



# FÜREDI HISTÓRIA

HELYTÖRTÉNETI FOLYÓIRAT

XIX. ÉVFOLYAM I. SZÁM 53.

2019.



A „SZOT Hajózás Balatonfüred” asztali lobogója.  
Fotó: Szelle Zoltán, forrás: Angyal Imre



A két lovasi templom

Fotó: Solymári

Forrás: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Lovas\\_k%C3%B6zpontja\\_a\\_k%C3%A9t\\_templommal.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Lovas_k%C3%B6zpontja_a_k%C3%A9t_templommal.JPG)

Letöltés ideje: 2019. március 24., 14 óra 10 perc



A lovasi malom

Fotó: Solymári; Forrás: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/01/Lovas\\_r%C3%A9gi\\_malom.jpg/800px-Lovas\\_r%C3%A9gi\\_malom.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/01/Lovas_r%C3%A9gi_malom.jpg/800px-Lovas_r%C3%A9gi_malom.jpg)

Letöltés ideje: 2019. március 24., 14 óra 15 perc

# TARTALOM

## TANULMÁNYOK

<b>Rácz János:</b> SZOMSZÉDAINK HELYNEVEI IX. ....	3
---	---

## KÖZLEMÉNYEK

<b>Földesdy Gabriella:</b> HÍRES EMBEREK FÜREDEN (Paulay Ede, Madách Imre, Lónyay Menyhért, Varsányi Irén) .....	7
---	---

<b>Béresi Ákos:</b> A PAJTÁS HAJÓ BALESETE (Balatonfüred történetének fekete napja) I. rész .....	12
--	----

<b>Szelle Zoltán:</b> A SZOT SÉTAHAJÓZÁSI KÖZPONT TÖRTÉNETE 1956–1996 .....	25
--	----

## EGYESÜLETI HÍREK

<b>Budáné Bocsor Ágnes:</b> A BALATONFÜREDI HELYTÖRTÉNETI EGYESÜLET TEVÉKENYSÉGE – 2018. JANUÁR–DECEMBER .....	41
---	----

FÜREDI HISTÓRIA  
helytörténeti folyóirat

XIX. évfolyam 1. szám 53.

2019.

Alapítva: 2001-ben

Felelős szerkesztő:  
Dr. RÁCZ JÁNOS

Szerkesztő bizottság:  
BAÁN BEÁTA, NÉMETHNÉ RÁCZ LÍDIA,  
Dr. SZÜTS ISTVÁN GERGELY,  
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Nyomdai előkészítés:  
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Kiadja  
a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület

Felelős kiadó:  
BUDÁNÉ BOCSOR ÁGNES  
elnök

A folyóirat  
Balatonfüred Város Önkormányzata  
támogatásával jelent meg.

A pecsényomat rekonstrukciója  
PÁLFFY KÁROLY  
grafikusművész munkája.

Ára: 400 Ft

A folyóiratot az egyesületi tagok  
tagilletményként kapják.

Megjelenik évenként háromszor:  
április, július, december

Szerkesztőség:  
E-mail cím: furedihistoria@gmail.com

Nyomda:  
OOKPress, Veszprém  
Felelős vezető: SZATHMÁRY ATTILA

ISSN 1587-9399

E számunk szerzői:

**Budáné Bocsor Ágnes** ny. idegenforgalmi menedzser,  
Balatonfüred

**Béresi Ákos** történész,  
Budapest

**Földesdy Gabriella** irodalomtörténész,  
Budapest

**Dr. Rácz János** nyelvész,  
Balatonfüred

**Szelle Zoltán** műszaki hajószakértő,  
Balatonfüred

**A folyóirat kapható:**

Balatonfüreden, a Lipták Gábor Városi Könyvtárban,  
a Városi Helytörténeti Gyűjtemény  
és Kiállítóhelyen,  
a Grafít Papír-Írószer-Nyomatvány Boltban  
(Köztársaság utca 18.),  
a Zsidó Kiválóságok Házában  
(Bajcsy-Zsilinszky u. 32.),  
a szívkórházi könyvesboltban,  
a Tourinform Irodában,  
az Arácsi Népházban és  
a Bodorka – Balatoni Vízivilág Látogatóközpontban.

Köszönjük a szerzőknek, alkotóknak, hogy tiszteletdíjukról lemondtak,  
és ezzel támogatták a folyóirat megjelenését.

A folyóirat korábbi számai – az aktuális év számainak kivételével – pdf formátumban letölthetők a  
<http://www.historia-bfured.hu/f%C3%BCredi-hist%C3%B3ria,14.html> oldalról, az egyes számok tartal-  
omjegyzéke alatt található link segítségével.

RÁCZ JÁNOS

## SZOMSZÉDAINK HELYNEVEI IX.

### NEM KÖZVETLENÜL SZOMSZÉDOS KÖZELI TELEPÜLÉSEK

#### LOVAS

Közvetlen szomszédai Paloznak, Felsőörs és Alsóörs, 1946-ig Zala megyéhez tartozott. Lovast nyugaton az Öreg-hegy és a Kis-hegy szőlőskertjei övezik. A két hegy között folyik a Lovasi-séd, amelynek vize évszázadokon keresztül több malmot hajtott. Ezt a részt ma is Malomvölgynek nevezik. A falun római kori út húzódik keresztül. 1323-ban *Loas* (ZO. I: 170), 1350-ben *Lows* (Lo. 47), 1357-ben *Luas* (VR. 192, 480), 1360-ban *Lowas* (PRT. VIII: 341), 1362-ben „*Loas in comitatu Wesprimiensi*” (Csánki), 1368-ban *Loas* (ZO. I: 636), 1393-ban „*Lowas in comitatu Zaladiensi*” (Csánki), 1426-ban *Lowas* (ZO. II: 455). 1488-ban ua. (AL. 207), 1493-ban ua. (Lukcsics 50). Később, 1585-ben már *Lovas* (PK. I: 126), 1617: ua. (ÉP.), 1693: ua. (Vk.m.lt. 1816), 1748: ua. (uo. *Liber oeconomiae 1731–1762*). 1768: „*Lovass* község Urbáriumának első lapja” (ZML.). Tomasich 1792. évi Zalai térképén (VeML.), Gerlisch 1797. évi Veszprém megyei térképén *Lovas* (ZML.), 1814: ua. (RHal.), 1815: ua. (Vk.m.lt. Kontraktusok. Fasc. 2.). 1841-ben Fényes Eleknél: „*Lovas* magyar f[alu] igen kies vidéken, a’ Balaton mellett, 60 kath[olikus], 132 ref[ormátus], 4 zsidó lakja, kik nagy részt bortermesztésből élnek. Három vízimalma van. Földes U[ra] a’ veszprémi káptalan” (Fényes 1841, I: 465).

A település *Lovas* nevét a *ló* állatnév -s képzős alakjával nyerte, amely foglalkozást és lóval való ellátottságot egyaránt jelenthet. Valószínűleg királyi szolgálónépet (lovass foglalkozást) jelölhetett a falu neve. (Hasonló megjelölés szerepel az Udvarnok, Lovász, Igric szolgálónépek településeinél [Györffy 199]). A fejedelmi, királyi szolgálónépek szabad jogállású népcsoportok voltak, amelyek az uralkodóknak meghatározott szolgáltatással tartoztak. Nativ szófejtés is olvasható Lovasról, amelyben a néphagyomány szerint, amikor Szent István király a Koppány vezette pogány magyarokkal a Veszprém melletti harcát vívta, lovassága itt volt elszállásolva (VeMFN. 59).

Lovas község belterületi földrajzi neveit (uo. 435–437) nem nagy számban írták össze. A *Fővég* a falu északi része, a *Falu-kútja* közkút, régen a felvégiiek használták. A *Kis-kút* a falu közepén, a vízvezeték megépítéséig használt közkút. A *Tanító-kút* a tanítólakás előtti kőkút, amelyet az *Alvég* lakói

használtak. Általában *Alvég* a neve egy-egy falu mélyebben fekvő részének, Lovason az *Alvég*, *Ávég* a falu alsó része, a Köves-tetői részt is beleértve. A *Köves-tető* (1485: *Kewesthethew* [Vk.m.lt. Alsóörs 29], 1902: *Kövestető* [J.]) középkori eredetű dűlőnév, régen kőbánya és legelő volt, 1983-ban már beépített terület. A *Felsőköves-tető* a népnyelvben *Fősső-Küjes tető*, az *Alsóköves-tető* pedig *Asó-Küjes-tető*, a hely felső, illetve alsó része.

A *Ficek-ház* régi parasztház, műemlék, egykori tulajdonosáról nevezték el, akárcsak a régi *Karácsony-házat*, szintén az egykori tulajdonosáról elnevezve. A *Varga-udvar* a néhai Varga család tulajdona volt, ma játszótér. A *Malom utca* ma *Malomvölgy*, a népnyelvben *Malomvögy utca*, a nevét a korábban itt működő malmokról kapta. A *Léb-malom* neve személynévvel keletkezett, Léb Gyula molnárról kapta. Akárcsak a *Kocsis-malom* vagy a *Takács-malom*, illetve *Jantó-malom*, a vízimalmokat a tulajdonosaikról nevezték el. Az utóbbi ma lakóház. A *Pusztamalom*, más néven *Keszler-malom*, 1902-ben Jankó János néprajzi gyűjtésében *Eklézsiamalom* egykor a református egyház malma volt, melyet *Keszler* nevű molnár vett meg, aki a malomban is lakott. Itt voltak a *Pusztamalom-rétek* (1858: *Pusztamalom rétek* [DLö.]). A *Temető utca* (ma Petőfi Sándor u.) a falu két temetőjéhez vezet, Jankó János 1902-ben *Temetői dűlő* (J.) néven említi a temetőt és környékét. Ugyancsak ide vezet a *Temető köz*, és erre fekszik a *Temető-föld* (1857: *Temetőföld* [FöÉ.]) határrész. Az *Új-temetőt* a régi temető mellett nyitották, a *Sikos-köz* vezet ehhez a temetőhöz, a köz a nevét az egyetlen itt álló házról, a Sikos család lakóházáról kapta.

