kiskassa és a Karasica között a földút karbantartása célszerű lenne. Az első híd előtti turzás véghezvivőjét/megrendelőjét megkeresve célszerű lenne ennek a rövid szakasznak a kerékpárral járhatóvá tétele. Az eredeti földút erdősávban futó itteni része benőtt, a kitisztítása akár önkéntesmunkával is megfontolandó lenne (most csak a termőföldön keresztül jutunk el a hídhoz, a gépek nyomán, ami betakarítás előtt és szántás után már nem lesz működő opció).

3.4. A sátorhelyi elágazó és a határ között a földút biztonságos, rövid, áttekinthető nyom, de a rendbentartása fontos, érdemes lehetne a földtulajdonosokkal egyezkedni (a megnövekvő kerékpáros-forgalom nagyobb vagyonbiztonságot szokott maga után vonni).

3.5. Csúza és Tökös között (a Mirkovac-Sokolovac mellett futó) földút is jó alternatíva lehet, szintén egy esetleges stabilizálás után, kivált, mert ennek a szakasznak a talaja nedvesen roppant erősen föltapad.

3.6. Tovább Laskó helyett érdemes a Kopácsi-rétre vezető, amúgyis kerékpáros útvonalként megfogalmazott nyomvonalon haladni, illetve lehet ez a párja a Tökösről a Kopácsi-rétre vezető, az erdőben futó nyomvonalnak is.

3.7. Ugyanígy Eszékről vissza jó alternatív útvonal a Béllyéig futó kerékpárút, majd a Kopácsi-rét felé amúgyis kitáblázott, kerékpárosoknak is ajánlott vonal, és aztán a 3.6. szerint föl Csúza felé. Hercegszöllős érintéséhez azonban Kopács helyett tovább kell menni és Laskón egyenesen északnak a keleti letérés helyett.

4. Egyebek

4.1. Kíséret, ellátás

A mostani bejárásra zömmel fölkészült emberek jöttek, poggyászprobléma alig, műszaki és erőnléti egyáltalán nem volt. Egészségügyi problémát kölcsönkerékpáron volt rossz tartás miatti vállfájdalom, bukás miatti zúzódás és kisebb napfelégések okoztak, ezek nagyobb részét megoldottuk. Kevésbé gyakorlott v. fizetős csoport esetén a vészforgatókönyvhöz érdemes megfontolni azonnal elérhető szerviz- v. segélykocsit, ezen a túrán azonban a horvátországi összekötő elérhetősége bőven elég volt (igénybe venni pedig a nemvárt fölmentők miatt nem kellett).

4.2. Kooperáció

A Pécs-Eszék-Antunovac Zöldút két aktivistája célzottan föllátogatta a csoportot (a résztvevők közt, ill. személyemben 3 további közös tag is lévén), és a sérült résztvevőt a második estén hazaszállította. A dolog ilyetén megoldása mind a balesetes résztvevő kedélyére, mind a csoportkohézióra igen jó hatással volt.

A résztvevők egyike egy alakuló, tolnai Zöldút mozgatója-létrehozója, így a további kooperációkra egyezség született.

A túra résztvevőinek összetétele (a 14 fős létszámra vetítve): Pécsi Túrakerékpáros Egyesület tagja 43%, Mecsek Zöldút Egyesület tagja 7%, Pécs-Eszék-Antunovac Zöldút kedvezményezett 21%, alakuló szekszárdi Zöldút tagja 7% (21%), nők 29%, Európán kívüli 7%, fekvőbringás (rekumbens) 14%.

A résztvevőkkel megbeszélve facebook-csoportot alakítottam, ahova folyamatosan kerülnek föl információk, képek: https://www.facebook.com/groups/669867019759542/?fref=ts

