

szonylatban. Az utasforgalomba jelenleg 22 balatoni kikötő van bekapcsolva.

Csoportok, szervezetek, különböző irodák megrendelésére különjáratokat is indítanak, meghatározott *bérleti díj* ellenében, ezenkívül a fődényben *sétajáratokat* indítanak délutáni vagy esti kikapcsolódás céljából. Nagyobb jelentősége a Balatonon a menetrend szerinti járatoknak van; ezek részaránya az évi teljes utasszámnak átlagosan 85%-a. A Balatonon a hagyományos szállítás mellett igen élénk a *kompforgalom* is. Tihany-rév és Szántód között évente csaknem félmillió személygépkocsit, 8000 tehergépkocsit szállítanak. Itt évente megközelítőleg 2 millió személy kel át. A rövid távú átkelőforgalmat négy motorosüzemű komphajó (*Kisfaludy Sándor, Kossuth Lajos, Széchenyi István, Baross Gábor*) bonyolítja le. Összes utas-befogadóképességük 1750 férőhely.

Különleges szolgáltatási igényeket elégíti ki a három *bérelhető vitorláshajó*, amelyeknek személyzetét a Mahart adja.

A felszabadulás óta, ha nem is olyan mértékben mint a hajók száma vagy az utaslétszám, de növekedett a parti létesítmények a *kikötők*, a *várocsarnokok* száma is. Megépült a szántódi és a tihanyi-rév új kikötője, új várocsarnokot kapott a tihanyi hajóállomás. 1969-ben új kikötőhöz jutott és bekapcsolódott a forgalomba Csopak, Balatonakali és Balatonmária. Ezek az eredmények, bár igen látványosak, mégsem képesek eltakarni azt a szomorú képet és valóságot, amit a balatoni kikötőhálózat csaknem egésze mutat. (Ropedező épületek, omladozó part-

falak és mólók, széttöredezett bejároutak stb.) A jelenlegi objektumok zöme a századforduló tájékán létesült. Állagfenntartásukra az elmúlt évtizedekben egyre csökkenő összeg jutott. Mindennek következtében a kikötők állapota ma már kifejezetten akadályozza az utasforgalmat. E helyzet tarthatatlanságát szerencsére az illetékesek az utolsó pillanatban felismerték és megkezdték a jelenlegi állapotok fokozatos javítását.

A *Mahart Balatoni Hajózási Leányvállalata* évről évre erőfeszítéseket tesz a főszezon előtti és utáni mérsékeltebb forgalmú időszak szabad kapacitásának ésszerű, gazdaságos lekötésére. Ezért újszerű járatokat indítanak különféle szolgáltatásokkal, napozási és fürdési lehetőségekkel, többféle idegenvezetői szolgálattal. Az utaslétszám emelése céljából megállapodásokat kötöttek idegenforgalmi hivatalokkal, amelyekben ez utóbbiak anyagi juttatás fejében vállalták, hogy a turistacsoportjaik programjába hajóutat is illesztenek.

Az elmúlt években új technikai berendezésekkel (rádióhálózat, elektromos tájékoztatási rendszer) növelték a közlekedés kulturáltságát, a hajók kihasználtságát. Volt olyan nap, amikor több mint 40 000 utast szállítottak különösebb zökkenő, torlódás nélkül.

Az egyre divatosabbá váló turizmus azt a reményt és ígéretet kelti, hogy a balatoni hajózás 15—20 évre kiterjedő perspektívái ezúton is szélesednek és színesednek.

A mennyiségi igényeket nagyobb össz-férőhelyű hajóparkkal kell kielégíteni. Mi-

vel a zsúfoltság már ma is igen nagy, a jelenlegi hajóparkot felváltó új vízijárműveknél egy-egy utasra a mainál valamivel több teret kell a jövőben hagyni.

Igény van a mainál nagyobb sebességre is. Az utas — főleg a menetrend szerinti járatoknál — szeretne minél előbb eljutni úticéljához. Ez az érdeke a hajózásnak is, mivel a nagyobb sebesség lerövidíti a jármű-fordulódókat, s ezáltal növekszik a hajók szállítási kapacitása. A szakemberek szerint az ezredfordulón üzemeltetni kívánt hagyományos hajóknál az átlagos utazási sebességnek a maiét legalább 2—3 km/h-val kell meghaladnia.

Szükséglet mutatkozik kifejezetten *nagy sebességű* hajókra is. Ilyen célokra legalább két-három 60—70 km/h sebességű hordszárnyas vagy légpárnás hajót szükséges majd forgalomba állítani.

