

# KALANDVÁGYÓ BEFEKTETŐ

Entries/Entrées **Visas** Departures/Sorties



سفارة سلطنة عمان  
القاهرة  
EMBASSY OF THE  
SULTANATE OF OMAN  
CAIRO

No.: **401576/55** الرقم :

Type of Visa **Tourist** نوع التأشيرة

Date of Issue **8/11/2009** تاريخ الاصدار

Valid for **one month** صالحة لمدة

Purpose of Visit **Tourist** غرض الزيارة

Period of Stay **3 weeks** مدة الاقامة

Single / Multiple **—** لرحلة / متعددة

Accompanied By **—** المرافقون

Ref. **269/2000** المرجع

Signature **[Signature]** التوقيع

سلطنة عمان



SUL: SULTANATE OF OMAN

# KALANDVÁGYÓ BEFEKTETŐ

**JIM ROGERS**  
VILÁG KÖRÜLI UTAZÁSA

perfect  
kiadó

Kalandvagyó befektető – Jim Rogers világ körüli utazása  
© 2012 Perfect-Pro Kft.  
Minden jog fenntartva!

ISBN: 978-963-9929-34-0

A könyv eredeti címe:  
Adventure capitalist: the ultimate road trip / by Jim Rogers  
ISBN: 0-375-50912-7

Copyright © 2003 by Beeland Interests, Inc.  
All photographs and maps © 2003 by Jim Rogers and Paige Parker

All rights reserved under International and Pan-American Copyright Conventions. Published in the United States by Random House, an imprint of The Random House Publishing Group, a divisions of Random House, Inc., New York, and simultaneously in Canada by Random House of Canada Limited, Toronto.

This translation is published by arrangement with Random House, an imprint of The Random House Publishing Group, a division of Random House, Inc.

A könyvben található képek, beleértve a borítót is szerzői jogvédelem alatt állnak. Bármilyen másolás, sokszorosítás, illetve adatfeldolgozó rendszerben történő tárolás a kiadó előzetes írásbeli hozzájárulása nélkül tilos.

Az itt közölt információk kizárólag az olvasó személyes használatára készültek.

Jelen mű felhasználása más könyvekben, kereskedelmi szoftverekben, adatbázisokban csak a kiadó előzetes írásbeli hozzájárulásával lehetséges.

A szerző és a kiadó a tőle elvárható legnagyobb gondossággal járt el a könyv készítése során. A könyvben található esetleges hibákért, használatukból eredő esetleges károkért sem a szerző, sem a kiadó nem vállal semminemű felelősséget.

Minden védjegy a jogokkal rendelkező tulajdonát képezi.

Fordította: Lénárt Szabolcs  
Nyelvi lektor: Havadi Krisztina  
A szöveget az eredetivel egybevetette: Benke László

Nyomdai munkák: Dürer Nyomda Kft. Gyula  
Felelős vezető: Kovács János ügyvezető igazgató

Felelős kiadó a Perfect-Pro Kft. ügyvezető igazgatója  
Kiadóvezető: Tóth Sebestyén Farkas  
1101 Budapest, Pongrác út 9/b.  
Tel/Fax: 260-0990, 431-0028  
info@perfect.hu  
<http://www.perfectkiado.hu>

*A legnagyobb kaland:  
első gyermeknek, abban a reményben,  
hogy mindig keresni, kutatni és kérdezni fog,  
hogy megértse a világot a maga valójában*



# TARTALOM

---

---

## ELSŐ RÉSZ: 1999

---

---

1. A sárga Mercedes 11
2. Az Óvilág ifjú titánjai 24
3. Közép-Ázsia közelgő katasztrófája 36
4. A legjobb kapitalisták a kommunista Kínában élnek 52
5. Új ázsiai válság: lányhiány 74
6. Digitális Mongólia 89
7. Az esküvő 107

## MÁSODIK RÉSZ: 2000

---

---

8. Afrika szívébe 131
9. Ghánai brókerem 149
10. Dervistánc 180
11. Az Ezeregyéjszaka világa 201

## **HARMADIK RÉSZ: 2001**

---

---

12. Hatvanmilliónyian mossuk le a bűneinket 223

13. Az út Mandalayból 242

14. Detektívesdi La Pazban 263

15. Apám sírja 278

16. Újra itthon 296

Függelék 315



ELSÖ RÉSZ

1999



# 1

## A SÁRGA MERCEDES

**H**ATSZÁZ DOLLÁRRAL A ZSEBEMBEN, 1968-ban kezdtem a befektetési iparágban dolgozni, amelyet 1980-ban, harminchét évesen hagytam ott, amikor már eleendő pénzzel rendelkeztem ahhoz, hogy kielégítsem a szüntelen kalandvágyamat. Egy offshore fedezeti alap társkezelőjeként a tőke, a nyersanyagok, az árucikkek és az információ nemzetközi áramlását elemezve oda fektettem be, ahova mások nem, addig fel nem fedezett piacok kínálta lehetőségeket kiaknázva, ami jelentős mértékben hozzájárult a sikeremhez. Ám az, amit én a Wall Streettől – és végeredményben a hosszú távú befektetésektől – elvártam, nem igazán jellemző erre az iparágra. A szabadságot kívántam megvásárolni, hogy minél nagyobb kanállal belekóstoljak az életbe. Világot akartam látni: azt a világot, amelyet más utazók csak ritkán látnak; amelyik kizárólag testközelből látható, és amelyet egyedül így lehet igazán megérteni.

Azt akartam látni, ami számomra az *igazi* világ.

Ismerek olyanokat, akik több országban jártak, mint én, ám inkább csak „madártávlatból”, egyik helyről a másikra röpködve. Úgy gondolom, mindaddig nem jártál egy országban, amíg a szó fizikai értelmében nem léptél át a határán, nem saját magadnak kellett ételed, üzemanyagot, szálláshelyet találnod, amíg földközeli nem ismerkedtél meg vele.