A *Kőkereszt* kőből faragott feszület, 1834-ben emelték. Van Lovason egy másik *Kőkereszt* is, ez kb. 3,5 m magas, 1909-ben emelték vörös kőből. Az ún. *Honvédsír* történelmi emlékhely, Szathmári Péter 1848-as honvéd sírja. A *Miske-oldal* Lovason a hasonló nevű családról kapott nevet (L. Felsőörs szócikkében). A *Diós-völgy* (ma Arany János u.) régen vízlevezető árok volt, egy rövid szakaszát feltöltötték, betemették, s utcát nyitottak rajta. A *Séd-híd* régen bolthajtásos kőhíd volt, a második világháború idején felrobbantották, később betonból építették újjá. A *Jégveremben* régen a Balatonból kitermelt jéget tartották egész nyáron, később szennyvíztároló

volt. A *Pálfi-kert* korábban a Pálffy család birtokában lévő kert volt, 1983-ban már a kiépülő Vörösmarty utca része. A *Tanítóház* a református tanító szolgálati lakása volt, 1983-tól magántulajdonban van, a *Pásztorház* pedig a közbirtokosság pásztornak szolgálati lakása volt. A *Bikaistálló* a közbirtokosság apaállatainak istállója volt.

A külterület 1980-as években összegyűjtött helynévanyaga jóval gazdagabb. A *Csingora-lap* erdővel borított dombos terület, a helynév köznévi eleme, a *lap* 'lapály', illetve 'sík' értelemben szerepel. A *lap* a környezetnél alacsonyabb, sík, esetleg vizes terület. A *Séd-patak* a Paloznak felé vezető út mentén folyik, a vízfolyást nevezték *Falu vize* néven is. A *Nagy-mező* (1855: *Nagy Mező* [GL.], 1858: *Nagy mezzó* [DLo.]) sík és dombos terület fákkal, bokrokkal benőve. A *Király-kút*, *Királ-kut* helynevet l. Felsőörs szócikkében. A *Király-kúti dűlő*, *Királkuti dűlő* dombos, erdős terület, szántó, 1976 óta műveletlen. Régi helynév, 1858: *Királ-kuti erdők* (K1). A *Csererdő*, *Cser*, *Cserorr*, *Cseri szőlők*, *Fekete cser* hegyes, erdővel, legelővel borított terület, régebben szántó és szőlő művelési ággal. 1976 óta nagyrészt műveletlen. A *Kopasz-tető* (1855: *Kopasztető* [GL.], 1902: ua. [J.]) bokros, valaha sertéslegelőnek használt hegytető, az 1858-as térképen már szerepel. A *Kis-erdőt* (1902: J.) mérete alapján nevezték el. Tulajdonosra utaló nevet kapott a *Közbirtokosság erdeje*, *Közbirtokossági erdő*, az 1842. évi erdő elkülönítés után a közbirtokosság tulajdonába került terület. A *Falu-rét* a közbirtokosság rétje volt, az itt termett szénát az apaállatok takarmányozására használták. Az 1980-as években már legelő.

A *Festékbánya* dombos területen volt, ma már nem művelt murvabánya, a híres őskőkori festékbánya lelőhelye. Lovas közelében található az emberiség történelmének eddig ismert legrégebbi bányája, hasonlót csak egyet találtak Afrikában. A lovasi bányára 1951-ben bukkantak rá, miközben útépitéshez dolomit murvát bányásztak, a vörösös por mellett nagy, pattintással és csiszolással megmunkált állati – jávorszarvas, kőszáli kecske, vaddisznó – csontokat találtak a régészek. A csontok az ősember bányászati munkáját segítették. Az elvégzett szénizotópos vizsgálat szerint a leletek 11 470 évesek.

A Lovas határában fekvő dombok déli lankáinak éghajlata kedvezett a szőlőtermesztésnek, számos helynév ilyen határrészt jelöl. A *Vámosi-hegy* társneve az *Öreg-hegy* (1786: *Öreghegy* [L. 1997: 316], 1788: ua. [uo.: 317], 1855: *Öreg Hegy* [GL.], 1858: ua. [DLo.]), *Vámosi-hegy* nevének alapja az, hogy egykori vámosi (nemesvámosi) szőlőbirtokosok vol-

tak a terület tulajdonosai, amely az 1980-as években már nyaralókkal, pincékkel, faházakkal volt beépítve. A *Cinca* az Öreg-hegyről a faluba vezető gyalogút neve. A *Kis-hegy* (1756 és 1759: *Kishegy* [L. 1997: 306], 1771: ua. [uo.: 311], 1797: ua. [uo.: 324], 1830: ua. [uo.: 347], 1855: ua. [GL.], 1858: *Kis hegy* [DLo.], 1863: ua. [Csd.]) szőlőhegy, a külterületi dűlő beépülő része. A *Miske* (1902: *Miskeoldal* [J.]) szőlővel beültetett domb és kert. A *Kishelyi szőlőhegy* (1858: *Kishelyi Szőlő* [DLo.], 1902: *Kishelyi szőlőhegy* [J.]) a helynévtárakban *Kishelyi dűlőként* is előfordult.

A népnyelvben használatos *Főső-szívás* gyümölcsös (szilvás) neve volt, 1967 óta szőlő és legelő. A *Fenyér-hegy* (1855: *Fenyérhegy* [GL.], 1858: *Fenyérhegy* [DLo.]) domboldali szőlőterület, neve dűlőnévben szintén szerepel: *Fenyérhegyi dűlő* (1858: *Fenyérhegyi dűlő* [uo.], 1925: *Fenyérhegy alatti dűlő* [Lo.]). 1978-tól újratelepítették. A *Szilfa-dűlő*, *Szifa*, *Szilfadűlő* (1855: *Szifai* [GL.], 1858: *Szilfa* [DLo.], 1925: ua. [Lo.]) arról kapta a nevét, hogy régen itt szilfák voltak, később szántó, 1978-tól szőlő. A *Csáki-dűlő* (1855: *Csáki* [GL.], 1858: *Csák* [DLo.], *Csáki dűlő* [K1], 1925: *Csák* [Lo.]) szőlőterület, személyneves helynév. A *Hármasdombi-dűlő* (1858: *Hármas dombi dűlő* [DLo.], 1902: *Hármasdombi dűlő* [J.], 1925: ua. [Lo.]) régi szőlő, 1978-tól újratelepítették. A *Patkó-tói elülő* (1858: *Patko toi alsó, felső* [DLo.], 1925: *Patkotói felső dűlő* [Lo.]) is szőlővel beültetett domb, szintén 1978-tól telepítették újra. Nevét a területén lévő, patkó alakú tóról kapta. A *Suhatag*, *Suatag*, *Sugatag*, *Suhatag-dűlő* (1855: *Szatagi* [GL.], 1858: *Suatag* [DLo.]) nevét köves, palás talajáról kapta, szőlő és szántóterület. A *Dombai* (1902: *Dombaihegy* [J.]) ugyancsak szőlőterület és kert, a *Dezsényi-birtok* ugyanígy, egykori tulajdonosáról nevezték el.

További szőlőterületeket jelölő helynév a *Hétútszőlő*, a *Ferenczi szőlő* (1902: J.), és minden bizonynyal szőlőültetvény volt a *Mórocza Kálmán birtoka* nevű határrész is, hiszen Mórocza neves szőlészborász volt. A *Téglaház* dűlő régen szántó volt, 1978-tól szőlővel ültették be (Lo.). Az Alsőörsről Felsőörsre vezető út bal oldalán, Lovas felett, a hegy tetején épült a *Rauscher-pince*. A Rauscher család pincéjét többször felkereste a jeles ügyvéd és író, Eötvös Károly. Írt is itt, a Nagy per című művének egy részét, írás közben többször pihent a présház előtt a tájban gyönyörködve. A *Rauscher-szőlő* az egykori pincéhez tartozó szőlőterület, sajnos 1975 óta műveletlen. Az úgynevezett *Fakereszt* szőlőhegyi kereszt. A *Balogh-pince* a nemes Balogh család pincés lakóháza

volt, az 1990-es években idegen kézbe került, 2001-ben ebben nyílt meg a *Bormúzeum*. Volt a népnyelvben *Óttó-ház* (Lo.), azaz oltó-ház neve is, mert egykor itt volt a tsz szőlőoltvány-telepe.

A *Savanyú-kút*, *Savanyókut*, Jankónál 1902-ben *Tücsökkút* (J.) szénsavas forrás, amely egy öreg fűzfa csonka törzséből bugyogott elő, 2001-ben már betonkeretbe foglalták. A *Róka-kút* a közelében lévő rókalyukakról elnevezett forrás, a környező területet így is nevezték (1902: *Rókalikak* [J.]). A *Déllő* (1902: uo.) a sertéskonda és tehéncsorda itató- és delelőhelye. A *Kanász-kert* a községi pásztorok mélyen fekvő illetményföldje volt, az 1980-as években már műveletlen terület, a völgyben fekvő sík határ-rész, a *Tanító-kert* pedig a református tanító javadalmához tartozott, kert és faiskola volt, az 1980-as években szintén műveletlenül állt (Lo.). Az *Alsóörsi dűlő* (1902: J.) a szomszédos település felé esik, a *Posvány* (1855: *Posvány* [GL.], 1858: ua. [DLo.], 1902: *Posványkút* [J.]) egykor vizenyős terület, kert, az 1980-as években már műveletlen. A *Jegenyész* (1858: *Jegenye és kenderföld* [K1]) kert, az 1980-as években szintén műveletlen, a nevét a keresztül vivő út melletti jegenyefákról kapta. A dűlőben régen kendert termesztettek, erre utal *Kender-földek* (1855: *Kenderföldek* [GL.], 1857: ua. [FÖÉ.], 1858: *Jegenye kenderföld* [DLo.]) társneve. A *Köves-telek* (1855: *Köves Telek* [GL.]) terminus a talajra utal. A *Molnár kanonok birtoka* nevű határrész 1902-ben *káptalani birtok*, *káptalani-malom*, *káptalani erdő* (J.), egykori tulajdonosáról, a veszprémi káptalanról, és Molnár Dénes (1843 – 1927) kanonokról, a katolikus templom újjáépítőjéről kapta nevét. Szintén személynévvel keletkezett az *Udvarheli birtok* (Lo.) szőlőterület neve, a tulajdonosáról nevezték el.

