

## Utazás a fantasy világokban

# KULTÚRA

Cikkünk rövid összefoglalót kíván nyújtani a fantasy világokban általában egyöntetűen fellelhető utazóeszközökről: a hajókról, kocsikról és szánokról, valamint néhány, velük kapcsolatos kérdésről. A kocsikról és szánokról többnyire mindenkinek van némi fogalma, hisz' effajta járművekkel még manapság is lehet találkozni, ezért ezekkel nem is foglalkozunk oly részletesen, mint a hajókkal. A tengeri járművekről viszonylag bővebben szólnunk, mert úgy érezzük, e téren jóval nagyobbak a „fehér foltok” - emellett alighanem érdekesebb témát is nyújtanak, s ha már saját lováról le kell szállnia, a kalandozó is szívesebben választja hosszabb utazásaihoz.

Utazni csaknem minden kalandban szükséges, némelyekben komolyabb távolságokra is. Ezt a problémát többnyire lóval vagy valamiféle mágikus módszerrel oldják meg hőseink, ám néha egyik út sem járható - ilyenkor más módszerekhez kell folyamodni. Szekérre ülünk; kocsit bérelünk - mondják a játékosok. De vajon mifélek ezek a járművek?

(A cikk a teljesség igénye nélkül készült, hiszen hasonló témával teljes könyvek foglalkoznak - anyagukat aligha sűrítjük néhány oldalba.)

### A szekér

Igaerővel (ökör, bivaly, tehén) vontatott, négykerékű, fából készült, rugó nélküli, főképpen teherszállításra alkalmazott jármű. Naponta 20-30 kilométert tehetünk meg vele. Személyszállításra nemigen alkalmas, mert lassú és kényelmetlen, hajtója is csak az állatok mellett ballag inkább, s onnan irányítja őket. Ha a szekér elé lovakat fognak be, akkor már kocsiról beszélhetünk. A szekér volt lényegében a kocsis elődje.

### Kocsik

Általában gyors járású, lóval vontatott, négykerékű járművek. Rossz utakra, nagy távolságok megtételére, nagyobb terhek szállítására alkalmas, négyes, ötös fogatok használata szükséges, míg a városokban vagy a kikövezett utakon a kettes fogatok elterjedtebbek. Négyes, ötös, esetleg hatos fogatokat nem csupán szükségből, de a rang és a hatalom bemutatására is szokás alkalmazni.

Hogy hány fogatos egy kocsis, nemcsak az út milyensége dönti el, hanem a kocsis felépítése, szerkezete is. A rugós kocsisok elé, pl. általában több lovat fognak, mint a rugó nélküli elé, ha rosszak az útviszonyok.



## Szekérkocsi

Lényegében olyan szekér, melyet lovak vontatnak. A szekérnél sokkal gyorsabb, naponta akár 50 kilométert is megtehetünk vele. Akárcsak a szekér, ez is inkább csak teherszállításra alkalmas, de mivel gyorsabb annál, nagyobb hangsúlyt fektettek a bak kiképzésére. Sáros, földes utakon szinte nélkülözhetetlen. Egy nehezebb típusú kocsi akár 1-1,5 tonnával is nyugodtan terhelhető.

## Rugós kocsik

A rugós kocsikat általában városokban, jó minőségű utakon alkalmazzák, de némelyikük terepen is jól használható. Elsősorban kényelmesebbek és szebbek, mint a rugó nélküliek. A négyes-ötös fogatok használatát a rugós kocsi tette szükségessé, mert két ló csak sima utakon volt elegendő hozzájuk.

Számtalan típusuk van, melyeket teherszállításra használnak, de mivel számunkra ez jobbára érdektelen, nem foglalkozunk velük - annyit említünk csupán, hogy ezek nagyjából 5-6 mázsa terhet tudnak szállítani.

Érdekesebbek viszont számunkra a személyszállító változatok.

## A hintó

A hintókocsik kényelmi célokat szolgálnak. Nehezen járható utakra, terepre nem alkalmasak. A hintókocsi kocsiszekrénye díszes, belseje kárpitozott. Vannak fedett, félig fedett és fedetlen hintók. Minden esetben a gazdagság, a rang jelképei. Többnyire 2, illetve 4 személyesek. Könnyű, gyors járású kocsik, a befogott lovak száma változó.