Figyelemmel az igények alakulására, célszerű lesz a szolgáltatások körét a jövőben kis befogadóképességű, személyzettel együtt bérelhető vitorlás, motoros járművekkel bővíteni, főként a tehetősebb nyugati turisták luxusingényeinek a kielégítése érdekében.

A balatoni személyhajózás az elkövetkezendő 15—20 évben valószínűleg nem fog látványosan fejlődni. Az anyagi lehetőségek ezt nem teszik lehetővé. Ezzel szemben várható, hogy megkezdődik az idegenforgalmi igényekhez való, a mainál kissé nagyobb ütemű felzárkózás, amely azokat ha nem is luxus, de mindenesetre kulturált szinten próbálja kielégíteni.

HORVAI ÁRPÁD

ÚJ KÖNYVEK

JUHÁSZ ÁRPÁD: Évmilliók emlékei. Magyarország földtörténete és ásványi kincsei. (Második, átdolgozott kiadás, Gondolat Könyvkiadó, 1987.)

E kiváló munkát az első kiadás (1983) után már részleteiben méltattuk. A második kiadás során az átdolgozásra nem azért került sor, mert a könyvön jobbítani kellett volna, hanem azért, mert az eltelt rövid idő alatt olyan lényeges vizsgálati eredmények láttak napvilágot, amelyek alapvetőek hazánk geológiai szerkezetére és annak kialakulása szempontjából. Ilyenek pl. az alföldi medencealjzattal kapcsolatos kor-meghatározások (340, ill. 332 millió éves kecskeméti, ill. battonyai gránitminták, 356 millió éves kelebiai csillámpalák stb.), a hazai vulkanizmussal kapcsolatos nagyszámú kálium-argon kor-meghatározás, valamint a Dunántúlon végzett paleomágneses vizsgálatok, amelyek a különböző kőzetlemezdarabok vándorlására adnak az eddiginél sokkal pontosabb képet. Az első kiadás óta találtak hazánkban ordoviciumi kőzeteket (Révfölöp, Zánka). Újabb leletek kerültek elő Ipolytarnórról. Megszüntettek vas-, ólom- és cinkércbányákat, újabb szén- és bauxitbányák nyíltak. Felfedezték az egyedülállóan látványos József-hegyi barlangot. Rudabánya-

ról újabb Hominida-leletek kerültek elő stb. Mindezek szükségessé tették, hogy e 3—4 év alatt bekövetkezett változások helyet kapjanak a könyvben. A Gondolat Kiadót dicséri, hogy erre megteremtette a lehetőséget.

A könyv egyébként csak tartalmában változott (a szükséges helyeken), szerkezetében nem. A fejezetek és alfejezetek címei csakúgy változatlanok, mint az ábrák, a fényképanyag egy része viszont cserélődött.

(G. T.)

BIRÓ FRIDERIKA: Göcsej (Gondolat, Könyvkiadó, Budapest, 1988.)

Néprajzi szempontból hazánk egyik legkarakterisztikusabb tája a délnyugati határszáron fekvő Göcsej. Furcsa nevének eredetét illetően erősen megoszlanak a vélemények; vannak, akik német, mások török szóból származtatják, de valószínű, hogy inkább az egyenetlen, hepehupás utat, vidéket jelző „göcsös” szóval hozható kapcsolatba. A jelen könyv legutóbbi szakmai előzménye Gönczi Ferenc munkája a század elejéről származik. Bíró Friderika monográfiája ma összefoglalja azokat a tudományos eredményeket, amelyek azóta születtek.

Megismerkedhetünk azokkal a természeti feltételekkel, amelyek alapvetően meghatároz-

ták a honfoglalás utáni időkben ide betelepült magyarság mindennapjait: a települések szerkezetét, az ott lakók foglalkozását, a művelési módokat, az építkezést. Végigkövethetjük, hogyan alakult át a történelem folyamán az itt élő nép társadalmi szerkezete, szokásai, de olvashatunk arról, amit megőriztek napjainkig, s aminek kedvéért olyan sok látogató keresi fel Göcsej jellegzetes kis falvait.

Ez a könyv nem turistakalauz; tudományos igényű megírt szakszerű monográfia. Ennek ellenére nagy hasznát vehetik mindazok, akik nem feltétlenül a néprajzi vizsgálódás, hanem egy kellemes hétvégi program igényével látogatnak el ide.

(N. G.)

DR. MITUSZOVA MILA: Hiperurikémia és kösvény. (Medicina, 1987.)

A purinanyagcsere mechanizmusainak a felderítésében igen nagy haladást ért el az orvostudomány az elmúlt évtizedekben, ezzel kapcsolatban a kösvény patomechanizmusával, kezelésével kapcsolatos ismeretek és szemléletmód is lényegesen megváltozott. Ezeket ismereti a könyv szakemberek számára.