1990 telének végén indultam el két évig tartó odisszeámra, amelynek során motorke-rékpárral jártam körbe a világot. A 160 000 kilométeres utazásom hat földrészen és több tucat országon vitt keresztül; bekerültem a *Guinness Rekordok Könyvébe*, és az útról írt

könyvem, az *Investment Biker: Around the World with Jim Rogers* a sikerlisták élére repített. Nem sokkal azt követően, hogy véget ért az utazás, és visszatértem New York-i otthonomba, még nagyobb fába akartam vágni a fejszém. Kerestem a megfelelő célt, és a naptár, pontosabban a közelgő ezredforduló adott ötletet. Kielégíthetetlen kíváncsiságomat – hogy saját tapasztalatból értsem meg, mi történik a világban, hogy ott legyek, saját szememmel lássam, és kiderítsem az igazságot – csak fokozta a kínálkozó alkalom, hogy történelmi pillanatot kaphatok el. Az az ötletem támadt, hogy amikor a 20. század a végéhez közeledik, három évig autózva körbeutazom a világot, és kitapintom az érvésését az évezred végén és egy új ezredév hajnalán.

Az út egyszerre ígérkezett kalandtúrának és egy újabb szakasznak egész életre szóló tanulmányutamon, amely Demopolisban, egy Alabama állambeli kisvárosban kezdődött, ahol felcseperedtem, majd a Yale-en, Oxfordon és az Egyesült Államok hadseregén át végül a Wall Streethez vezetett, ahol a tapasztalat tanította meg, hogy a „szakértőknek” általában nincs igazuk. Korábbi utazásaim során a nyomomban leölt szent tehének, kipukkadt lukik és megdőlt prekonceptiók maradtak – jobbára olyan világlátó „szaktekin-télyek” művei, akik még otthonról is alig-alig mozdultak ki. Piaci sikereimet is annak köszönhetem, hogy más perspektívából tekintek a világra.

Bár soha nem jártam prostituátnál, tudom, hogy többet lehet megtudni bármely országról, ha egy bordélyház madámjával vagy egy feketepiaci seftelővel váltok pár szót, mint ha egyik miniszterével beszélgetnék. Nincs ahhoz fogható, mint amikor eldugott határállomásokon átkelve szerzünk betekintést egy ország életébe.

Az ígéretes befektetési lehetőségek felkutatása nem tartozott az út kifejezett céljai közé, de mivel a vér nem válik vízzé, útközben ennek is gyakran szerét ejtettem. Befektetőként kerestem az alkalmat, hogy ismereteket szerezzek a kínai, afrikai és dél-amerikai piacokról, és amikor csak lehetőségem volt rá, ellátogattam az ígéretes tőzsdékre. A múltban szép eredményeket könyvelhettem el azzal, hogy olyan alvó piacokon fektettem be, mint például Ausztria, Botswana vagy Peru, és kétségem sem volt, hogy ismét rábukkanhatok hasonlókra.

Ha menet közben elpusztulok is, legalább boldogan, szenvedélyemnek hódolva halok meg. Ami még mindig sokkal jobb, mint ha egyszer csak a Wall Streeten múlok ki, zsemben egy kicsivel több pénzzel.

Utam 116 országon vezetett keresztül, köztük számos olyanon, amelyet turisták ritkán látogatnak: Szaúd-Arábia, Mianmar, Angola, Szudán, Kongó, Kolumbia, Kelet-Timor és így tovább. Az útvonal Afrika nyugati partján lefelé, keleti partján pedig felfelé, harminckét országon keresztül vitt. (Előző föld körüli utam során a kontinens közepén, Tunisztól Fokvárosig haladtam végig.) Az Atlanti-óceántól a Csendes-óceánig utaztam – Európán, Közép-Ázsián és Kínán keresztül –, majd a Csendes-óceántól vissza az Atlantiig – ezúttal Szibérián át. Afrika északkeleti partvonalától Arábián és az indiai szubkontinensen keresztül jutottam el Indokínába, Malajziába és Indonéziába. Ausztrália és Új-Zéland be-

járása után Dél-Amerika déli csücske felé vettem az irányt, onnan pedig – mielőtt hazatértem volna New Yorkba – Alaszkaig utaztam. Szárazföldön még senki nem járta be ezt az útvonalat. Az út keresztülvitt a világ harminc polgárháborúja közül minden másodikon, 152 000 mérföldet tett ki, az előzőnél 50 000 mérfölddel volt hosszabb, és eredményeképpen újra bekerültem a Guinness Rekordok Könyvébe.

Felmérések szerint a világ körüli utazás a leggyakoribb vágyálmunk; a világ különböző pontjain sokan ráztak velem kezét, amiért „megvalósítom az emberek álmát”.

Az utazás 1999. január 1-jén kezdődött Reykjavíkban, Izland fővárosában. Nem egyedül utaztam. Útitársam Paige Parker, egy gyönyörű, kék szemű és szőke hajú hölgy volt az Észak-Karolina állambeli Rocky Mountból. Paige-dzsel 1996-ban, a Charlotte-i Érmemúzeumban tartott előadásom alkalmával találkoztam. Paige a Queens College egyik adománygyűjtőjeként Billy Wireman, a főiskola elnökének ajánlására olvasta a könyvemet, és eljött, mert kíváncsi volt, mit mesélek a motoros utazásomról. Másnap kinyomoztam az elérhetőségét, és meghívtam vacsorára.

– Egy újabb föld körüli úton gondolkodom – mondtam neki az első randevúmon. – Még senkinek sem említettem, de azt forgatom a fejemben, hogy az ezredfordulón sort keríték rá.

Helyeselt: egy ilyen út ugyancsak tanulságos lehet.

– Szeretnél velem jönni? – szegeztem neki a kérdést.

Egy pillanatra elakadt a lélegzete.

– Igen – vágta rá végül. – Benevezek.

Természetesen mindketten pusztá évődésnek tekintettük a beszélgetést.

Ki gondolta volna, hogy a próféta beszélt belőlünk?