## A homokfutó

Kocsizás szempontjából a legnagyobb akadályt a homokos és a lápos talaj jelenti. Ha egy kocsi könnyen fut ezeken a talajokon, bármely más terepen is könnyebben megy. Ehhez igen széles futófelület szükségeltetik, ennek érdekében a kerekeket esetenként rozsszalmával is körülfonják. Fontos, hogy a kocsit könnyűre és viszonylag kis keréktávolságúra készítsék, s hogy az első kerék átmérője nagy legyen. Naponta kb. 35-40 km-t képes megtenni. Legfeljebb 3-4 utast szállíthat.

## Postakocsi, batár

Lényegében nagyméretű, fedett, esetenként üveges hintó; nagy távolságok megtételére alkalmas személyszállító jármű. Ötös-hatos fogatok húzzák és akár nyolc személy is utazhat benne. Általában vastag bőrszíjakon rugózik, bőrülések és kapaszkodók teszik kényelmessé, vastag bársonyfüggönyök védik az utasokat a sártól és a portól. A kocsison kívül többnyire egy vagy két fegyveres kísérő is tartozik hozzá. „Menetrendszerű” járatoknál szabályok írják elő az utasok teendőit: (útközben reggelihez és vacsorához fél óra, ebédhez egy óra pihenőt adnak, alvásra legfeljebb hét órát szánnak, a fogat váltása pedig 8-10 percet vesz igénybe. Előfordulhat, hogy az utasok közül a férfiak kötelesek részt venni a természetes akadályok elhárításában és a harcban. Egy postakocsi naponta mintegy 80-100 km-t tesz meg, ám alkalmasint hihetetlen távolságokra is képes lehet - 170-180 km/nap sem lehetetlen, persze csak állomásokon előkészített váltott lovakkal.

## A kordé

Kétkerekű kocsi, hívják taligának, juhászkordénak is. Akad számtalan előnyös tulajdonsága, hátrányai miatt mégsem használják szívesen.

Földutakon csekély súlya miatt általában előnyösebb, mint a négykerekű kocsi, ám rázós úton szinte élvezhetetlen a vele való utazás, főként, ha a ló ügetésbe kezd - a két rúd ugyanis, melyek közé a lovat befogják, közvetlenül az állat testéhez van erősítve, és közvetlen kapcsolatban áll a kocsiszekrényvel is. (Lengéscsillapító rugó segítségével ez a probléma kiküszöbölhető.) A kétkerekű kocsit lehet szállításra is alkalmazni, de vegyük figyelembe, hogy csak egy állat húzza, és a hely is kisebb, mint négykerekű társain. A kordéval naponta kb. 30-40 km-t lehet megtenni.

## Szánok

A szánokat havas, jeges talajon szokás használni. Közöttük is éppúgy találunk személy- és teherszállító alkalmatosságot, mint a kocsik között, esetükben azonban követelmény, hogy ne legyenek túl magasak, illetve súlyosak, mert könnyen felborulhatnak. A szánokat általában csak két ló húzza - négyet befogni mind az utasok, mind a lovak számára veszélyes. Friss hóban, nagy távolságok megtételekor szükség lehet három ló befogására, ez azonban ritkán esik meg. Ilyenkor a három lovat egymás mellé, sorban fogják be (lásd orosz trojka). Előfordulhat, hogy a szánt nem lóval, hanem kutyákkal húztatják, ilyenkor a felépítmény alacsony, és legfeljebb két ember ül rajta.

A kutyaszán mintegy 25 km-t tesz meg naponta, míg a lovasszán nagyjából 30-at.

## Egyéb szárazföldi járművek

Ejtsünk még néhány szót az egyéb járművekről.

A gyaloghintót viszonylag kevés helyen használják. Általában egyszemélyes utazó-alkalmatosság, amit emberek hordoznak. Kerekei nincsenek, emiatt nemigen alkalmas nagy távolságok megtételére, és nem is a gyorsaságáról híres, de városok szűk utcáiban, rövidtávra kifejezetten előnyös lehet. Többnyire a gazdagok használják, ezért belseje jobbra díszes, ülései párnázottak. Fontos, hogy könnyű fából készítsék, hisz' kettő, legfeljebb négy ember ereje mozgatja.