Jankó János XIX. század végi néprajzi gyűjtése szerint Lovas előtt az alábbi vonyók (a halászok hálónó helyei) voltak: *Körtéfák eleje*, *Szerdahelyi körtéfák eleje*. Évekkel korábban a Paloznaki-öböl keleti oldalának nádas orrával egy vonalban hat öreg vadkörtefa állt. Szintén Lovas előtt volt a *Likak eleje* és a *Piarista vonyó*, amely a szerzetesrendé volt, a lovasi *Piaristabirtok* (1902: J.) dűlőnév is utal a szerzetesrend itteni birtokaira. Az *Eklézsia vize* szintén egyházi tulajdon volt. Parti mikrotoponimával keletkezett a *Csapás eleje*, a *csapás* állathajtó út. A *Nemes birtokosok vize* vonyóhely neve a feudális birtokviszonyokat tükrözi. A *Kishelyi-dűlő* vonyó neve dűlőnévvel függ össze (l. fent). Régi térképen még szereplő, de később már nem adatolható helynév Lovason az *Atya-hegy* (1855: *Atyahegy* [GL.]), a *Köles-földek* (1855: *Köles Földek* [uo.]), a *Diny-*

*nyés-földek* (1855: *Dinyés Földek* [uo.]), az utóbbiak arra utalnak, hogy mit termesztettek az adott határrészben. A *Malom-kertek* az egyik régi malom mellett fekszenek, innen a név, a terület egykor gyümölcsös volt, az 1980-as években legelő.

A gyümölcsnévvel + -s helynévképzővel keletkezett *Szilvás*, *Szívás* (1902: *Szilvás*, *Szilvásos* [J.]) helynév gyümölcsöst jelöl, sok szilvafával. Az *Alsószilvás* régen gyümölcsös volt, az 1980-as években már szántó és legelő. Hasonló szerkezetű helynév a *Gyertyános* (1902: uo.), a területen uralkodó fafajról nevezték el ezt az erdőrészt, a *gyertyán* (1225: *gertanfa* [OkI Sz.]) 'Carpinus' fűrészes levelű, makktermesű erdei fa, neve a *gyertya* közszó származéka, amely török eredetű nyelvünkben. A névadási szemlélet alapja az, hogy vékony ágait egyszerű világító eszköznél használták.

A *Szivattyúház* Lovason a törpevízmű pumpájának az épülete. A *Kis-telek* (1855: *Kis Telek* [GL.], 1858: *Kis tellek* [DLo.], 1902: *Alsó- és Felső-Kistelek* [J.]) később a *Téeszmajor*, a tsz-üzemegység telephelye. A *Kis-rét* (1902: *Kisrét* [uo.]) méretéről elnevezett terület. A falu káposztás földjeinek *Káposztáskertek* nevét Jankó János említi néprajzi gyűjtésében, 1902-ben (J.). A *Felső-rét* a népnyelvben *Főső-rét*, 1858-ban még *Pusztamalom-rét* (K1), 1925-ben *Pusztamalom rétek* (Lo.) később is rét, az 1980-as években legelő. A *Kerek-hegy* (1855: *Kerekhegy* [GL.]), valamint a *Hosszú-hegy* (1855: *Hosszuhegy* [uo.], 1902: *Hosszúhegy* [J.]) alakleíró nevet kapott, akárcsak a sással benőtt zombékos *Patkó-tó*, amelyet patkó alakjáról neveztek el. Mély fekvése, sík területe az alapja a *Lapos-rét* (1778: *Laposrét* [ÉP.], 1855: *Lapos Rét* [GL.], 1858: ua. [K1]) helynévnek. A *Téglaház* (1902: J.) egykor Varjas Pál téglaegetője volt, akinek a téglajegye VP. Közeli volt a *Gus-kút* (Lo.). A *Szerdahely*, *Szerdahelyi-dűlő* (1855: *Szerdahelyi Lapföldek* [GL.], 1858: *Szerda hely* [DLo.]) felparcellázott terület az egykori *Szerdahely* település felé eső határrész. További mikrotoponimák Lovason: *Aprós* (l. Felsőörs szócikkében), *Hid alatt*, *Péter út*, *Tüskekút*, *Csi-hegy*, *Kőkapu*, valamint a személynéves *Borbás-tó*, *Baksai-dűlő* és a *Dénisek földje* (VeMFN. 59; 1902: J.). A jelző a *Nyálas-tó* (uo.) helynévben a tó vizét borító békanyálra utal, amely állóvízben levő zöld moszatok nyálkás tömegének a neve. Az összetétel előtagja a növény élőhelyére utal, a jól felmelegedő állóvizek ugyanis a békák kedvelt helyei, az utótagot pedig az magyarázza, hogy a posványokat zöld lepelként borítják a nyálkás moszatszálak.

## HIVATKOZÁSOK ÉS IRODALOM

- AL. = Solymosi László: *Veszprém megye 1488. évi adólajstroma és az Ernuszt-féle megyei adószámadások*. Tanulmányok Veszprém megye múltjából. A VeML. Kiadványai 3: 121–239. Veszprém, 1984.
- Csánki = Csánki Dezső: *Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. I – III., V.* Budapest, 1890 – 1913.
- Csd. = *Csopak dűlői az 1863. évi határvázrajzon*. In: L. 1997: 368.
- DLo. = *Dorf Lovas in Ungarn, 1858*. MOL – Térképtár [S 78 315. téka Lovas 004-020].
- ÉP. = Veress D. Csaba: *Az évezredes Paloznak. Egy Balaton-melléki falu története a kezdetektől napjainkig*. Veszprém, 1993.
- Fényes = Fényes Elek: *Magyar Országna s a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geográfiai tekintetben*. Pest, 1841.
- FöÉ. = Veress D. Csaba: *Felsőörs évszázadai. A község története a kezdetektől*. Veszprém, 1992.
- GL. = *Gemeinde Lovas in Ungarn, 1855*. MOL – Térképtár [S 78 315. téka Lovas 001-003].
- Györffy = Györffy István: *István király és műve*. Budapest, 1977.
- J. = Jankó János: *A Balaton-melléki lakosság néprajza*. Budapest, 1902. Helynevek: 33 – 89.
- K1 = *1858-ban készült színes kataszteri térkép* (VeML. [Örvényesé: ZML., Pécselyé MOL.]).
- L. 1997 = *Csopak története*. Szerk. Lichtneckert András. Veszprém.
- Lo. = Hudi József: *Lovas község története. Egy Balaton-felvidéki falu múltja és jelene*. Veszprém, 2001.
- Lukcsics = Lukcsics József: *A veszprémi káptalan a XVI. században*. Veszprém, 1908.
- OkI Sz. = Szamota István - Zolnai Gyula: *Magyar Oklevél-szótár*. Budapest, 1902 – 1906.
- PK. = *Pisky-kódex*. Dr. Rómer Flóris Ferencz: *Tihanyi vár regestuma 1585–1590-ig. I–II.* Történelmi Tár. 1879. 124 – 142., 565 – 582. III. = uo. 1880. 398 – 408.
- PRT. = Erdélyi László, Sörös Pongrác (szerk.): *A pannonhalmi Szent-Benedek rend története. I – XII.* Budapest, 1902 – 1916.
- RHal. = Rác János: *Halászat Balatonfüred környékén*. Balatonfüred, 2010.
- VeMFN. = Balogh Lajos – Ördög Ferenc – Varga Mária szerk.: *Veszprém megye földrajzi nevei IV. A Veszprémi járás*. Budapest, 2000.
- VeML. = *Veszprém Megyei Levéltár*. Veszprém.
- Vk.m.lt. = *Veszprémi káptalan magánlevéltára*.
- VR. = Kumorovitz Bernát: *Veszprémi regeszták (1301 – 1387)*. Budapest, 1953.
- ZO. = *Zala vármegye története. Oklevéltár*. Szerk.: Nagy Imre, Véghely Dezső, Nagy Gyula. I–II. Budapest. 1886 – 1890.
- ZML. = *Zala Megyei Levéltár*. Zalaegerszeg.



Lovasi falunapok 2013-ban

készítette: Solymári – [hu.wikipedia.org/wiki/Lovas\\_\(Magyarország\)#/media/File: pillanatkép\\_a\\_lovasi\\_falunapokról.JPG](https://hu.wikipedia.org/wiki/Lovas_(Magyarország)#/media/File: pillanatkép_a_lovasi_falunapokról.JPG)  
 letöltés ideje: 2019.február 8., 13 óra 19 perc



FÖLDESZDY GABRIELLA

**HÍRES EMBEREK FÜREDEN**

(Paulay Ede, Madách Imre, Lónyay Menyhért, Varsányi Irén)

A régi és az újabb helytörténet folyvást azt kutatja, vajon ki mindenki töltött több-kevesebb időt a Balaton gyöngyszemének számító fürdő- és kultuszhely berkeiben. Ki is derült mára a majdnem hiánytalan sor a városban járt nemzeti nagyságaink ott-tartózkodásáról s jövetelének céljairól. Mára több irodalmi fórum is megemlékezett arról, hogy Füreden járt Szendrey Júlia, Ady Endre Csinszka-val, Krúdy-nak művei játszódnak füredi helyszíneken, Kosztolányi és Harnos Ilonka is, még amikor színésznő volt, és nem az író felesége, Hamvas Béla, valamint íróink, költőink többsége a 19-20. században.

Időnként rábukkanhatunk a véletlen segítségével híres emberekre, akik megfordultak e nevezetes helyen, amúgy mellékesen. Se akkor, se később ennek nem volt igazán jelentősége. Mára azonban e híres személyek füredi rövidebb-hosszabb jelenléte helytörténeti eseménnyé válhat, válik.