Már kicsivel több mint egy éve jártam Paige-dzsel, amikor 1997 októberében felmondta charlotte-i állását, és New Yorkba költözött, ahol saját lakást bérelt, és igazgatóként helyezkedett el egy marketingcégnél. Tekintve, hogy a kapcsolatunk komolyabbra fordult, erősen gondolkodóba ejtett, milyen szárazföldi alternatívája lehet a motorkerékpárnak.

A motorozásnál semmi sem felvillanyozóbb. Életem során több motorkerékpárom is volt már. Először 1988-ban motoroztam keresztül Kínán. Utamról *The Long Ride* címen a PBS készített dokumentumfilmet, amelyet *Travels* nevű sorozata részeként vetített le. A felvillanyozó élmény mellett a motor egyszerűséget is jelent. Sokkal egyszerűbb például óceánokon, járhatatlan sivatagokon vagy őserdőkön átszállítani a motort. És ha Paige is így lelkesedett volna érte, körbemotorozhattuk volna a földet. Ő viszont arra ösztökélt, gondolkojam át, hogy autóval tegyük meg az utat. De akármilyen autóval nem voltam hajlandó utazni. Legyen sportautó. És legyen kabrió, hogy lehajtott tetővel haladva érezzem a szelet az arcomon.

Mi sem természetesebb, hogy az autókhoz egyáltalán nem érttem. New York Cityben éltem, így 1968 óta nem volt autóm. Tudatlanságom mindenki számára nyilvánvaló volt, amikor elmagyaráztam, hogy kétszemélyes, négykerék-meghajtású kabriót keresek,

amelynek elég magasán van az alváza a földtől, mert e nélkül – biztosítottam őket – egyetlen autó sem tudná körbejárni a világot.

Cserébe ők biztosítottak arról, hogy ilyen autó nem létezik.

Münchenben két évente rendeznek nagyszabású négykerék-meghajtású kiállítást, és 1998 tavaszán ellátogattam a rendezvényre. Olyan autót ugyan, amelyet kerestem, nem találtam – már számtalan járgányt megtekintettem, és fejembe vettem, hogy egy Toyota-alváza épített sportos kasztnit fogok választani –, de találkoztam olyan szakikkal, akik autókat építenek át. Egyikük mesélt egy kaliforniai fickóról, akit érdemes lenne felkeresnem. Jellemző volt az egész autókeresésre, hogy Németországig kellett mennem, mire rátaláltam valakire Kaliforniában. Ez a kaliforniai fickó mesélt nekem egy *másik* kaliforniáról (a történet kísértetiesen hasonlított ahhoz, ahogy két évvel később Kamerunba próbáltunk bejutni), végül így ismertem meg Gerhard Steinle-t. Ő és a Prisma Design International csapata rakta össze azt a teljesen egyedi Mercedes-Benz-t, amellyel Paige és én később körbeutaztuk a világot.

Akkorra már nagyjából körvonalazódtak az autóval szembeni elvárásaim. Túl azon, hogy kabrió-t akartam, az autónak behajtható keménytetővel kell rendelkeznie. Nem akartam megkockáztatni, hogy felhasítsák a tetejét, ami igazán kellemetlenül ért volna egy föld körüli túrán. Azt is eldöntöttem, hogy dízelmotor kell. A kamionok, buszok, vonatok és hajók a világ minden pontján dízellel mennek, így a dízel mindig és mindenhol elérhető. Benzinhoz, ahogy ezt előző utam során ráeszméltem, gyakran nehéz hozzájutni. És ha szerzek is, nem lehetek biztos abban, hogy megfelelő minőségű.

Steinle, aki korábban a Mercedes-Benz Advanced Design észak-amerikai elnöke volt, azzal az ötlettel állt elő, hogy kombináljuk a Mercedes SLK roadsterének (azaz kétszemélyes kabriójának) a karosszériáját és belső terét a cég Európában G-osztályként (*Geländewagen*, azaz G-Wagen) ismert terepjárójának alvázával és dízelmotorjával. A robusztus G-Wagen, amelyet eredetileg németországi katonai és rendőri felhasználásra terveztek, csak három évvel ezt követően került forgalomba az Egyesült Államokban, ahol G500 néven dobták piacra. Az SLK, amelyet alapfelszereltségben behajtható keménytetővel forgalmaztak, ugyanolyan tengelytávolsággal készült, mint a két G-osztályú modell közül a rövidebbik. A két autó alváza megegyezett. Steinle felismerte, hogy a kettő összeházasításához egyiket sem szükséges megkurtítani vagy megtoldani.

Jeleztem Steinle-nek, hogy szükségem lesz egy tartalék üzemanyagtartályra, valamint egy titkos rekeszre, amelybe pénzt rejthetek. Elmondta, hogy mivel a keménytető a csomagtartóba csukódik be, egy utánfutó is elkél; ő majd tervez nekem egy, a kocsihoz illőt. Lebeszélt a manuális sebességváltóról; azzal érvelt, hogy a Mercedes-Benz sokkal jobb sofőr, mint én, és az autógyár automata váltója sokkal megbízhatóbban kiszabadít majd, mint ahogy én a manuális sebességváltóval kivágnám magam a veszélyes helyzetekből.

– Az év végére mindennek menetkésznek kell lennie – mondtam.

Steinle, tudtomon kívül, ahelyett hogy egyszerűen megrendelte volna az autókat, felhívta az észak-amerikai Mercedes-képviseletet, elmondta nekik, hogy itt ez az örült fickó,

aki ezt meg ezt szeretné, és megkérdezte, volna-e kedvük részt venni a kalandban. Minden jel szerint elnyerte a tetszésüket a sztori. Amikor Steinle a legközelebb jelentkezett, legnagyobb meglepetésemre közölte, hogy rávette az észak-amerikai Mercedest, ingyen biztosítsák számomra az autót, amennyiben az átalakítás borsos költségét kifizetem.

– És természetesen – tette hozzá Gerhard – az autó garanciális lesz.