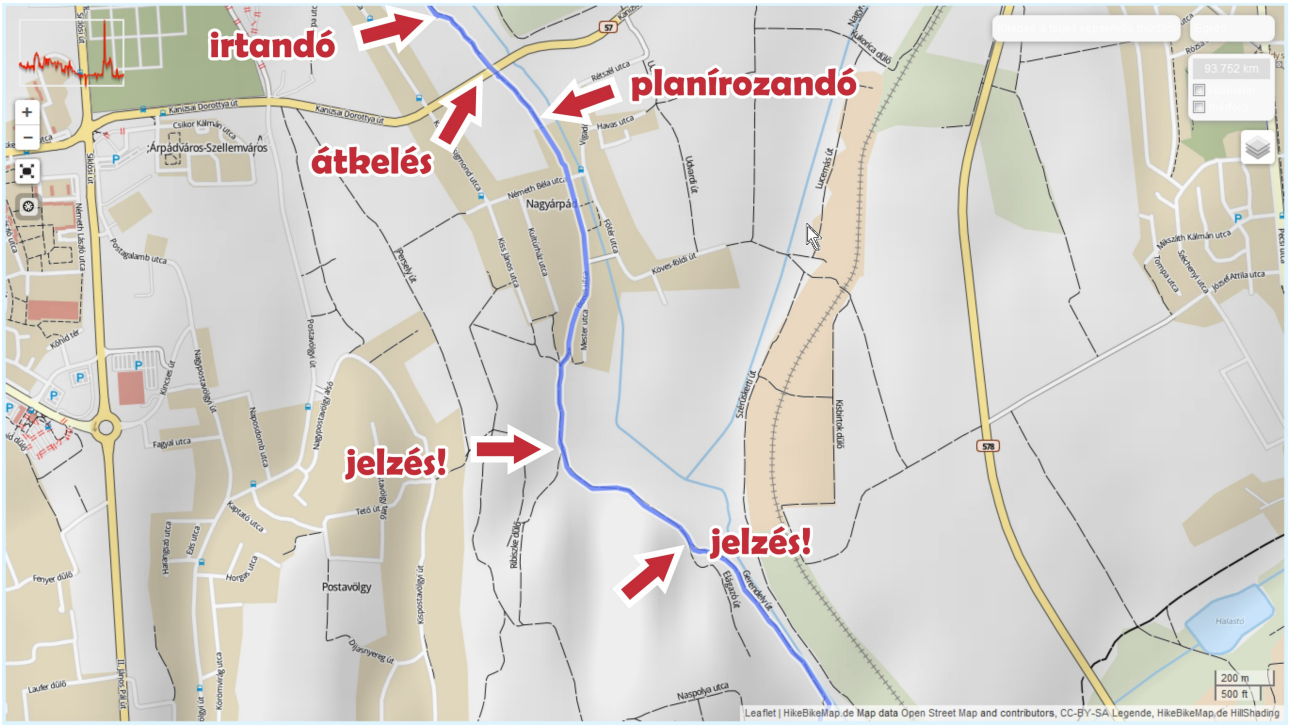
4.3. Adatok

4.3.1. A megtett táv az 1. túranapon 86 km, a másodikon 106 km, a harmadikon 69 km.

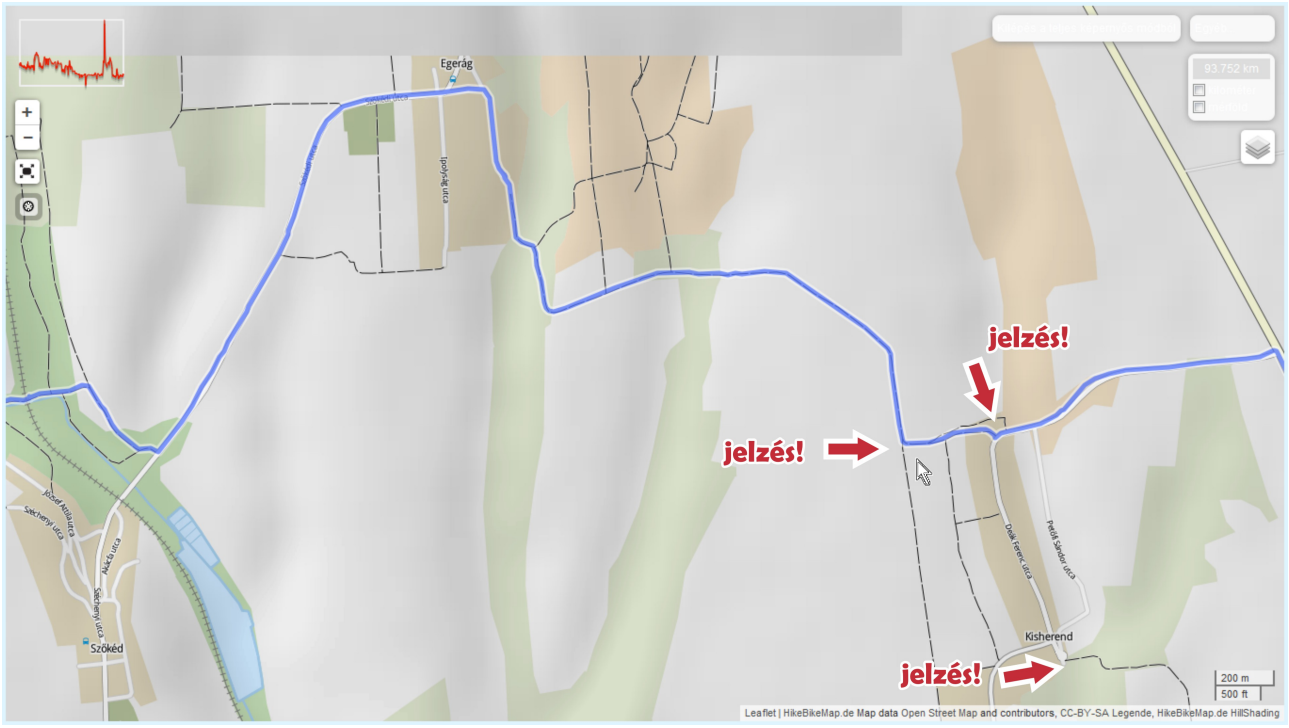
4.3.2. Maximális adatok: a legnagyobb emelkedés (1. nap) 1503 m, a legnagyobb szintesés 1553 m (szintén