A riksa is emberek által húzott, ám két keréssel ellátott jármű. Általában fedetlen vagy félig fedett személyszállító alkalmatosság. Maximum egy vagy kétszemélyes, és egy ember húzza. Kerekei miatt gyorsabb és kényelmesebb, mint a gyaloghintó. Kisebb távolságokra, városon belüli közlekedésre használják. Lejtőn felfelé meglehetősen lassú. Párnázott ülések teszik kényelmessé az utazást. Mind a riksa,

mind a gyaloghintó előnye a lóval vontatott járművekkel szemben, hogy csendesebbek és mozgékonyabbak, szűk helyekre is beférnek.

Meg kell jegyeznünk, hogy fantasy világokban nyilvánvalóan számtalan egyéb eszköz állhat az utazók rendelkezésére (hogy a legegyszerűbbet említsem, ezer és egy alkalmasabb állat akadhat a lónál), ám ezeket felsorolni is képtelenség, nem hogy ismertetni.

Miután érintőlegesen végighaladtunk a szárazföld utazóeszközein, lássuk most a tengerek, óceánok vándorait, a hajókat.

## Hajók

Az alább felsorolt hajófajták listája - a kocsikhoz hasonlóan - szintén nem lehet teljes, és nem is kizárólagos értékű. Amennyiben a KM újabb típusokat kíván alkotni, az alábbiakra támaszkodva nyugodtan megetheti.

## Tutaj

Általános formájában fa és fonat alapra bőrt feszítenek. Többnyire vitorla nélküli, esetenként rövid árbocon négyszögletű vitorla kerülhet rá. Folyókon való közlekedésre alkalmas, rövid távolságokra. Jobbára evezővel és csákllyával hajtják. 6-12 méter hosszú és 6-8 embert szállíthat, teherbírása maximum 5 tonna.

## A langskip (Viking-bárka)

Mintegy 45 m hosszú hajó, oldalanként 20-25 evezővel. Egy evezőt egy ember kezel. Egyetlen árboca van, amelyre négyszögletes vitorlát húznak. Körülbelül 5 m széles, merülése 1 m, 100-120 embert szállíthat, de csak 50 tonnányi raktere van. Hosszabb tengeri utakra is képes. Mindkét vége ívbe hajol, illetve csigaszerűen csavarodik, gyakran faragott alakok díszítik. A bárka esetenként 10 csomós sebességgel is haladhat (1 csomó 1852 m óránkénti sebességnek felel meg).

## Normann hajó

A hajó hosszúsága 10 és 25 méter között változik. Biztonságosabb, mint a langskip, s nagyobb a stabilitása is, de kecsességében elmarad tőle. Teherbírás tekintetében igen változó képet mutat. A nagyobbakban akár 50 harcos és 20 ló is

elfér, míg a kisebbek legfeljebb 20 embert tudnak szállítani a legénységen kívül. Magas hajóoldal és nagy szélesség jellemzi, egyetlen lehajtható, keresztvitorlát hordozó árboca a hajó közepén helyezkedik el. A normann hajó - akárcsak a langskip - végei ívbe hajlanak.

## A drakkar

A langskiphez hasonló, de annál nagyobb és teherbíróbb bárka. Körülbelül 30 méter hosszú, egy árbocos. A vitorla mellett 60-80 fő evez, főként ez adja a hajtóerőt. Az evezősök mellett 160 személyt vihet magával, de ezek számára sem elegendő fekhelyet, sem elegendő élelmet nem tud szállítani.

## A dromon

Mindkét oldalán két evezősor húzódik, ez összesen 50-80 evezőt jelent, a hajó nagysága szerint. Az alsó sorban egy ember egy evezőt kezel, míg a felsőben hárman húznak egyet. Hosszúsága 30-40 m között mozog. A dromonok könnyű és gyors hajók, egy, kettő, esetenként három árboccal felszerelve. Legénységük 100-300 főnyi, 70-100 tonna terhet képesek szállítani. Orrukon, a vízvonallal sarkantyú van; felépítményt az orrban és a taton találunk. Orrárbcuk nincs. Nem jó tengerjárók, legénységük ellátmányát nem tudják befogadni.