– Rendben, vágjunk bele.

Tudtam, hogy garancia hiányában is a világ bármely pontján találnék Mercedes-szervizt. Még a fejlődő világban is mindig van a közelben egy kereskedés; a világ összes diktátora és maffiózója Mercedest vezet. Még azokban az országokban is, ahol utakról egyáltalán nem beszélhetünk, könnyen találhatunk Mercedes-szervizt – ugyanez például az élelemről nem mondható el –, hála az Egyesült Államok külföldi segélyeinek, illetve a Nemzetközi Valutaalaptól és a Világbanktól befolyt pénznek. Nyílt titok, hogy az ilyen pénz azok boldogulását szolgálja, akik elég korruptak, hogy rátegyék a kezüket. Egyúttal a bürokratákat is hizlalja, akik a tranzakció mindkét oldalán szorgalmasan robotolnak. És közülük senki sem Chevrolet-t vezet.

Előző utam során sokat megtudtam ezekről a dolgokról. A közelgő utazás, különösen annak Afrikán keresztül vezető része, szemnyitogató tapasztalatokat ígért a külföldi segélyekkel való csalások legfrissebb módjairól: a civilszervezetek, az NGO-k munkásságáról. Amerikai adófizetőként elképednék, ha tudnám, hogy az ezekben az országokba küldött pénz nagy része a Mercedes- és BMW-kereskedőket, illetve a különféle svájci bankárokat támogatja.

De erről később még bővebben.

A lényeg az, hogy ha másmilyen autóval utaztunk volna, valószínűleg soha nem értünk volna körbe a földön; a furcsa ötlet alapján kialakított autó minden szempontból tökéletes választásnak bizonyult. Egyik legfontosabb tulajdonságának a színe bizonyult. A hivatalosan ragyogó napsárga színű fényezés, akármerre mentünk, tömegével vonzotta a kíváncsiskodókat, sok barátot szerzett nekünk, és ezzel számtalanszor az életünket mentette meg. Meglepetésszerűen felbukkanni egy ennyire szokatlan, ennyire furcsa, ugyanakkor nyilvánvalóan nem fenyegető autóval, azonnal felkeltette mindenkinek a kíváncsiságát. A rendkívül feltűnő színű, bizarr terepjáró hibrid kellően bolondos volt ahhoz, hogy kizökkentse és felvidítsa az embereket, akiknek sok esetben csak akkor jutott eszükbe, hogy „hé, elfelejtettük kirabolni őket”, vagy „nem kellett volna elrabolni ezeket az embereket?”, amikor mi már messze jártunk.

Az egyik leggyakoribb kérdés, amelyet egy föld körüli utazás esetén fel szoktak tenni az embernek, a „hogyan csomagoltál be?” Érdemes megemlíteni, hogy amikor az utánfutót terveztük az utazásra, lényegében azon készletek alapján alakítottuk ki, amivel azt meg akartuk tölteni. Összeszedtünk mindent, amit magunkkal akartunk vinni, halomba raktuk, és lemértük, hogy tudjuk, hány literes csomagtartóra van szükségünk, majd közöltük ezt az utánfutót gyártó szakemberekkel. A magunkkal vitt holmik, a tartalék vizes-és üzemanyagkannák, a hálósátrak, a sátor és az utánfutóba pakolt egyéb tárgyak közül

a legfontosabb, a majdani halom legelső eleme, az orvosi felszereléseket tartalmazó készlet volt. Ami ráadásul tekintélyes méretű lett – no nem annyira, hogy egy repülőre nem lehetett volna kézipoggyászként felvinni, de egy tipikus háztartási elsősegélyládánál azért méretesebb volt.

A készlet tartalmának összeállításához felkerestünk néhány orvost, köztük egzotikus betegségek specialistáit, és kikértük a véleményüket. Orvosi fecskendőket is csomagoltunk, mert azok a világ sok pontján nem szerezhetők be, vagy ha igen, akkor már használtak. A szokásos eszközök – úgymint: kötszerek, fertőtlenítők – mellett malária elleni tablettákat és antibiotikumokat is beszereztünk. És természetesen útmutatást kaptunk arra vonatkozóan, hogyan és mikor használjuk őket, illetve milyen tünetekre figyeljünk abban az esetben, ha kénytelenek leszünk saját magunk orvosai lenni. Igen költséges elsősegélykészlet volt, amelynek értékéről hivatalos, orvosi papírt is kaptunk – hátha a háttörök csempészéssel vádolnának bennünket. Nagy örömmel mondhatom, hogy a magunkkal vitt készlet elenyésző részét kellett ténylegesen használnunk. Amikor szükségünk volt valamire, jellemzően megpróbáltuk helyben megvásárolni, ami elérhető volt, mintsem hogy elsősegélykészletünkhöz nyúljunk, amelyet az esetlegesen a semmi közepén felmerülő vészhelyzetekre tartogattunk.

Mielőtt útra keltünk volna, készítettem magamnak egy másik pénztárcát. Lejárt hitelkártyákat, egy vagy két lejárt jogosítványt, valamint jelentős összegűnek tűnő készpénzt – nagy mennyiségű, alacsony árfolyamú bankjegyet, köztük olasz lírát, spanyol pesetát és portugál escudót – raktam bele, hogy legyen egy meggyőző tárca a zsebemben, amelyet rablás esetén szívfájdalom nélkül odaadhatok.