az első napon). A legnagyobb sebesség ülőbringán kb. 50 km/h, fekvőn n.a. (becslés: 60 km/h). Legnagyobb megtett táv 106 km (a csoporté 102).

Függelék

I. Térképvázlatok



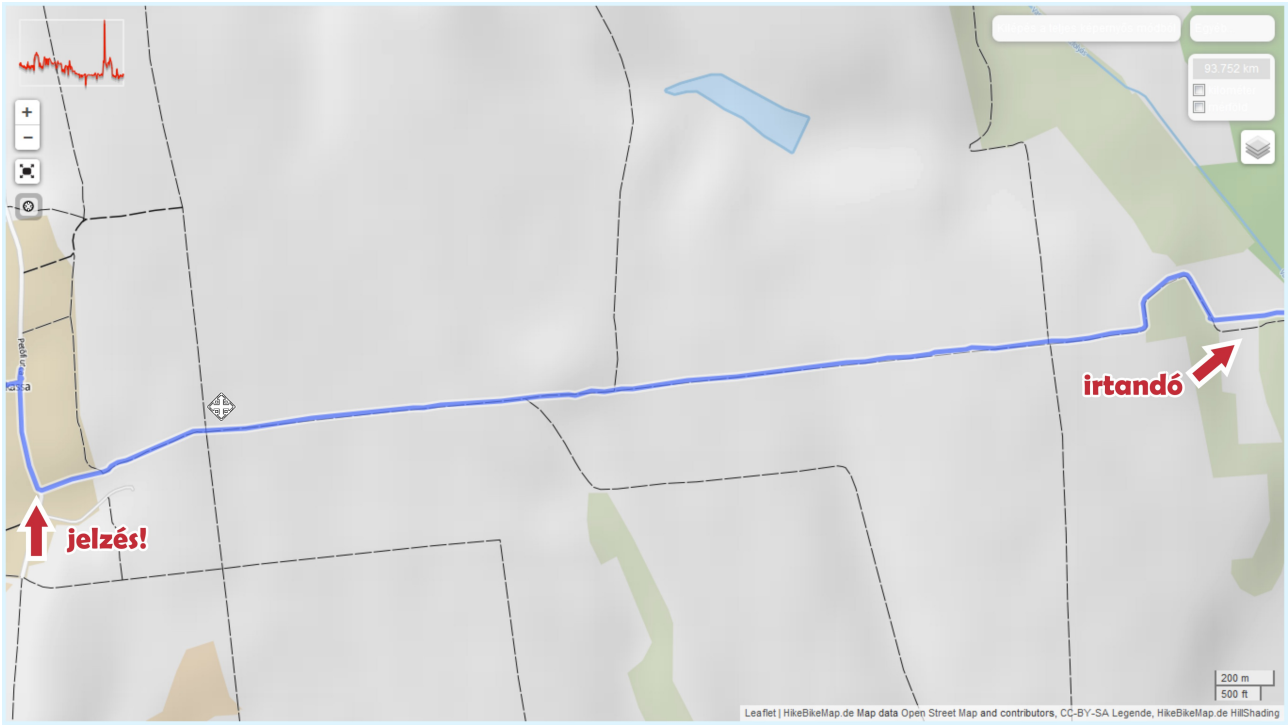
1. ábra. A Nagyárpádkörnyékén javasolt beavatkozások vázlata