**Paulay Ede**

Egy könyvaukción bukkantam Paulay Edének egy eddig ismeretlen levelére 1858-ból. Paulay ekkor mindössze 22 éves ifjanc, és a miskolci színház tagja, inkább színészként van jelen, mint rendezőként. A Nemzeti Színház aranykora, amely a nevéhez fűződik, majd csak 1878-ban fog elkezdődni. Kézírt levelét Miskolcon, 1858. november 28-án írja, kinek, nem tudjuk. A levél több témát is felvet, közülük csak az egyik, ami Füreddel foglalkozik, ennek szövege így hangzik:

*„El kellene mondanom, hogy töltöttük az időt Balatonfüreden? Ne vádoljatok prosaisággal, ha azt mondom, hogy nem elégítette ki várakozásaimat; ezzel nem mondom én, hogy Füred vidéke nem gyönyörű, magasztos, lelket emelő, tudja isten, mi minden még, a mit már oly sok író, költő, prosában, versben megénekelt, hanem azt mondom: hogy az ember a természet e minden pompájával ragyogó vidék egész nagyszerűségét élvezhesse, ahhoz szükséges, hogy az embernek semmi dolga és sok pénze legyen. Minthogy nálam ez megfordítva volt, rám nézve Füred is csak az volt, mi tyúknak a gyöngyszem, Moyzesnek az ígéret földje: láttam, de nem élveztem.”*

A levélből nem tudjuk meg, Paulay mennyi időt töltött Füreden, kivel, kikkel járt ott, hol lakott, és mit csinált ott-tartózkodása idején. Füred szépségei-

ről is csak általában van szó, megemlítve, hogy azt már amúgy is sokan sokféle módon megírták. Inkább arról tudósít, hogy a szűkös anyagiak miatt le kellett mondania minden luxusról, ezért a füredi kirándulás majdhogynem csak egy sóvárgásnak mondható. Sok pénzért és kevés tennivalóért könyörög, de akik ezt kívánják, azok nem éreznék magukat jól a kevés tennivaló mellett. Paulay munkamániás volt haláláig, különösen színházigazgató korában, amikor a rendezések, színészmozgatások, új bemutatók terhe mellett még a Színészeti Tanoda vezetése is rá hárult. Nevéhez fűződik Vörösmarty Csongor és Tünde, valamint Madách Az ember tragédiája c. műveinek színpadra alkalmazása, ősbemutatója. Igazgatósága idején valószínűleg már lett volna pénze, hogy Füreden költsen kénye-kedve szerint, azonban tennivalója oly sok volt, hogy többé már nem jutott el Füredre. 58 éves korában a túlhasználtság miatt halt meg pályája csúcán.<sup>1</sup>



Paulay Ede

készítette: Klösz György – Magyar Színháztörténet, Közkincs, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2484858>  
letöltés ideje: 2019. február 8., 10 óra 56 perc

ígértem, hogy írok, nem veszem, költi-  
 sél miért? Ne kérdessz! A hangszágot  
 jótárában talánál én is messzebb hang-  
 szágonra, de nem leereszt, hanem egyfajta  
 töcsinacsiolás lérem, minthogy az remetem,  
 megajánol, hozzá kerül a tulajdonképpeni levél  
 írásához.

El kellene mondanom, hogy költőként az idős  
 Balatonfüreden? Ne vádolgass prosaisággal,  
 ha azt mondom, hogy nem elégíteni ki szá-  
 rozásomat; ezzel nem mondom én, hogy Türed  
 vidéke nem gyönyörű, magasra, lelkes emelő,  
 / tudja isten, mi minden még, a mit már oly-  
 ol író, költő proszában verőben megénekelte,  
 hanem azt mondom: hogy az ember a semmiség  
 a minden gyönyörűvel ragyogó vidék egész  
 ragyferőséget élvezte, ahol fröhöges, hogy  
 az embernek semmi dolga is volt jénce legyen.  
 Minthogy nálam ez megfordítva volt, rám  
 reáve Türed is csak az volt, mi egyáltalán a  
 gyöngyperm, Moysesnek az igéret földje: láttam,  
 de nem élveztem.

### Madách Imre

A költő maga nem írt sehol füredi látogatásáról, két másik forrás bizonyítja ott-tartózkodását. Az egyik id. Madách Imrénének lányának, Károlyiné Huszár Annának írt levele 1861. július 3-án<sup>2</sup>:

*„Emi meg ígérte hogy 6dikán az az szombaton meg látogat Füreden, ha csak valami különös elő nem adja magát.”*



Madách Imre

készítette: Morelli Gusztáv – [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/41/Mad%C3%A1ch\\_Morelli.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/41/Mad%C3%A1ch_Morelli.jpg)  
letöltés ideje: 2019. február 11 óra 4 perc

Tudomásunk szerint semmi különös nem jött közbe, sőt a Madách általi látogatást Lónyay Menyhért naplója is alátámasztja. Az 1861. július 8-i történekről így számol be:

*„8-dikán reggel elmentem Füredre magam a politikától egy kissé kiszellőzni ... Sok esmerőst találtam ott. Révay Simi családjával, Eszterházi István nejével, Lopreszti Lajos nejével, ifjúszerű lányával, Madáts (!) Imre testvérjével, Huszárnéval és leányával, idősb testvére leányával, Károlyinéval és még néhány képviselő.”*

Az akkor országgyűlési képviselő, Lónyay Menyhért igazolja számunkra, hogy a Madách család ezen az 1861-es nyáron valóban töltött néhány napot a fürdőhelyen. A család négy tagja jelenik meg az idézetben, Madách Imre maga, leánya Borbála vagy Jolán [nem derül ki], Madách testvére Anna, aki Huszár Sándor felesége volt, végül unokahúga Huszár Anna, akinek férje Károlyi Miksa volt. A két írásból más körülmény nem derül ki.<sup>3</sup>



Madách Borbála



Madách Jolán

Forrás: <http://madach.hu/wp-content/lg-gallery/madach-csalad/11lanyamadachborbala.jpg>; <http://madach.hu/wp-content/lg-gallery/madach-csalad/12lanyamadachjolan.jpg>  
letöltés ideje: 2019. február 16., 7 óra 59 perc

### Lónyay Menyhért

Lónyay 1861-ben országgyűlési képviselő, évek választják el későbbi politikai karrierjétől, amely a ki-egyezés után éri majd el tetőpontját. 1861-es naplója rejteget két bekezdést Balatonfüredről:

*„Igen érdekes volt reám nézve Füredet látni, melyről gyermekkoromban annyit hallottam ... gyermekkori kedves olvasmányom volt Kisfaludi regéi, melyek Füred és Balaton vidékéről regélnek.”*

*„A fürdő annyira telve volt, hogy szobát nem kapva, br. Vay Lajos fogadott szobájába.”*

Az első bekezdés már-már egy vallomás, a hely szépsége a róla szóló költemények révén nőnek óri-ásivá, szépülnek meg Lónyay szemében. A második bekezdés „fürdő” kifejezése feltehetően Füred egyik akkori szállodáját jelenthette. Július elején [a be-számoló arról az időszakról szól, amikor Madáchékkal találkozott] már akkor is szezon volt, és sokan nyaral-tak Füreden, ezért nem találtak üres szobát.<sup>4</sup>

[Lónyay még ugyanerről a napról beszámolva, em-lítést tesz egy tihanyi kirándulásról. Itt egy Molnár Pista nevű deregneyei születésű huszár elszavalta a Romulidae Cannas című latin nyelvű epitáfiumot, amelyet Janus Pannoniusnak tulajdonítottak. A köl-temény I. Ulászló király sírverseként volt ismert, aki a várnai csatában esett el. Azóta bebizonyosodott, hogy a költeményt nem Janus, hanem Christophorus Manlius német költő írta a 16. században. A verset Lónyay Menyhért apja, Lónyay János taníttatta be a huszárral.]<sup>5</sup>



Lónyay Menyhért

készítette: Bülcsh Ágoston – [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/L%C3%B3nyay\\_Menyh%C3%A9rt\\_Albuminabzug.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/L%C3%B3nyay_Menyh%C3%A9rt_Albuminabzug.jpg)

letöltés ideje: 2019. február 8., 11 óra 14 perc

### Varsányi Irén

A Vígszínház legnépszerűbb színésznője sem maradhatott ki a Füredre látogató hírességek közül. Az apropót egy fénykép adta, amelyen Varsányi Irén fehér batiszt ruhában áll a Balaton partján, a volt hidegfürdő favázasa korlátjánál. A fényképhez azonban nem társult sem napló, sem egyéb vissza- emlékezés, vajon miért és kivel járt Varsányi Balatonfüreden? A megoldást a Színházi Élet korabeli számai adták meg. A fénykép 1916-ban készült, de a híres folyóirat pletykarovatában Varsányi ott üdül-éséről találunk híradást nemcsak 1916-ból, hanem 1917-ből és 1918-ból is. A híradások minden Füred- den megfordult színésznőről említést tesznek, Varsá-nyiról azonban minden esetben elrészékenyülve szól, amit színészi kiválóságán túl a gyermekeit üdültető anyukának címez.

A nyár legnagyobb részét itt töltötte Varsányi Irén is, családjával. A gyerekek eveztek, a művész- nő a kormányánál ült, az ő csónakjuk siklott leggyor- sabbán tova a hullámos Balatonon.<sup>6</sup>

*„Varsányi Irént láttam  
Több darabban,  
Egyszer abban,  
Egyszer ebben,  
De most Füreden láttam,  
Hogy a legkedvesebb – anyaszerepben.”<sup>7</sup>*

*„Varsányi Irén, a Kék róka bűbájosa pesti asszo-nya Balatonfüreden nyaral családjával és ő a legnépszerűbb ma a füredi fürdőzők között.”<sup>8</sup>*

*„Varsányi Irén családjával Balatonfüredre ment, ahol nagyban fog készülni a jövő szezonban neki ki- osztott nagyszerű ... De pardon, ezt mi nem mond- hatjuk el.”<sup>9</sup>*

*„A Balatonpart legkedvesebb vendége: Varsányi Irén. Tóparton, a parkban, csónakban, mindig a két gyermekével együtt. Mindig a legegyszerűbb ruhák- ban és nagyon kerülve minden feltűnést. Mégis: ha meglátják, végig fut az emberek közt: Varsányi! és a szeretet pillantásán szegődnek nyomába.”<sup>10</sup>*

*„Az Ipolyszálló balszélső földszinti erkélye előtt mindennap elsétált a füredi ifjúság és boldog volt az, aki csak egy pillanatra is megláthatta Varsányi Irént. Itt ült a szép nagy erkélyen a nagy magyar művésznő, könyvet olvasott, vagy két gyönyörű gyermekével beszélgetett. Estefelé végigsétált né- hányszor a strandon és ilyenkor végigszállt a padok közt: – Nézd, milyen egyszerű. – Milyen drága, mi- lyen kedves. – Kezét csókolom, kezét csókolom ... Egyszerű barna selyemkabátjában volt legtöbbször. És leírhatatlan kedves mosolylyal fogadta a köszön- téseket.”<sup>11</sup>*

Színésznő ritkán kap ilyen szívet melengető szavakat olyan helyzetben, amely nem színházi sikerhez fűződik, hanem szigorúan a magánélethez. Varsányi nemcsak jó színésznő, hanem jó anya is egyben, gyerekeit nem nörsz és nem „frájláj” neveli, hanem ő maga. Még erre is jut ideje a sok szereptanulás mellett. Hogy melyik nagyszerű szerepre készült éppen 1918 nyarán, azt nem tudjuk, mert Var-

sányi majdnem minden darabban szerepelt, és havonta tanulták be az új műveket. Ha egy színdarab közönsége leesett a „félház” szintjére, Faludi Gábor igazgató kiadta a következő betanulandó színművet a rendezőnek próbára.