Gerhard elintézte a Mercedesnél, hogy a hibridet alkotó G-Wagenen és SLK roadsteren túl egy másik G-Wagent is felajánljanak nekünk. Ebben a második – gyári, egyáltalán nem módosított – terepjáróban kísér majd bennünket az operatőr és a webmester, akiket az utazásra készültem felvenni. Nem kellett, hogy fiatal srácok megkeressenek, és azt mondják, hogy „magának szüksége lesz egy weboldalra” – magamtól is tudtam, hogy másképpen ezt nem lehet csinálni. Tíz évvel ezelőtt sok helyről kizárólag képeslap útján tudtam New Yorkkal kommunikálni. Azóta azonban hihetetlen sebességű kommunikációs forradalom ment végbe a világban, és Paide-dzsel eltökéltük, hogy közvetlenül rész veszünk benne. Úgy döntöttünk, hang- és videofelvételeket bemutató multimédiás weboldalt fogunk üzemeltetni, amely egyfajta online útinaplóként szolgál majd, és általa tarthatjuk a kapcsolatot azokkal, akik velünk „utaznak”. (Voltam annyira naiv, hogy azt gondoltam, mindez gyerekjáték lesz. Bár végeredményben működött a dolog, sokkal körülményesebb és kényelmetlenebb volt, mint ahogy arra előzetesen számítottam.)

Utazásunk utolsó huszonhét, illetve harmincegy hónapja során ugyanaz az operatőr és webmester, Chris Capozzoli és Fredrik Görander osztozott velünk kalandjainkban, akik a második autóban utaztak, és segítettek útinaplónk elkészítésében.

1998 tavaszán futottam le a sorban harmadik New York City Marathonomat. Közvetlenül a célba érés után megkértem Paige kezét. Igent mondott. Nem voltunk még abban a helyzetben, hogy pontosítsuk terveinket – ki tudta akkor még, hogy merre járunk, vagy merre *szeretnénk* járni majd akkor –, a dátumot mindenesetre kitűztük: 2000. január 1.

Arra számítván, hogy Kaliforniában fogunk gyakorolni egy négykerék-meghajtású autókban jártas oktatóval, Paige felmondott a munkahelyén, a cég azonban, amelyet Gerhard Steinle az alváz és a karosszéria összeépítésével megbízott, több határidőt is képtelen volt betartani, így indulás előtt nem volt lehetőségünk gyakorolni az autó vezetését. Az utolsó pillanatban sikerült átvenni a kocsit, és feltenni egy Izlandra tartó hajó fedélzetére, hogy le ne késsük a saját magunk által kitűzött indulási időpontot, 1999. január 1-jét.

Paige és én gyakorlatilag megismerkedésünk pillanatától az utazásról beszéltünk, de három évig szüneteltetni a mindennapi életet az emberek többsége számára nem egyszerű feladat. Paige úgy érezte, az út olyan kihívást és lehetőséget jelent számára, amit egy életen át bánna, ha kihagyná. Annak ellenére, hogy nem sokkal korábban kapta meg az első nagy előléptetését és fizetésemelését – csak egy éve dolgozott még ott –, úgy gondolta, hogy az utazás után, sokkal tájékozottabb és sokoldalúbb emberként még könnyebb lesz megfelelő állást találnia.

Indulásunk előtt többször is alkalmat biztosítottam számára, hogy kihátráljon az utazásból. Ahogy közelgett az indulás időpontja, fokoztam a nyomást, és egyre ösztökéltem, hogy jó alaposan gondolja át a dolgot.

– Nem tudod pontosan, hogy mire készülsz – mondtam. – Ami csak elromolhat, el fog romlani. Nem számít, hogy milyen jól megtervezünk mindent, olyan dolgok mennek majd tönkre, amelyeket el sem tudsz képzelni. A dolgok mindig elromlanak. A világ már csak így működik. Nagyon nehéz lesz, és az életünk veszélyben lesz. Lesznek majd sivatagok és őserdők...

– Jövök – válaszolta.

– Lesznek háborúk, lesznek járványok...

– Erős vagyok – mondta.

– Lesznek hóviharak...

– Meg tudom csinálni.

Ebben maradtunk. És elrepültünk, hogy az éjféle nap országában ünnepeljük az újévet.

Kétségkívül az elmúlt harminc év legszörnyűbb hóvihara söpört végig Izlandnak ezen a részén, és teljesen váratlanul csapott le utunk harmadik napján. Hiába nyomtuk arcunk a szélvédőnek, a kocsink elejéig sem láttunk. Még az útjelző karók sem segítettek abban, hogy az úton tartsam az autót. Úgy vezettem, hogy a karók a jobb oldalamon voltak, majd hirtelen a balomon vettem észre őket. Amikor végül ezek is eltűntek a hó alatt, tudtam, hogy komoly bajban vagyunk.

Látási viszonyokról egyáltalán nem beszélhettünk. Mély hó mindenütt. Katasztrófa.

Már a hibátlan vezetés sem volt elég. Enyhén jobbra fordulok, és már száguldunk is a



szakadék felé; ha balra, akkor egyenesen nekimegyünk a hegynek. Ha bármelyiket sikerül elkerülnöm, még mindig ott a lehetősége annak, hogy frontálisan ütközzünk egy szembejövő teherautóval.

Amikor Izlandot tűztük ki világ körüli kalandunk kiindulási pontjaként, nem lehettünk biztosak abban, hogy élve hazaérünk – de legrosszabb rémálmainkban sem gondoltuk, hogy már a harmadik napon meghalhatunk.

Izland Európa legnyugatibb országa, amely éppen akkoriban ünnepelte Leif Eriksson Észak-Amerika felé tett utazásainak ezredik évfordulóját. Ám ami a legjobban vonzott, hogy Izlandot válasszam utazásunk kiindulási pontjának, az az ország geológiai elhelyezkedése. A keleti és a nyugati félteke alatti tektonikus lemezek Izlandon találkoznak; ez az egyetlen hely a világon, ahol – geológiai értelemben legalábbis – átautózhatsz Észak-Amerikából Európába. Ki tudna ennél jobb helyet mutatni az utazás kezdetére?