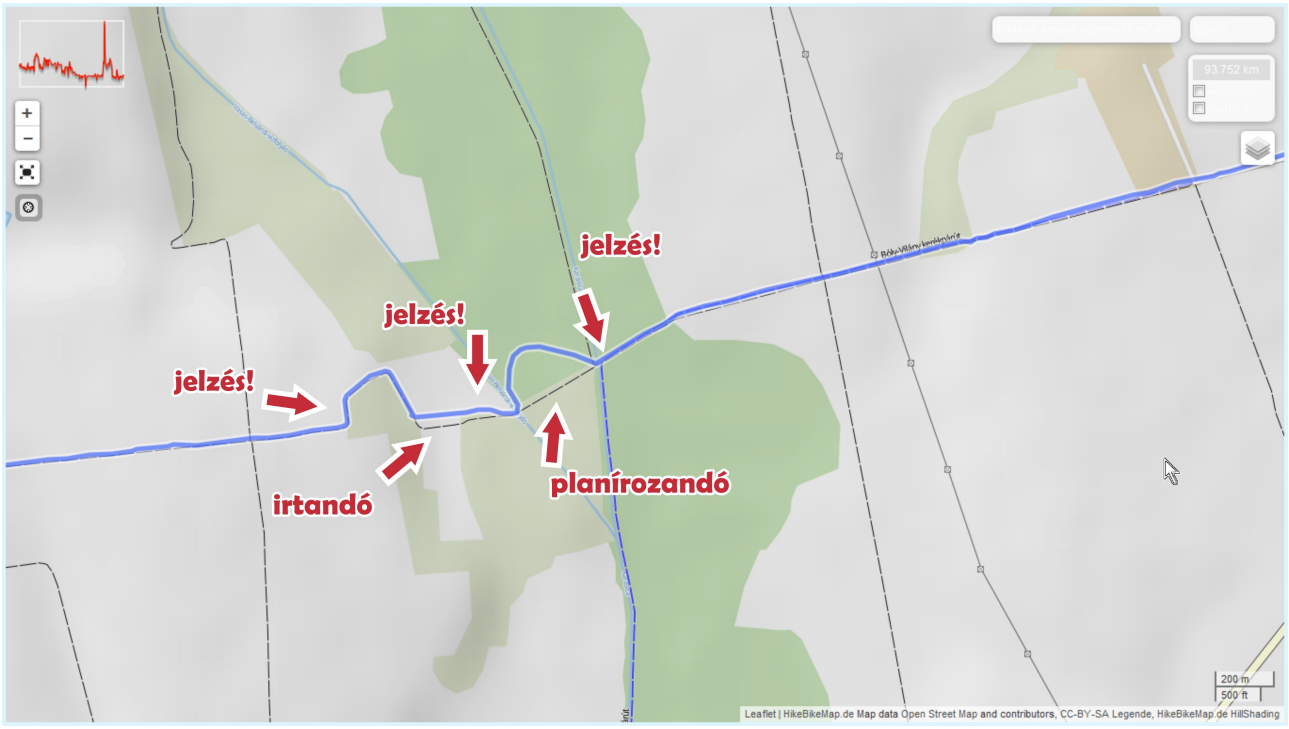
2. ábra. A Kisherend környékén javasolt beavatkozások vázlata