És ez volt a „nagy háború” utolsó éve, az emberek felejteni jártak Pest színházaiba ...



Varsányi Irén a balatonfüredi sétányon, a hidegfürdő bejáratánál, 1916-ban

Fotó: a színésznő örököse, hagyatékának gondozója [Borsosné Zétény Angéla] hozzájárulásával. Készítője ismeretlen.

#### Jegyzetek:

- 1 A Bábel antikvárium 21. árverésén – 2018. ápr. 13 – került árverésre Paulay levele. A kézzel írt autográf levél éneket közöl a Fidibusz c. komédiából, valamint a miskolci Színkör új igazgatóról, Latabár Endréről, és két új színésznőről számol be.
- 2 OSZK Kézirattára, Levelestár. Id. Madách Imréné levele Károlyiné Huszár Annához 1861. 07. 03.
- 3 Lónyay Menyhért naplója 1860–1861. Sajtó alá rend., jegyz. Berkes Hajnalka, Laszli Mariann, Nagy Anita. Szerk.: Deák Ágnes. Bp. Századvég, 2004. 275. l.
- 4 Lásd a 3. jegyzetet. 275–276. l.
- 5 Szentpéteri Szabó Géza: "Romulidae Cannas", avagy egy ál-Janus Pannonius vers utóélete, eredeti szövege és valódi szerzője. Forrás: [www.iti.mta.hu/Pajorin70\\_Convivium/Pajorin\\_28\\_Szabo\\_Romulidae.pdf](http://www.iti.mta.hu/Pajorin70_Convivium/Pajorin_28_Szabo_Romulidae.pdf).
- 6 Színházi Élet 1916. 28. szám, 1–2. l.
- 7 Színházi Élet 1917. 29. szám, 4. l.
- 8 Színházi Élet 1917. 29. szám, 12. l.
- 9 Színházi Élet 1918. 30. szám, 36. l.
- 10 Színházi Élet 1917. 32. szám, 6. l.
- 11 Színházi Élet 1918. 35. szám, 14. l.

BÉRESI ÁKOS

## A PAJTÁS HAJÓ BALESETE (Balatonfüred történetének fekete napja) I. rész

Balatonfüred parti sétányán van egy különös szobor: hullámszerűen kifaragott márványtömbből egy kéz mered segélykérően az ég felé. Ez a mementó a helyi történelem egyik legsötétebb napjának állít emléket: 1954. május 30-nak, amikor a mólótól kifutva az utasokkal zsúfolásig telt Pajtás csavargózós a szobor helyétől nem túl messzire felborult – amint azt a szobor bronztáblájáról is elolvashatjuk. A kicsiny emlékmű központi eleme, a kétségbeesetten levegőbe kapó kéz ugyan kiválóan érzékelteti a Balatonban ezt követően lejátszódó horrorisztikus jeleket, ugyanakkor a történet egészéről nem tudósít – erre jellegéből adódóan nem is lenne alkalmas.

Holott ezen a napon nem csak annyi történt, hogy felborult egy hajó a Balatonon, hanem a fedélzetén (ahogy azt egy szemtanú megjegyezte) „számos ember egyéni tragédiájának láncolata”<sup>1</sup> játszódott le. Csakis e láncolat legalább részleges megismerésén keresztül remélhetjük megérteni mindazt az emberi szenvedést, ami a hajó fedélzetén végbement eseményeket kísérte. De a történet nem csak a rettegésről szól, hanem emberi tartásról, hősiességről és önfeláldozó bátorságról; másrészt azonban az embertelenség és a hozzá nem értés példáit is láthatjuk – éppen azok részéről, akiktől a segítségnyújtás elvárható lett volna.

A Pajtás katasztrófája jellegzetesen ötvenes évekbeli magyar történet; ezért is tekintem téves hasonlatnak a sajtó által gyakran használt „magyar Titanic” jelzőt. A két szerencsétlenség közti összekötő kapocs legfeljebb az emberi felelősség lehet, azonban ettől a momentumtól kezdve csak az eltéréseket sorolhatnánk. A balatonfüredi szerencsétlenség a parttól ötven, a vízirendőrség korabeli telephelyétől mindössze talán négyszáz méterre következett be; ennek ellenére az Államvédelmi Hatóság és a vízirendőrség emberei nem a mentéssel, hanem a bizonyítékok megsemmisítésével foglalatoskodtak. Ugyanígy kizárólag a szocialista korszak teljes állami kontroll alatt álló sajtója tette lehetővé azt a teljes hírzárlatot, amely a balesetet a rendszerváltásig övezte. De ugyanilyen jellegzetesen ötvenes évekbeli történetté teszi a forrásszegénység. Itt nem egyszerűen arról van szó, hogy a források kallódnak: több kulcsfontosságú aktát, amelyekből pontosan megismerhetnénk a baleset okait, körülményeit, nem sokkal keletkezésük után megsemmisítettek; még hozzá

az őket létrehozó szervek. Ilyen például a hajó kapitányának nyolc havi vizsgálati fogsága alatt felvett, és vélhetően kulcsfontosságú adatokat tartalmazó vizsgálati dosszié, amelyet az Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltárának munkatársa szerint még a hatvanas években bezúztak.<sup>2</sup> S ugyanebbe a kategóriába sorolhatjuk az elvesztett és megsemmisített fényképfelvételeket is.

De ez a hírzárlat sem akadályozhatta meg, hogy a balatonfüredi kollektív emlékezetben mélyen rögzüljön a hajószerencsétlenség. Ha nem is lehetett róla beszélni, akkor is terjedtek spekulációk, hogy mi történhetett. Valószínűleg ez volt az oka, hogy a rendszerváltás óta a balesetről mind a nyomtatott, mind az elektronikus sajtóban számos írás jelent meg; és nem csak Balatonfüreden vagy Veszprém megyében, hanem akár országos orgánumban is, sőt az egyik legjelentősebb televíziós csatorna, az RTL Klub *XXI. század* című magazinműsora egy teljes adást is szentelt neki.

E tanulmány célja ennek a történetnek az újbóli elmesélése, a rendelkezésre álló források alapján a lehető legrészletesebb formában; másrészt az eset utóéletének, helyi és országos jelentőségének feltárása.

### A borzalmas délután

1954. május 30-án, vasárnap meleg, napsütéses idő virradt Balatonfüredre. Az időjárás ideális volt a nyári szezon megnyitására; erre az eseményre a községbe érkezett Bebrits Lajos közlekedési miniszter is – a partról a mólóra vezető töltést tehát már jó előre fellobogózták.<sup>3</sup> Délelőtt tizenegykor mind a parton, mind a mólón jelentős tömeg gyűlt össze, helyiekből és turistákból egyaránt: volt, aki a szezonnyitóra érkezett, mások a szintén aznap megrendezett vitorlásverseny rajtjára voltak kíváncsiak – igaz, eddigre a nagy vitorlások már kifutottak, a mólónál már csak a kis egyszemélyes *kalóz* vitorlások álltak rajtra készen.<sup>4</sup> Ahogy ilyen szép időben ma is megszokott, sokan arra vártak, hogy hajóra szállva egy kicsit élvezhessék a szélcsendes Balaton fenséges látványát. S persze nyilván sokan egyszerűen csak sétáltak, élvezték a vasárnapot.

Farkas Dénes a móló korlátjánál állva a vizet nézte, és azon tűnődött, ilyen szélcsendben ugyan mire jó vitorlásversenyt rendezni. A tizenhét éves fiú a szekszárdi Garai János Gimnázium 3.B osztályának

tanulója volt, aki nem sokkal korábban érkezett Füredre: osztályával Balaton körüli túrán vett részt, amelynek Füred volt az utolsó előtti állomása. Két napja vonattal érkeztek meg Fonyódra, ahol egyik osztálytársuk, Patai József számos fényképet készített, többek közt a későbbiekben még említésre kerülő Göbolyös Lászlóról és Villányi Máriáról egy közös felvételt; valamint Vituska Mária is szemmel láthatóan boldogan ült modellt neki. Fonyódról Badacsonyba hajóztak, majd innen aznap reggel vonattal utaztak Füredre. Hazautazásuk előtt még megakarták nézni Tihanyt, délután pedig már Siófokon buszra szálltak volna Szekszárd felé. Mivel osztályfőnökük előre megváltotta a hajójegyet, az osztályt indulásig elengedték, így maradt Dénes is egyedül egy kis időre.<sup>5</sup>

A mólón ugyancsak ott tartózkodott az ötvennyolc éves Csernus Ferenc és családja. Csernus 1950-ig a peremartoni vegyiüzem vegyész-mérnöke volt, akit korábbi szociáldemokrata kapcsolatai miatt letartóztattak<sup>6</sup>, majd a kistarcsai internálótáborban raboskodott, ahonnan 1953 júliusában szabadult.<sup>7</sup> Ekkor már majdnem egy éve családja körében élt Veszprémben. Előző nap feleségével és huszonkilenc éves lányukkal, Irénnel, valamint annak férjével együtt még úgy tervezték, hogy a vasárnapot egy Veszprémtől északra lévő kirándulóhelyen, a Cuhapatak völgyében töltik el, de aztán a fiatalasszony „egy hirtelen ötlettől vezérelve azt javasolta, menjenek inkább a Balatonra.”<sup>8</sup> Tizenegy óra körül már ők is megváltották a jegyüket Tihany felé.

S még volt a mólón egy seregnyi helyi szülő, akik gyermekeiket várták: ugyanis dél körül kellett befutnia a Balaton legnagyobb személyszállító hajójának, a Beloianisznak<sup>9</sup>, fedélzetén hatszáz gyerekkel, valamint kísérőtanáraikkal – köztük Wojacsek tanárnővel, a füredi általános iskolából. Ő lányával, Mesivel együtt „szokásához híven” a nagy hajó tájában foglalt helyet, és élvezte a nyugodt tó fenséges látványát.<sup>10</sup>

A Pajtás csavargózós aznap menetrend szerint délelőtt tíz körül indult el a siófoki kikötőből, fedélzetén nagyjából száz utassal. A tó keleti medencéjének leghosszabb útvonalát kellett megtennie, azaz a Siófok-Balatonfüred-Tihany-Szántód-Balatonföldvár távot, amelynek első állomása volt Füred.<sup>11</sup> Ezt az ötvenöt perces utat minden komolyabb probléma nélkül meg is tette, és szintén probléma nélkül kötött ki a móló keleti, rövidebbik oldalánál. Kapitánya, Heisz Pál azóta szolgált rajta, hogy a Sió-csatornán át lehajózták a Dunáról. Ő már több olyan hibára is felhívta a MAHART Balatoni csoportfőnökségének

figyelmét, amelyek miatt a Pajtás szerinte veszélyes volt, azonban ezeket lesöpörték az asztalról.<sup>12</sup> Először is, kifogásolta a megfelelő műszaki vizsgálatot, amit egy folyami hajónál el kellett volna végezni, mielőtt a Balatonra telepítik. Legfőbb kifogása azonban az volt, hogy a hajó eredetileg száznál is kevesebb befogadóképességét ennek ellenére még tovább emelték, kétszáz főre.