1998. december 31-én a fővárosban, Reykjavíkban tartózkodtunk, a legjobb időben ahhoz, hogy láthassuk a világ egyik legnagyobb látványosságát. Szilveszter éjszakán Izlandon mindenki tűzijátékot tart – minden város, minden háztömb, minden ház, minden család, egyenként és egyszerre. Képzeldenek el egy 150 000 lakosú várost, felette pedig az égen, ameddig csak ellátnak, tűzijáték, és mindenki próbálja felülmúlni a másikat – na így néz ki Reykjavík szilveszter este. Az ünneplés gigantikus örömtűzekkel indul szerte a városban. A helybéliek az egyiktől a másikig mennek, hatalmas tömegek mindenütt, és tárgyakat dobálnak a tűzbe. Ha kitekintünk a város határain túlra, az eget örömtűzek világítják meg az 50 kilométerrel távolabbi városok felett is. Valamivel éjfél előtt kezdődik a tűzijáték. Az ég minden városban vulkánként tör ki. Paige és én mindezt Perlanból, a Reykjavík geotermikus melegvíztároló tartályainak tetejére épített forgó étteremből néztük lenyűgözve, az asztalunk mellől.

Hivatalosan a következő nap, 1999. január 1-jén kezdtük el utunkat, mégpedig azzal, hogy pezsgőt ittunk Þingvellirben, azon a helyen, ahol – Reykjavíktól mintegy harminc kilométerre – a tektonikus lemezek találkoznak. Amelyek, mint megtudtuk, valójában távolodnak egymástól. A szeizmikus instabilitás eredményeképpen Izland földrengésekkel, vulkánokkal és meleg forrásokkal teli hely. Hatvanezer év múlva ez a közvetlenül az északi sarkkör alatt elhelyezkedő szigetország ketté fog szakadni, ám addig is az elektromos áram rendkívül olcsó lesz itt, mivel a sziget hatalmas mennyiségű geotermikus energiával rendelkezik.

Ami a helyben elérhető energiát illeti, Izland még Szaúd-Arábiánál is kedvezőbb fekvésű. A szaúdiaknak egy nap el fog fogyni az olajuk, de Izlandnak felfoghatatlan mennyiségű meg nem szűnő, megújuló energia áll rendelkezésére gejzírek, természetes gőz és meleg víz formájában – amely a kezdeti beruházások megtétele után gyakorlatilag ingyenesen kiaknázzható. Akármerre megyünk, a természet által fűtött szabadtéri medencét látunk. Az indulásunk előtti estén megmártóztunk, a hátunkon úsztunk az egyik szabadtéri medencében, és közben hópelyhek hullottak az arcunkra.

Az út első napja csodálatosra sikerült. Pirkadatkor indultunk, amely az év ezen szakában, ott fenn messze északon, délelőtt 10 órát jelent. Az országot körbefutó körgyűrűn autóztunk, amely 1400 kilométer hosszan vezet Reykjavíktól Egilsstaðiron át Akureyriig, majd vissza a fővárosba. A természeti erők által szabdaltnak terep egyenetlen; a lenyűgöző sziget lépten-nyomon gleccserekkel, gejzírekkel, fjordokkal, megkövült lávafolyamokkal, vízesésekkel és gőzkitörésekkel lep meg. Utunk első éjszakáját a fővárostól háromszáz kilométerrel keletre, egy farmon töltöttük, hogy másnap reggel továbbinduljunk a sziget keleti partján elhelyezkedő Egilsstaðirba. A második nap nagyjából ugyanolyan volt, mint az első. Abszolút hibátlan. Gyönyörű téli táj és semmi forgalom. Aznap halászott sarkvidéki szemlinget ettünk, amely még az előző napon elfogyasztott sarki alkán is túltett.

Boldogabbak nem is lehettünk volna.

És ekkor jött a harmadik nap.

Egilsstaðirt elhagyván egy hegyi hágón haladtunk az északra fekvő Akureyri városa felé. A környezet szinte azonnal ellenünk fordult. A könnyű hóesés pillanatok alatt süvöltő, vakító, kőkemény izlandi hóviharrá változott. A délután közepén sötétség borult mindenre. Az útjelző karók eltűntek, túl gyakran tévesztettem el az irányt, letértünk az útról, és hirtelen egy hóbucka állított meg bennünket. Kiugrottunk az autóból, a hóban derékig elmerülve próbáltuk lapátjainkkal szabaddá tenni a kerekeket, de a hóesés gyorsabb volt nálunk. Rövid idő alatt nyilvánvalóvá vált, hogy sehova nem jutunk innen.

Csuromvizesen és remegve várakoztunk, míg néhány órával később kimentettek bennünket. Egy elhaladó kamionsofőr értesítette a hatóságokat, hogy a reménytelen amerikaiak a hó fogságába estek. Előkerült a rendőrség, és vele együtt egy csörlővel felszerelt autómentő tréler. Kihúzták a Mercedest az útra, rögzítettük a kocsit a trélerre, majd a rendőrautóban elindultunk vissza a városba – utunk ekkor vett igazán veszélyes fordulatot. Sofőrünk útközben majdnem megölt bennünket. Mint kiderült, ő volt a város egyetlen rendőre. Miközben bennünket mentett, egy, a hóvihar által elkapott repülőgépet szerencsétlenség ért a helyi reptéren, és mivel a rendőr lóhalálában sietett, hogy minél előbb odaérjen, többször is lecsúsztunk az útról.

Paige teljesen kikészült.

Amikor két nap múlva indulni készültünk, megjelent a mentőcsapat, és vezetőjük a következőket mondta: – Ez alkalommal elkísérjük önöket. Önök országunk vendégei. Ezek az időjárási körülmények teljesen ismeretlenek az önök számára. Gondoskodunk róla, hogy átjussanak a hegyen.