,

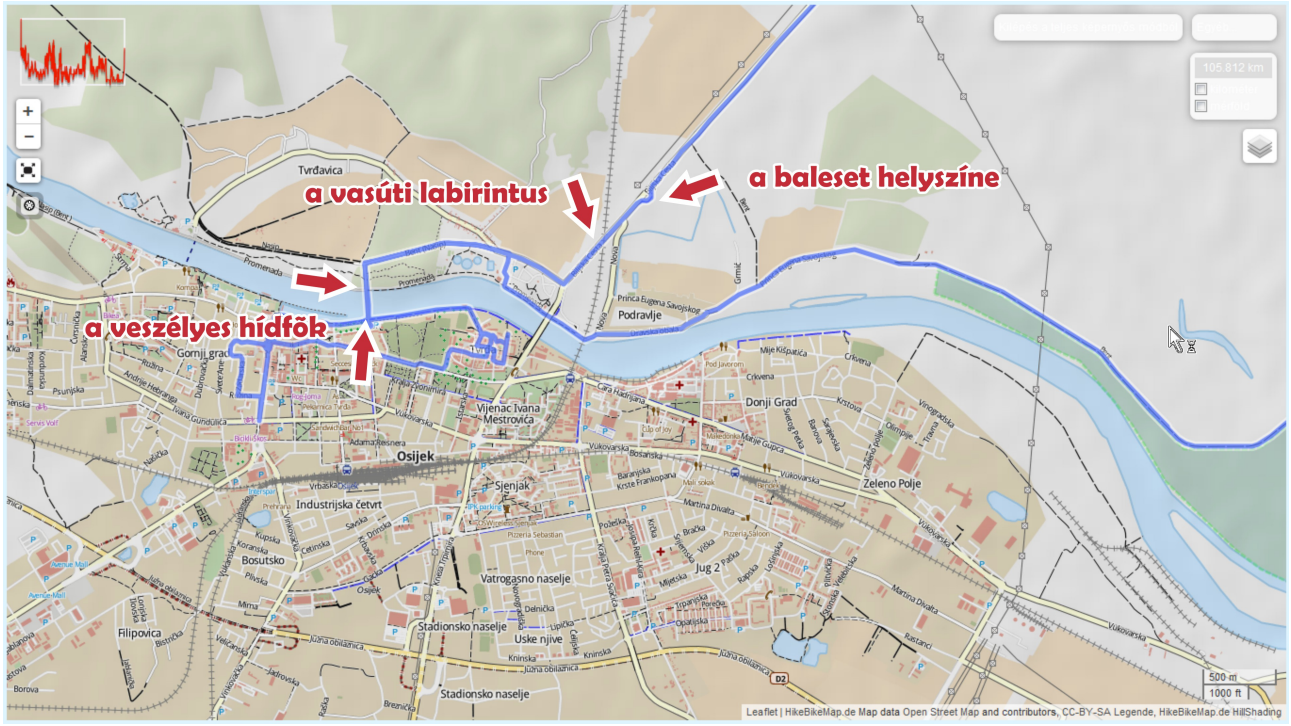
3.



ábra. A Karasica mentén (Kiskassa és Bóly közt) javasolt beavatkozások vázlata



4. ábra.



5. ábra.

II. Hivatkozások (térképek, fényképek, közösségi média, stb.)

II–1. fényképek

https://picasaweb.google.com/BodrogiFrigyes/2014060709BaranyaZoldutBejarasGyakorlottTurakerekparosoknak
https://www.facebook.com/photo.php?v=893736280651998&set=vb.100000469042479&type=2&theater
https://www.facebook.com/photo.php?v=893720580653568&set=vb.100000469042479&type=2&theater
https://www.facebook.com/arpad.simor/media_set?set=a.893128187379474.1073741838.100000469042479&type=1
https://www.facebook.com/arpad.simor/media_set?set=a.895165673842392.1073741839.100000469042479&type=1

II–2. a túratrackek online felületeken

- 1. nap: http://www.gpsies.com/mapOnly.do?fileId=ntfsrvpdpgpiiakt&isFullScreenLeave=true
http://www.everytrail.com/view_trip.php?trip_id=2816836
- 2. nap: http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ldwjceyinihajnyc
http://www.everytrail.com/view_trip.php?trip_id=2816884
- 3. nap: http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ujmriefqxhfwafir

Pécs, 2014. június 10.

Simor Árpád