Farkas Dénes egyik osztálytársnője, Illés Erzsébet a hajót már korábban elkezdte figyelni: a Siófok felől érkező hajókat tiszta időben már nagyjából fél órával a beszállás előtt elég jól lehet látni, és innentől folyamatosan szemmel is lehet őket tartani, ha valakinek ehhez van kedve. A fiatal lány valószínűleg nem kedvtelésből nézte a közeledő hajót, hanem egyre inkább elhatalmasodó ijedségében: már megszűrő látta, hogy a szélcsend és a teljesen nyugodt vízfelület ellenére is billeg.<sup>13</sup>

Ennek persze nem sok gyakorlati jelentősége volt: a füredi mólón már tömeg várakozott a beszállásra, Heisz kapitánynak pedig kötelessége volt anynyi utast elvinni, amennyi a hajó elméleti befogadóképessége volt.

Farkas Dénes, a szekszárdi gimnazista beszálláskor kicsit el is csodálkozott, amint a fejszámolást végző matróz nála a kétszázötven számot mondta, ugyanis a hajó oldalán el tudta olvasni a „Befogadóképesség: 185 fő” feliratot.<sup>14</sup> S valóban: a felszállást követően a Pajtás annyira megtelt utassal, hogy egy „tűt nem lehetett volna leejteni”.<sup>15</sup> A fiatalember nem az utolsó utas volt: mögötte még többen szálltak fel, egyik osztálytársa, Illés Erzsébet szerint nagyjából kétszázhuszan lehettek azokkal együtt, akik Siófokról jöttek, de nem szálltak le Füreden.<sup>16</sup>

Illés Erzsébet szerint a beszállás sem zajlott minden zökkenő nélkül: a hajó kikötése is nehezen ment, ugyanis a köteleket a billegés miatt nehezen sikerült rögzíteni, azonban végül olyan szorosán rögzítették a hajót a kikötőhöz, hogy a billegés kilengései valamelyest lecsökkentek.<sup>17</sup> Ettől függetlenül a lány így is csak nehezen jutott fel: a mobil hajóhídon az utasok csak addig tudtak felszállni, amíg az egyenesben állt, vagy viszonylag kis szöveget zárt be a parttal, márpedig amikor ő került sorra, a híd éppen nagyjából negyvenöt fokos szögben állhatott, ami már veszedelmesen meredek volt. Így csak pár pillanat várakozás után engedték fel. Ekkor már erősen kezdett elhatalmasodni rajta a pánikszerű félelem: érezte, hogy itt valami nagyon nincs rendjén, és akár baj is lehet. Így aztán inkább nem is keresett magának ülőhelyet, hanem a hajó felső fedélzetén megállt a tetőt tartó egyik rúdnál, és erősen belekapaszkodott.<sup>18</sup>

Csernusék együtt szálltak fel, aztán a két nő, anya és lánya a hajó kabinjában hátul kerestek maguknak ülőhelyet, míg Csernus Ferenc vejével, Ferenczy Zoltánnal együtt felmentek a nyitott fedélzetre, hogy állva élvezzék végig a Tihanyig tartó húsz perces utazást.<sup>19</sup>

A magas, kisportolt Doszpod András, szintén a szekszárdi 3.B osztály tanulója, egyedül szállt fel, és érezte, ahogy a hajó erősen kileng oldalra. Kicsit talán megijedt, de azzal nyugtatta magát, hogy ez valószínűleg a hajók természetes viselkedése. Ezután a felső nyitott fedélzeten leült néhány szájharmonikázó katona mögé, akik igen vidáman voltak, s jó hangulatuk a fiatal fiúra is átragadt. A fiatalember azért csak megijedt, amikor a hajó az indulást követően szinte azonnal ismét hatalmasat billent.<sup>20</sup>

Amennyiben egy hajó Siófok felől érkezve a füredi móló keleti részén köt ki, azt a legkönnyebben orral észak, azaz a füredi part irányába nézve teheti meg. Amennyiben tovább akar hajózni Tihany felé, a hajónak éles kanyart kell vennie dél felé; ehhez pedig először el kell indulnia a part felé, ahol a fordulási manővert biztonsággal végrehajthatja. A Pajtás pontosan ezt tette: először nagyjából száz métert haladt, majd a parti sétánytól nagyjából száz méternyire, körülbelül a Halász és Révész szobrának vonalában elkezdett jobb felé kanyarodni. Legalábbis, ez lett volna a terv.

Azonban már a mólótól elindulva többször erősen megbillent. Steiner János kormányos igyekezett egyenesbe hozni, de a Pajtás előbb jobbra kezdett dőlni, majd miután Steiner ellenkormányzással próbálta visszanyerni az egyensúlyát, balra, a part felé dőlve átbillent a súlypontján, és felborult. Az egész nem tartott tovább pár másodpercnél.



A borulás (Forrás: Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A borulás előtti pillanatokban persze sokan észrevették, hogy baj van. Doszpod András például recs-

csenést hallott a hajó mélyéből, mire azonnal felpattant, a nyitott fedélzet korlátjához ugrott, és belevette magát a vízbe.<sup>21</sup> Csernus Ferencné és lánya szintén hallották a hangot, Ferenczyné Csernus Irén szerint „a hajó furcsán viselkedett. Hatalmas csattanás hallatszott, és már borultunk is.”<sup>22</sup> Mellette ülő anyja olyannyira megrémült, hogy erősen belekapaszkodott lánya karjába, aki még évekkel később is viselt egy kékes foltot a felkarján, bár a következő egy-két perc állítása szerint kiesett a fejéből. Következő emléke az volt, hogy szájukig ér a víz.<sup>23</sup> Csak évekkel később, egy orvosi váróban mesélte neki egy másik páciens, hogy látta, ahogy anyja belecsimpaszkodik a karjába.<sup>24</sup> Azt még csak nem is sejtette, hogy anyja ekkor már nem élt: az ijedelemtől valószínűleg már a borulás pillanatában megállt a szíve.<sup>25</sup>

Doszpod András a borulás pillanatában már a Balatonban volt, és eddigre sikerült pár métert úsznia, így a hajó nem borult rá. Kívülről jól láthatta a szürreális jelenetet, ahogy az utasokkal teli fedélzet beborul a vízbe, és sokakat magával ránt. Ahogy a hajó oldala a vízbe csobbant, nagyjából negyven-ötven embert – valószínűleg olyanokat, akik addig a nyitott fedélzeten voltak – kilökött maga alól. Ezek az emberek azonnal pánikszerűen ordítani kezdtek segítségért, és úszni próbáltak; ki a hajó, ki a part felé. András szinte azonnal észrevette az egyik osztálytársnőjét, aki a közelébe úszott, és együtt indultak kifelé.<sup>26</sup>

A mólón, ahol ekkor a kis vitorlások rajtját figyelték, a rádiós bemondó először közölte, hogy furcsa sikoltozást hall a háta mögül, majd remegő, izonyattól elfúló hangon bemondta: „*kedves hallgatóim, bocsássanak meg, hogy elakad a szavam, de borzasztó dolgot látok: a Pajtás rögtön felborul.*” A riporter jól látta, ahogy egy piros masnis, szőke kislány repül le a hajóról, akit egy férfi hajított le, majd utánaugrott. A férfi úszott néhány karcsapást, és próbálta kihúzni a kislányt a vízből ... A riporter pár másodperccel később ujjongva jelenthette be, hogy sikerült, most úsznának kifelé – de nem tudtak: valaki, egy úszni nem tudó fuldokló belecsimpaszkodott a férfiba, és húzta visszafelé. Ő azonban valahogy lerugdosta magáról, és a gyerekekkel a karján tovább úszott a part felé.<sup>27</sup>

Az akkor két esztendő kislány nevét ismerjük: Szoboszlai Máriának hívják, és ma is Balatonfüreden él. A férfi az édesapja volt.

A Pajtás körül apokaliptikus jelenetek játszódtak le. A vízbe esett emberek, akik utcai ruhát viseltek, nehezen úsztak, s bár a jó úszóknak még így is lett volna esélye megtenni a mindössze hetven-nyolcvan

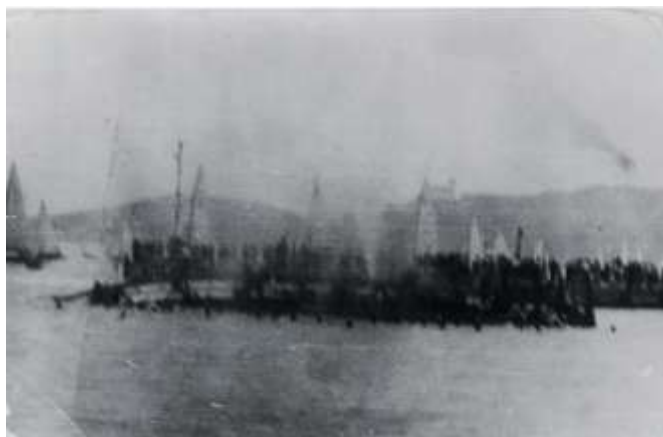


méteres távot, a többiek, akik rosszul vagy egyáltalán nem tudtak úszni, pánikszerűen igyekeztek beléjük csimpaszkodni. De ezzel többnyire csak azt érték el, hogy az úszni tudót is magukkal rántották a mélybe.<sup>28</sup> Doszpod András egy pillanatra megfordulva észrevette az egyik szájharmonikás katonát, aki korábban előtte ült. Most a vízben kapálódzott, és magyarul kiabált segítségért. Amikor Doszpod újra visszafordult, már csak bugyborékokat látott a katonahelyén.<sup>29</sup>

A katonák különösen kellemetlen helyzetben voltak, mert szovjet mintára ruházatuk részét képezte egy vattázott mellény, amely vízzel megtelve szinte lehetetlenné tette a felszínen maradáást; ráadásul vízzel megtelve csizmájuk is lehúzta őket.