Izlandra érkezésünk nagy hírverést kapott a helyi sajtóban, mivel a csupán 270 000 lakosú országban január eleje az „uborkaszegzon”. Már a három nappal korábbi hajnali indulásunk is számos turistát vonzott, és a helyi média is részletesen foglalkozott vele. Ezért természetes, hogy megmentésünkkel tele volt a sajtó. A hírműsorok Izlandot januárban körbeautózni próbáló, ütődött amerikaiakként mutattak be bennünket. Nem vette volna jól ki magát, ha elpusztulunk. Így amikor két nappal később útra keltünk, hogy átvágjunk a hegyen, a mentőcsapat is elkísért bennünket egyedi építésű, bármilyen terepre alkalmas,

négykerék-meghajtású gépjárművével, amelyet úgy alakítottak ki, hogy az elképzelhető legádázabb időjárási körülmények között is Izland bármelyik pontjára el lehessen jutni vele. Nincs olyan hely, ahova ez a gép nem tud elmenni, nincs olyan, hogy valakit nem tud kimenteni.

Legalábbis ez volt a helyzet egészen addig, amíg a mentőcsapat szakadékba nem vezette. Ki kellett mentenünk a mentőcsapatot.

Képzeltetik az izlandi sajtót. A sztori az eredeti mentésnél is nagyobbat durrant. Itt vannak ezek a szerencsétlen amerikai turisták, küzdenek az izlandi télrel, és nekik kell kimenteni a mentőcsapatot. És én az egészet felvettem videóra, amit természetesen azonnal megosztottam a médiával. A felvételen látszik, ahogy amilyen gyorsan csak tudom, lapátolom a havat, próbálok megmenteni Izland szakértőit.

Amiként az is látszik, ahogy Paige az egész utazást újra átgondolja.

Öt napja sem tartott még az út, és Paige sokkot kapott, a szó szoros értelmében a sokk orvosi tüneteit produkálta: halottsápadt arc, reszketés, pánik. Ott látható a videofelvétel, ahogy azt gondolja: „még a mentőcsapat is egy katasztrófa”. Az oroszországi rablókkal és az afrikai maláriával kapcsolatos figyelmeztetések erre nem készíthették fel. Körbeutaztam már a földet korábban is, és tudtam, hogy ez az első megpróbáltatásunk messze nem a legutolsó lesz.

– A hóvihár fogságába kerültünk, túléltek, ez is része a kalandnak – mondtam neki, megmenekülésünkől felvillanyozva.

– Nem mi mentettük meg magunkat – válaszolta. – Hála istennek előkerült a mentőcsapat.

– Életben vagyunk – mondtam. – Megcsináltuk. Ez része a kalandnak.

– A kalandnak, Jim? – kiáltott fel. – Ott álltam, és csak arra tudtam gondolni, hogy „ez az a fickó, akire az életemet bízom, és nem tudja, hogyan kell vezetni. Mi az ördögöt keresek itt?” Ott álltam, hatvan centi mély hóban, lábamon teniszcipővel, a sarkkörüli hóvihárban.

– Pontosan ezért ilyen szórakoztató körbeutazni a világot.

Paige nem teljesen értett velem egyet.

Körbejártuk egész Izlandot, két hetet töltöttünk az országban. Talákoztunk Olafur Ragnar Grimsson elnökkel, akihez Paige-nek sokkal több kérdése volt, mint nekem, különösen a nők Izlandot is érintő problémáival kapcsolatban. Amíg én ellátogattam a tőzsdére, ő üzletasszonyokat interjúvolt meg. Egy modellügynökség vezetője felhívta figyelmét egy helyi demográfiai sajátosságra, amelyet mindketten meglepőnek találtunk: ellentétben azzal a szerte a világban Izlandról kialakított sztereotípiával, amely szerint rengeteg szőke él itt, sokkal több a barna hajú, mint a másik négy skandináv ország bármelyikében. Az izlandiak a vikingek által ezer évvel ezelőtt Skandináviába hurcolt ír rabszolgák leszármazottai. Ennek köszönhetően nagyon kevés valódi fehér bőrű és világos hajú ember él a szigeten.

Izlandon járva egy nagyarányú átalakulás kellős közepén lévő országot ismertünk meg. Bárhova mentünk, fiatalokkal találkoztunk. Az utcák, a sörözők és az éttermek tele voltak kölykökkel. Izland népességének jóval több mint a fele harminc évnél fiatalabb. A befolyásos pozíciókban túlnyomó többségben vannak az ötven évnél fiatalabbak. Demográfiai értelemben Izland egyike a világ négy legfiatalabb országának, és ez önmagában is drámai változásokhoz fog vezetni abban, ahogy az országot több évszázados izolációt követően irányítani fogják.

Mivel a mezőgazdaság mind a mai napig erős védelmet élvez, és magas vámok terhelik az importált élelmiszereket, az alapvető fogyasztási cikkek jelen pillanatban annyira drágák, hogy sokaknak két vagy három állást is vállalniuk kell ahhoz, hogy tartani tudják életszínvonalukat. Ám az ország egyre inkább városiasodik. A népesség többsége immár Reykjavíkban, illetve annak közvetlen közelében él. Ahogy egyre kevesebb mezőgazdasági termelőt kell megvédeni, a politikusok egyre kevésbé tudják megindokolni az ártámogatások létjogosultságát. A fiatal szavazók mindinkább nevenséges pénzszerésnek tekintik az élelmiszer-termelés támogatását egy vulkanikus, az északi sarkkörrel szomszédos szigetén. A nyílt tengeri halászatot szabályozó kvótákat is felülvizsgálják. A külföldi befektetésekre vonatkozó, különösen az energiaszektoron belüli erős korlátozás arra kárhoztatta az országot, hogy ennek a rendkívül jövedelmező erőforrásnak a területén is nagyon kevés fejlesztés történjen.

Az előbb említett iparágak védelme mögött meghúzódó, idejétmúlt gondolkodás a nemzet kulturális örökségét is óvni igyekszik. Izland évszázadokon át dán gyarmat volt, és az iskolás gyerekeknek mind a mai napig kötelező második nyelvként dánul tanulni. Gondoljunk csak bele ebbe egy kicsit. Dánia ötmillió ember lehet a földön, aki beszél dánul. A dán nyelvtudás aligha jelenthet versenyelőnyt a mai világban, és arra kényszeríteni a gyerekeket, hogy ezt tanulják, egyértelműen visszafogja Izlandot. Gyermekük – ebben biztosak lehetünk – nem a dán nyelvet fogják tanulni, hanem az angolt, a spanyolt, a mandarin vagy kantoni kínai nyelvet.