## A gálya

Hossza körülbelül 50 méter, szélessége 7 m, merülése 2,5-3 m. Törzse nyújtott, karcsú. Két evezősoros, általánosan 140 evezős hajtja, de három árboca is van. Kisebb gályákon egy ember egy evezőt kezel, nagyobbakon előfordulhat, hogy az evezőt három-hét ember húzza. 150 tonnás raktere van. Irányítására evezőkormányt alkalmaznak. A gálya tatján felépítmények emelkednek, a tisztek számára. A tengeri viharokat érdemes kikötőben átvészelnie. A gályákon sincs orrárbc.

## A galeassz

Mintegy 80 méter hosszú, a gályánál szélesebb, három árboccal és 60-100 evezővel felszerelt hajó. Az evezősök a fedélzet alatt foglalnak helyet, egy evezőt átlag négy-hét ember kezel mindkét oldalon. Középen szabad utat kell hagyni a felügyelő számára - ebből is adódik a

szélesebb építés. Bár a galeassz magasabb oldallal készül, mint a gálya, nyílt óceáni hajózásra ez a hajótípus sem alkalmas. 400 evezős, 300 tengerész és katona szállítására elegendő a hely. Vízkiszorítása eléri az 1000 tonnát.

## A kogge

Háromárbcos, lassú, esetlen mozgású hajó. Nagy súlya miatt széllel szemben nem képes haladni. Hossza eléri a 40 métert, szélessége a 13 métert. Merülése akár 3 méter is lehet, teherbíró képessége 300-600 tonna körül mozog. Egy koggéban 150-200 lovat is lehet szállítani. Tatjánál és első részénél magas felépítményeket, bástyákat találunk. A tatfelépítmény olykor a hajó hosszának felét is eléri.

## A sampan

Mind folyami, mind tengerparti hajózásra alkalmas. 3 méter széles és 6-9 méter hosszú. Többnyire bambuszból készül, 1-10 személyes változatai vannak. Lehet teher- és személyszállító, esetleg halász- vagy lakóhajó. A fedélzet hátsó részén felépítmény található, amit a legénység használ. A sampan törzse széles, alacsony, enyhén ívelt.

## A karavella

Két vagy három árboccal készülnek, az első árboc a hajó közepén, a másik kettő pedig e mögött kap helyet. Csupán egy fedélzettel és egy tatfelépítménnyel épülnek. Hosszúsága mindössze 20-25 métert tesz ki, és szélessége sem haladja meg a 6-7 métert. Legénysége 30-40 fő, teherbírása 150-200 tonna körül mozog. Láthatjuk hát, hogy a karavella aránylag kis hajónak számít - viszont gyors és könnyen kezelhető, sebessége elérheti a 11 csomót is. Kiválóan alkalmas nyílt óceáni utazásra.

## A karakk

Két vagy három árboccal épül, az egyik a hajó közepén áll, míg a másikat a tatra szerelik fel. A hajóorrba háromszög alakú felépítmény kerül, a taton pedig egy több fedélzetből álló felépítmény kap helyet. A felépítményeket tetőszerkezet védi az esetleges támadók nyílvevesszei ellen. Hosszúsága eléri a 27 métert, fedélzete pedig 8 m széles. Teherbíró képessége 200-tól 600 tonnáig terjed. Karcsúnak semmiképp sem, mondható törzse öblösen kidudorodik, majd alsó és felső irányban összeszűkül.

## A galeon

Három vagy négy árboccal készül. Három teljes fedélzete van, de az első a tatfelépítmény még két fedélzetet ad a hajónak. Kitűnő navigációs képesség, teherbírás jellemzi. 45-75 méter hosszú, 11-12 méter széles, tehát nagyobb, mint a karakk. Legénysége mintegy 130 fő, teherbírása 500-1000 tonna. Körülbelül 100-110 embert tud szállítani.

## A fleute

Kisebb merülésű, mint a galeon és keskenyebb is annál, de vízvonala szélesebb. Vitorlázatának kezelése egyszerű, így kevesebb ember kell kiszolgálásához. Három árboccal épül, farfelépítménye felfelé szűkül. Hosszúsága 40 méter, teherbírása pedig megközelíti a galeonét (kb. 600 tonna). Legénysége mindössze negyven főt számlál.

## A diaman

Három árbocot hordozó, a galeonhoz hasonló hajó. Legénysége megközelítőleg 200 főnyi. Két változatban készül, az egyik kisebb, alacsonyabb oldalakkal épül és ügyesebb, mint nagyobb testvére. A kisebb hajók 700-1000, míg a nagyobbak 1200-1400 tonnásak lehetnek.