A vízbe esett emberek többsége nem a part felé úszott, hanem a felborult hajó fenekére kapaszkodott fel; ugyanis a süllyedés pár másodperc után, ahogy elérte a tó fenekét, lényegében abbamaradt. Doszpod András és osztálytársnője addig a part fele tartottak, de felmérték a távot: a fiú ugyan kitűnő kondiban volt, és jó úszó is volt, de nehéz fényképezőgépe, és ruházata lehúzták – ezért úgy döntöttek, inkább megfordulnak. Ők is felkapaszkodnak a hajótestre, ahol eddigre egyre több ember zsúfolódott össze.<sup>30</sup>

A vízben sikolyok, jajgatás harsogtak, ennél talán csak a hajó belsejéből hallatszó hangok voltak kísértetiesebbek. A hajó kabinja ugyanis halálos csapdává vált, ahonnan annak ellenére nem lehetett kijutni, hogy egyre tódult befelé a víz: mivel rengeteg utas zsúfolódott össze, a kijárat ajtókat a legtöbbjük számára elérhetetlen távolba kerültek, és ahogy emelkedett a vízszint, a rettegő emberek élet-halál harcot vívtak minden talpalatnyi száraz területért, minden négyzetcentiméterért, ahol még a víz fölé emelheték a fejüket, hogy egy szippantásnyi levegőhöz jussanak.



A borulás után (Forrás: Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

Farkas Dénes ekkor már felkapaszkodott a hajótörszre, ahol látta, hogy belülről valahogy kitörtek egy kajütablakot. A hajó belsejéből hallotta, ahogy egy férfi „*halkan jajgatva*” segítségért könyörög. A vízben észrevette az osztályfőnökét, Miszlay István tanár urat. A kezét nyújtotta neki, és segített, hogy megkapaszkodhasson, de ezután már nem húzta feljebb. Hogy miért ezt tette, azt sem akkor, sem később nem tudta megmondani.<sup>31</sup> Illés Erzsébet, aki már a felszállás óta erősen kapaszkodott a hajó tetejébe, szintén szerencsésen megúszta a balesetet: bár beleesett a vízbe, a rúdon nyomban fel tudott kapaszkodni az akkor már átfordult hajótest fenekére, és innentől csak arra emlékezett, hogy valamelyik vitorlázó beszállította a hajójába.<sup>32</sup>

Wojacsek tanárnő szerint, aki akkor a Beloiannisz fedélzetén tartózkodott, „*reprodukálhatatlan kijelentések hangzottak el a kétségbeesett emberek szájából. A halálhörgés és sikoltozás pillanataiban mindenki úgy beszélt, mint aki rögtön kész a halálra*”.<sup>33</sup> A tanárnő, aki két napra rá ezeket írta édesanyjának, a legszörnyebb jeleneteket persze nem láthatta, mert a Beloiannisz csak kb. fél órával ezután érte volna el a füredi mólót, ekkor még mintegy három kilométerre voltak Füredtől – így eleinte nem is tudtak a Pajtás katasztrófájáról. Amikor a hajó fonográfon megkapta az utasítást, hogy álljon meg, az egyik matróz úgy gondolta, a verseny miatt lehet.<sup>34</sup>

Közben odakint a parton harsogtak a hangszórók. Egyik azt ordította, hogy a Beloiannisz nem köthet ki, hanem azonnali hatállyal forduljon vissza Siófok felé.<sup>35</sup> Erre a hajón utazó gyerekek szülei, akik a mólón tartózkodtak, szinte eszüket vesztették: gyermekeikért való féltükben ordítva rontottak neki a pénztáraknak, és dühöngve követelték, hogy a Beloiannisz köthessen ki Füreden.<sup>36</sup> A helyzet lázadással fenyegetett, így a hatóság kivételesen engedett az emberek nyomásának, és engedték kikötni a nagy hajót.

A Beloiannisz utasai és személyzete csak a mólóhoz közeledve jöttek rá, hogy baleset történt: ők maguk is meglepődve észlelték, hogy a vitorlásversenyzők nem a mólótól nyugatra, hanem attól keletre összevissza állnak, közöttük pedig egy hajó hever felborulva.<sup>37</sup> Az egyik gépkezelő, aki természetesen név szerint ismerte a Pajtás személyzetének tagjait, jól látta, hogy Heisz Pál kapitány és Steiner János mindent elkövetnek a mentés segítésére, ugyanakkor az egyik gépész, Kersák János már a parton volt, egy ÁVH-tiszt felügyelete alatt.<sup>38</sup> A gépkezelő, név szerint Pordán József a partra érve segíteni akart: nyomban segítséget hívott volna egy emberhez, aki a

halottak mellett feküdt, de még lélegzett, azonban valamilyen hatósági ember elzavarta.<sup>39</sup>

Közben a Beloianisz utasait a lehető leggyorsabban leterelték, kordont vontak köréjük; de egyébként is nekiláttak, hogy kiszorítsák a tömeget a mólóról, meg általában a parti sétányról. Ennek egyébként volt is értelme, hiszen a mentés során és azt követően szükség volt szabad területekre.

A gond csak az volt, hogy a rendőri közeg a bal esetet követően nem elsősorban a mentéssel foglalkozott, hanem a parton tartózkodó tömeggel – főként az emberek fényképezőgépeit kérték el. Ráadásul, az akcióhoz hamarosan civil ruhás, bőrkabátos férfiak is csatlakoztak: az Államvédelmi Hatóság nyomozói, akiket ugyan sok szemtanú látott, de azt senki nem tudja, mikor és hogyan kerültek elő. Zákonyi Tünde, aki ekkor szintén a parton tartózkodott, úgy emlékezett vissza, hogy a hatósági közegek fellépése indokolatlanul agresszív volt, elsősorban a jelenlévők megfélemlítésére törekedtek, a fényképezőgépeket durván elrántották a tulajdonosaiktól, a filmeket kiszaggatták belőlük, sokakat pedig megfenyegettek, hogy ne merjenek beszélni arról, amit ekkor a Balatonon láttak.<sup>40</sup>

Olyannyira igyekeztek titkolózni, hogy még a telefonközpontba is odaküldtek egy ÁVH-s tisztet. Az akkor huszonegy éves telefonközpontosként dolgozó Erváci Angéla aznap délután egyre ment munkába, és ekkor nyomban beültettek mögé egy fiatal ÁVH-st, nehogy lehallgathassa a beszélgetéseket. A fiatal lány azonban értett a telefonközpontok működéséhez, szemben az őt árgus szemekkel figyelő államvédelmessel, így viszonylag könnyen ki tudta játszani annak éberségét. Így aztán jól hallotta, ahogy a még mindig Füreden tartózkodó Bebrits Lajos közlekedési miniszter fél óránként hívta a mentést szervezőket, és durván szidta őket. Ugyancsak sokan telefonáltak be felfokozott idegállapotban, és érdeklődtek a hajón utazókról.<sup>41</sup>

A titkolózásnak persze ezekben a percekben nem sok foganatja volt: a községben villámgyorsan elterjedt a hír, hogy egy hajó felborult, és bár a hangszórók folyamatosan azt kiabálták, hogy nem a Beloianisz borult fel – amelyen többnyire füredi gyerekek utaztak –, ezt senki nem hitte el. Így aztán a móló felé vezető főútcán sokan szaladtak lefelé, többnyire kétségbeesett édesanyák, akiknek a kisgyereke a Beloianisszal kirándult. Sokuknak még a fakanál is a kezében volt, ahogy a főzéstől elrohantak.<sup>42</sup>

Mások a parton álltak neki segíteni, így például az akkor tizennégy éves Morvai Mária visszaemlékezett, hogy a baleset pillanatában a Vasas Klub-

ház<sup>43</sup> teraszán állt, ahonnan jól látta a borulást. Nyomban kiabálni kezdett, mire a klubházból mindenki kiszaladt, apja pedig azonnal lerohant a mólóra segíteni.<sup>44</sup> Mivel a férfi ezután végig a szerencsétlenül jártak körül segédkezett, nagyon sokat látott, azonban lányának keveset mondott el az ott átéltekről.<sup>45</sup>

A parton tartózkodó tömeg ugyan többnyire tehetetlenül nézte az eseményeket, de azért néhányan mégis úgy döntöttek, hogy próbálnak segíteni a bajba jutottakon. A boruláskor a parton, a Halász és a Révész szobra mellett, az esettől csupán hetven-nyolcvan méterre egy fiatal jegyespár andalgott. A férfi úgy érezte, kötelessége az emberélet mentése. Ezért aztán vízbe vetette magát, és odaúszott a hajóhoz, majd egy óvodás korú gyerekekkel a karján tért vissza. Másodjára egy éltes hölgyet mentett ki, harmadjára azonban már nem tért vissza: valószínűleg egy fuldokló ránthatta magával a mélybe.<sup>46</sup>

A mentés elsősorban a vitorlásokra maradt. A vitorlásverseny döntőbírója már a borulást követő pillanatokban hangszórón felszólította a rajthoz készülő kis kalózokat, hogy menjenek segíteni: maguk a versenyzők a borulást többnyire nem láthatták, ugyanis a móló eltakarta előlük. De természetesen nagyon gyorsan felfogták a helyzetet, és nyomban el is indultak. Sajnos a szélcsendes időben ez egyáltalán nem ment gyorsan, hiszen vitorla helyett kénytelenek voltak evezővel haladni.<sup>47</sup> A nagy vitorlások is megfordultak ugyan, de ezek ekkor már több kilométerre jártak, a Balaton közepe táján, nekik jóval több idő lett volna odaérni – ráadásul mire partközelségbe jutottak, a rendőrség már meg is tiltotta nekik a mentésben való részvételt.<sup>48</sup>

A hajó oldalából közben sűrű fehér füst szállt az ég felé: a hajó indulásakor beizzított gőzkazán természetesen a borulást követően ugyanúgy működött tovább, azonban a belsejébe ömlő víztől a nyomása folyamatosan emelkedett – ilyen esetben a kazánrobbanás egészen biztosan bekövetkezik. A hajó törzse egyáltalán nem biztonságos menedék, hanem időzített bomba volt az odaszúfolódott emberek számára, a vitorlások pedig, akik közül sokan nagyon is jól ismerték a gőzhajó-kazánok működési elvét, először tartották a távolságot a robbanáshoz készülő hajótól.