A világ számtalan különböző pontján belefutottunk ebbe – Írországból például minden iskolás gyermek köteles megtanulni a gael nyelvet, vagy ahogy ma hívják, az írt. Ki beszél a világban gael nyelven? Miért nem németet tanulnak vagy a kínai valamelyik dialektusát? Ha valakinek az a legfőbb vágya, hogy gael nyelvet tanuljon, hát tegye, de kötelezően előírni egyszerűen zsákutca. Amikor harmincöt évesek lesznek, a gael nyelvtudással legfeljebb mosogatói álláshoz juthatnak. A politikusok mostanában a protekcionizmus egyik formájaként használják a gael nyelvet – ez egy újabb zsákutca. Roddy Doyle író angol nyelvet tanított Írországból, ám a pozíció megpályázásakor alkalmasságát ír nyelvtudása alapján ítélték meg. Az Aer Lingus légitársaságnál állásra jelentkezőknek tudniuk kell írül – nem a legjobb módszere a tehetségek vonzásának.

Az idevágó szomorú tény, hogy száz éven belül mintegy harminc nyelv marad fenn a világban – és a gael és a dán vélhetően nem fog a túlélők közé tartozni. Borzasztó, hogy a gael eltűnik, de a világon már sok száz nyelv kihalt. Vegyük például az Anglia délnyugati

partvidékén elhelyezkedő Cornwallt. Az utolsó ember, aki a cornwalli nyelvjárást beszélte, ötven éve meghalt. Vajon visszamegyünk az időben, és mindenkinek megtanítjuk ezt a cornwalli nyelvet? Sok ősi amerikai és számtalan afrikai nyelv szintén eltűnt már. Ennek nem lehet örülni. De ha még mindig beszélnek ezeket a nyelveket egyesek, ők még rosszabb helyzetben lennének, mint most.

Akik a változás ellen küzdenek, szélmalomharcot vívnak. Gondoljunk a történelem nagy városállamaira és civilizációira. A nagy Karthágó, Hannibál otthona – tovatűnt. Mára csak emlék, egy ásatási hely. Családok, törzsek, társaságok és nemzetek, fajok, nyelvek, teljes civilizációk – mind tovatűntek. Nem tapsolok emiatt örömben. Csodálatos lenne, és mindannyiunkat gazdagabbá tenne, ha az aztékok még mindig közöttünk lennének. Biztos vagyok benne, hogy a maják szívesen vennék, ha ismét nagyok lehetnének. De ha elvágod magad a világtól, és szembeszállsz a történelem erőivel, akkor sem fogod megvédeni magad attól a sorstól, amit ezek a civilizációk is elszenvedtek.

1962-ben Burma volt Ázsia leggazdagabb országa. A hadsereg úgy döntött, nincs szükségük a világ többi részére, bezárják a kapuikat. Természetesen azóta Burma, mai nevén Mianmar minden tekintetben egy csódtömeg. 1957-ben Ghána volt a brit birodalom leggazdagabb országa, gazdagabb volt, mint maga Anglia. Közvetlenül azt követően, hogy az ország elnyerte függetlenségét, Kwame Nkrumah, a nagy felszabadító bezárta az ország határait, mondván: „Mihez kellene nekünk a britek?” Hét évvel később az ország fizetésképtelen lett. Kétszáz évvel ezelőtt Etiópia tett ugyanígy.

Szegény Kopernikuszt halálra ítélték állítása miatt, amely szerint nem a Föld a világ-egyetem középpontja. A katolikus egyház arra kényszerítette, hogy vonja vissza tanait.

Ma is folytathatsz struccpolitikát – előírhatod az izlandi gyerekeknek, hogy dánul tanuljanak –, de ezzel nem teszel jót az országgal, és nem tudod megakadályozni, hogy a változás szele átsöpörjön rajta. A történelem telis-tele van olyan nemzetek példáival, amelyek komoly árat fizettek a realitások figyelmen kívül hagyásáért.

A napjainkban a világban végbemenő változások közül az egyik leglátványosabb, hogy a birodalomépítés korszaka leáldozott. Az országok az elmúlt háromszáz évben a technológiai haladásnak köszönhetően egyre csak terjeszkedtek. Ez a tendencia most megfordul. Jelenleg körülbelül kétszáz ország található a földön. Az elkövetkező harminc-ötven évben számuk három-négy százra nő. Sok országban már elkezdődött a feldarabolás. A Szovjetunióból tizenöt ország lett. Jugoszláviából hat, Csehszlovákiából kettő, Etiópiából kettő. Szomália? Ki tudja. Sokan hallottak már a spanyolországi baszk függetlenségi mozgalomról, de azt ki tudja, hogy az ország három másik területén is – Katalóniában, Kasztíliában és Navarrában – komolyan jelen vannak a separatista erők? És akkor itt jön Kelet-Timor. A globalizációval párhuzamosan megjelenik a törzsi szemlélet is. Madonna zenéjére táncolunk, Pepsit iszunk és Toyotát vezetünk, ugyanakkor igyekszünk olyan közösségeket alkotni, amiket képesek vagyunk érteni és irányítani. A kisebb nemzeteknek az összeomló birodalmak poraiból való kiemelkedése háborúhoz vezethet, de ez nem szükségszerű. Amennyiben a határok

a kereskedelem és a kivándorlás előtt nyitva maradnak, mindannyian haszonélvezői leszünk a folyamatnak.

A trend bizonyítékai jelen vannak Európában, de sokkal kézzelfoghatóbbak e kontinensen kívül, Afrikában és különösen Ázsiában. Az új évezred legközelebbi változásai közül sok éppen ez utóbbi kontinensen, a világ egyes legrégebbi civilizációinak olvasztótengelyében történik. Paige és én pedig alig vártuk, hogy végre eljussunk oda.