## A kutter

Gyors járású egyárbocos vitorlás. Mivel gyors és könnyen navigálható, a kalózkodók kedvelt hajói közé tartozik. Teherbírása 60 és 250 tonna között változik, legénysége 30-100 főig terjed.

## A klipper

Legkevesebb három árboccal rendelkező, gyors, mozgékony, könnyen kezelhető vitorlás. Az óceánok leggyorsabb és legszebb hajói. A hajótörzs vízvonala alatti része csepp formájú, az orr széles, árbocai hátrafelé dőlnek. A vitorlások közül a klipperen van a legtöbb vitorla, jó szélben sebességük eléri akár a 21 csomót is. Hosszúsága 50 és 125 méter között mozog, szélessége 10-16 méter, teherbíró képessége pedig 400-tól 2000 tonnáig terjed.

## A szkúner

Két árboccal épülő, gyors, mozgékony hajó. Nem igazán nagy, hossza mindössze 31 méter, szélessége 7 méter, teherbíró képessége 150 tonna. A vitorlázat aránylag egyszerű, kezelhetősége miatt fedélzetére kis létszámú legénység is elegendő.

## A sokárbocos szkúner

A legtöbb árbocot viselő hajók, árbocaik száma háromtól hétig terjed.

A hétárbocos vitorlások igazi csoda számba mennek. Teherbírásuk szinte hihetetlen méreteket ölt, legénység-igényük ugyanakkor igen csekély, s ez végtelenül gazdaságossá teszi őket. Teherbírásuk 4000 tonnától 8000 tonnáig terjedhet, legénységük pedig legfeljebb 12-16 főt tesz ki. Hosszuk elérheti a 130 métert, merülésük a 8,4 métert. A hajó maga nem szép; egyhangúság jellemzi, árbocai egyformán mintegy 60 méterre magasodnak a fedélzet fölé.

## A bark

A bark is a nagy vitorlások közé tartozik, árbocai száma háromtól ötig terjed. Teherbírása elérheti a 8000 tonnát, hosszúsága a 130 métert. Méretei ellenére a gyorsabb hajók közé tartozik, akárcsak a szkúner.

## Knarr

Egyárbocos, négyszögletű vitorlával felszerelt hajó. Hosszúsága 15-23 méter, szélessége 5-6 méter. Aránylag jól bírja a tengert, de folyókon is lehet használni. Teherbírása 50 tonna, legénysége 10-14 fő. Szélcsend vagy gyenge szél esetén evezésre is biztosít lehetőséget.

## Parti hajó

Kétárbocos, háromszögletű vitorlával ellátott kis vitorlás. 18-21 méter hosszú és 6 méter széles. Partmenti hajózásra alkalmas, a nyílt tengert nem túl jól bírja. Legénysége 25-30 fő, teherbírása 100-120 tonna.

## Halászbárka

1-2 árboccal megépített hajó. Hasonlít a parti hajóhoz, de nagyobb annál, és jobban bírja a tengert. Vitorlási szögletesek, hosszúsága 23-30 méter, szélessége 6 méter. Teherbíró képessége eléri a 100-200 tonnát, legénységét 20-25 fő alkotja.

A leírásokat tanulmányozva észrevehető, hogy egyik hajónál sem jeleztük, miféle célokra, alkalmas az adott típus (kereskedelem, halászat, hadászat stb.). Nos, ezt a megkötést azért hagytuk ki, hogy ne korlátozzuk a KM szabadságát - némi „lazaságot” engedélyezve, a felhasználási célok ízlés szerint választhatóak meg. Ennek ellenére is fontos leszögeznünk, hogy a bark és a szkúner - felépítésük sajátosságai miatt - hadászatra nem alkalmasak.

S ha már a hajózásnál tartunk, a következőkben tekintsük át a vitorlások - de, lényegében mindenféle vizijármű - számára oly fontos szeleket, viharokat. (lásd a táblázatot)

Az orkánnál erősebb viharok ritkán, csak a nyílt óceánokon fordulnak elő - ilyenkor a szél elérheti az óránkénti kétszáz kilométeres sebességet is. Ha egy hajó ilyen viharba keveredik, szinte biztosan elsüllyed, s tengerészei a biztos halállal számolhatnak, hisz' a vitorlásokra már a „dühöngő vihar” is nagy veszélyt jelenthet, ha a széllokései hirtelen változtatják irányukat.

A szél sebessége természetesen nem azonos a hajó sebességével. A szélcsend a szélnek az a foka, amely még nem képes megmozdítani a hajót.

Szellőnek minősül az a szél, amely a hajót ugyan nem hajtja előre, de mozdít rajta akkorát, hogy az a kormányzásra reagáljon. Enyhe szélnek minősül az a légmozgás, amely egy felhúzott vitorlájú hajót kétszomós sebességgel hajt. A gyenge szél három-négyszomós sebességet, míg a mérsékelt szél öt-hatszomós sebességet biztosít egy teljes vitorlázatát használó vitorlásnak.

Az élénk szélnél még megtartható az összes vitorla, de ennél erősebb szélben fokozatosan csökkenteni kell a kibontott vitorlák számát, mert a szél nyomása felboríthatja a hajót. Erős szélben bevonják a legfelső vitorlákat, így a hajó csak öt vitorlát hordoz. A mérsékelt viharban négy, heves viharban pedig két vitorla kivételével bevonják a vitorlázatot. Dühöngő szélben a vihartarcs vitorlán és az elővitorlán kívül mindent bevonnak, orkánban pedig egyetlen vitorla sincs felhúzva, így a kormányzást csak a kormánylapát segítségével végzik.

Áttekintésünk csupán a leglényegesebb dolgokra szorítkozott. Reméljük azonban, hogy segítségével a KM-ek színesíteni tudják majd kalandjaikat, s a karakterek életét a tengeren is kellően megnehezítik.

Amennyiben valaki behatóbban kíván a témával foglalkozni, meséihez a részletekre is szüksége van, a felhasznált irodalom számára is segítséget nyújt.

## Felhasznált irodalom:

Dr. Repkény István - Szekerezés, kocsizás, szánkózás

Stefan Gulas / Dusan Lescinsky - A vitorlás hajók története

<i>A szél megnevezése</i>	<i>A szél sebessége*</i>	<i>A vízfelszín állapota</i>	<i>A hullámok hossza (m)</i>	<i>A hullámok magassága (m)</i>
Szélcsend	0-1	A tenger vízfelülete tükör sima.	-	-
Szellő	2-6	Rövid, lapos, taraj nélküli hullámok.	5-ig	0,5-ig
Enyhe szél	7-12	A hullámokon itt-ott fehér taraj képződik, de a hullámok még nem törnek meg.	15-ig	0,75-ig
Gyenge szél	13-18	A hullámtarajok már mérsékelten megtörnek, s helyenként hab képződik rajtuk.	25-ig	1-ig
Mérsékelt szél	19-26	A hullámok hosszabbodnak a hullámokon tajték keletkezik.	50-ig	0,75-2-ig
Élénk szél	27-35	A hullámok már hosszúak, a hullámtarajok megtörnek, és nagy, fehér tajtékfoltokat hagynak maguk után. A tenger morajlik.	75-ig	2-4-ig
Erős szél	36-44	Nagy hullámok keletkeznek, és habjuk összefüggő felületet képez. A levegőben érezni lehet a szétporladt vízpermetet. Messziről is hallható a tenger morajlása.	100-ig	3-6-ig
Mérsékelt vihar	45-54	A tenger hánykolódik, a szél a hullámtarajokról letépi a tajtékot és elsodorja. A tenger bömbölni kezd.	135-ig	5-7-ig
Élénk vihar	55-56	Magas hegyszerű hullámok, töredező tarajokkal. A tajték zavarja a szabad kilátást. A tenger fehér a habzó víztől, és bömböl.	150-200-ig	7-10-ig
Heves vihar	66-77	A magas hullámhegyek gyorsan alábuknak, és sűrű fehér sávot hagynak maguk után. A habtól porzó vízfelület rontja a látási viszonyokat. A tenger robajlik.	150-200-ig	7-10-ig
Dühöngő vihar	78-90			

1995 ?.

Szerző: Szökevények

Forrás: Atlantisz

Szerkesztette: Magyar Gergely

A cikk megjelent a Rúna II/4 számában (35-37.old.) is.

A szerző(k) neve és a megjelenés dátuma a Rúnából származik, az Atlantisz oldalon a cikk ismeretlen szerzővel került közlésre, azonban teljes azonossága okán biztosra vehető a szerző(k) személye.