Ekkor a Pajtás egyik fiatal kazánfűtője, a húszesztendős Vámos Gyula meghozott egy súlyos döntést. Míg mindenki más kifelé igyekezett a hajó belsejéből, ő bement a gépház szűk terébe, ahol nem csak a gépek akadályozták a mozgást, hanem az

égők is hamarosan kialudtak, így vaksötét lett. A fiú ennek ellenére hátrament a kazánig, aminek a biztonsági szelepe egy vasrúd végére akasztott sín volt. Vámos Gyula így még leengedhette a kazánt, amivel elkerülte a hajó felrobbanását, ezzel rengeteg életet mentett meg – de a sajátja árán: a szűk és vaksötét, zavaros vízzel teli térből már képtelen volt kijutni. Ezt valószínűleg már akkor sejthette, amikor elindult lefelé a kazánhoz.

Mindeközben azért néhány vitorlás is úrrá lett a félelmén. Az elsők egyike, akik odamerészkedtek a hajóhoz, egy bizonyos Milos Mihály volt. Wojacsek tanárnő jól ismerte a fiatalembert, és a Beloianiszról ezt végig is nézte. Szerinte „Misu” igazi hősként viselkedett, amikor felrohant a hajó törzsére, és kiválasztott egy olyan pontot az utastér ablakainál, ahol vas helyett faburkolatot rejtett a festés. Itt ezt valahogyan betörte, és itt próbálta kihúzni néhány utast.<sup>49</sup> Ahogy a kazánból feltörő gőz elállt, természetesen az addig habozó vitorlások is odamentek segíteni.

Patai József a szekszárdi 3.B osztályból azon kevés utas egyike volt, aki teljesen szárazon úszta meg a balesetet: felszálláskor a hajó felső fedélzetén a jobboldali korlát mellé állt, amely nem került a vízbe, így ő erre fel is tudott kapaszkodni. Arra, hogy borul a hajó, a sikoltozásból jött rá.<sup>50</sup> Ezután szinte azonnal kimászott a hajótörzsre, ahonnan az első odaérkező vitorlások egyike vitte ki a partra. Bár fényképezőgépe neki is a nyakában lógott, békén hagyták.<sup>51</sup>

Doszpod András, aki osztálytársnőjével együtt visszaúszott a Pajtásra, egy csónakkal jutott ki a partra. Emlékei szerint egyébként az evezős csónakok a vitorlásoknál valamivel előbb odaértek, bár nekik is kb. negyed órába telt. András a csónakos másodmagával vitte ki. Harmadikként még el akart volna vinni egy negyven körüli nőt is, aki azonban kétségbeesett hangon ordított, zokogva kereste a kisbabáját; így kénytelenek voltak otthagyni.<sup>52</sup>

Illés Erzsébetnek nem sok emléke maradt a megmeneküléséről: annyira emlékezett, hogy a vitorlásból viszonylag nehezen ugrott partra. Valószínűleg vagy a mai Tagore sétányon, vagy a Halász és Révész szobra melletti téren tették ki, ahol a part mentén kőrakások vannak, és innen valaki a Szív-kórházhoz kísérte. Ott egyszerűen leült, és csak várt. Valaki, valószínűleg a kórház egyik orvosa, megvizsgálta, és megkérdezte, nagyon fájt-e az arca. Ezt először nem értette, ugyanis nem érzett fájdalmat, de aztán rájött, hogy arcbőre rákvörös, mert megcsapta a hajó gyomrából kiáramló gőz. Ez a seb azonban

pár óra alatt magától elmúlt. Valószínűleg szintén a kórházból pszichiáterek jöttek oda hozzá is, és hogy léte felől érdeklődtek. Ezt akkor nem értette, pedig valószínűleg enyhén sokkos állapotban lehetett.<sup>53</sup> (A fiatal lány ekkor még mindig sokkos állapotban volt, így nyilván nem tudta, hogy az őt kérdező orvosok nem pszichiáterek. Ez már csak azért is biztos, mert abban az időben a Szív-kórházban nem is működött pszichiátria.) A fiatal lány ennek ellenére szerencsésen megúszta a balesetet, de innentől kezdve gyakorlatilag csak foltokban maradt meg a nap eseményei: szinte képtelen volt őket felidézni.<sup>54</sup>

Csernus Irén, akinek édesanyja még a borulás pillanatában szörnyethalt, nem tudni, mennyi ideig ült a kabin végében a vízben, miközben halott szülője egy darabig továbbra is görcsösen kapaszkodott a karjába, aztán szorítása valahogy enyhült.<sup>55</sup> Csak arra emlékezett, hogy az emberek „mentalitásuk szerint szitkozódtak vagy imádkoztak”. Aztán hirtelen valaki betörte az ablakot, és férje feje jelent meg a nyílásban. Sejtelve sem volt, hogyan került oda, de azt kiabálta, hogy tartsanak ki, mert jönnek a mentők.<sup>56</sup>

Ferenczy Zoltán, aki apósával együtt a nyitott fedélzetén foglalt helyet, valószínűleg a boruláskor repült be a vízbe, és innen kievickélt a hajótestre a többi ember mellé. Amikor a vitorlások megérkeztek, egy veszprémi barátja is köztük volt, akivel már egyéb balatoni kalandjaik is voltak – egy másik alkalommal ugyanez a barát segítette vissza Zoltánt az északi partra, amikor vitorlášhajója egy kisebb viharban Almádiból átsodródott Siófokig.<sup>57</sup> Ők ketten együtt először Csernus Ferencet mentették ki, majd a férfi feleségét is kihúzták a hajó belsejéből.



A hajózási vállalat részvénytulajdonosi nyilvántartása az egyik áldozat családjának (Forrás: Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A vitorlázóknak nagyon eltérő emlékeik maradtak meg erről a fázisról. Volt olyan, aki szerint az

emberek nagyon fegyelmezetten viselkedtek,<sup>58</sup> míg egy másik egykori vitorlás olyan jelenetre is emlékezett, hogy az egyik kerek kabinablak betörését követően egy fiatal nő halálfélelmében rögtön megpróbált kimászni a kis nyíláson, de csak a felsőteste fért ki rajta, a csípője beragadt. Ezt követően szívet tépően esdekelt, hogy húzzák ki. Ezt azonban csak úgy tudták megtenni, hogy közben még a húsát is lenyúzta az ablakkeret – de szerencsére a súlyos sérülés ellenére mégiscsak túlélte.<sup>59</sup>

Lenkey Mária a baleset pillanatában még nem volt a hajóján, hanem az elrajtolására várakozva (a vitorlásversenyeken a hajók nem egyszerre indulnak) kint bóklászott a parton a versenyzőtársával, bizonyos Szántó Jutkával együtt, amikor hirtelen éktelen robajra lett figyelmes, majd hallották, ahogy utasítják a kalózokat, hogy siessenek menteni.<sup>60</sup> Természetesen annak ellenére, hogy igazán fel se fogták, mi történt, nyomban beugrottak a kis vitorlásba, és „vad pádlizásba kezdtek, szél ugyanis nem sok volt.”<sup>61</sup> A Pajtást persze csak hosszú idő után érték el, ekkor már számos másik csónak is sorban állt, és segítettek ki a hajótörötteket. Az akkor még fiatal lány legélesebb emléke erről a hajótöröttek kormos, fekete képe volt, amit nyilván a kazán közelsége okozott. Arra is jól emlékezett, hogy hamarosan ők maguk, és a hajón elfektetett vitorláik szintén kormosak lettek, a hajóban pedig fekete lé folyt. Akkor persze ez érdekelte őket a legkevésbé, minden erejükkel azon igyekeztek, hogy a „szerencsétleneket” kiszállítsák a partra és a mólóra.<sup>62</sup>

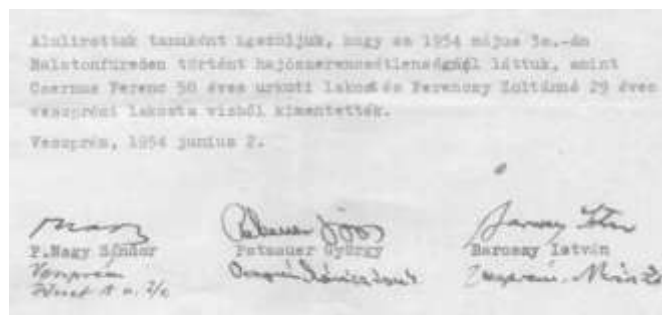
Rádásul küzdeniük is kellett, mert ahányszor visszaérkeztek, hogy új embereket vegyenek fel, mindig többen próbáltak felmászni a hajóra, mint amennyivel az biztonsággal tudott volna közlekedni. Ez nem csak a fulladástól való félelem volt: az utasok között elterjedt a hír, hogy a kazánban robbanás történt (ami szerencsére nem volt igaz, Vámos Gyula élete árán megakadályozta), és hogy hamarosan újabb, nagyobb erejű követi.<sup>63</sup>

A vitorlások elképesztő tettekre voltak hajlandóak a bent ragadtak kimentéséért. Fi János például a víz alatt úszott be a hajó belsejébe, így mentett ki négyöt embert.<sup>64</sup> De hasonlóan cselekedett egy másik vitorlás, Szabolcsi József is, aki a segélykiáltásokat hallva gondolkodás nélkül vízbe vetette magát, és igyekezett segíteni.<sup>65</sup>

Egyébként a kabinablakok üvegét csupán azért törték be, hogy kommunikálni tudjanak a bent ragadtakkal, ahhoz, hogy érdemben kihúzhassák őket, szélesebb nyílásokra volt szükség. Ehhez kapóra jött az, hogy amikor a Pajtást a Dunáról áthozták a Balaton-

ra, az itteni szigorúbb szabályozás miatt a korábbi nagy négyszögletes ablakokat lezárták, és itt alakították ki a kis kerek kajütblakokat. Most éppen ezeket a lemezeket igyekeztek betörni, amivel tudták. Az első vitorlások azzal próbálkoztak, amijük volt: kézzel-lábbal próbálták bezúzni a kereteket, illetve néhányan hajójuk vasmacskáját használták kalapácsként.<sup>66</sup> Egy idő után a hajógyárból hoztak lángvágót, de az már csak délután érkezett meg, addigra sokan fulladhattak meg odabent.<sup>67</sup>

A vitorlázók teljesítményét nem lehet eléggé magasítani: nélkülük valószínűleg sokkal többen haltak volna meg a Pajtáson, egy kalóz összesen tizenötöt tette meg a hajó és a part közti távot, így hetvenöt embert tudott kivinni. Ez főleg az elején volt különösen idegőrlő és embert próbáló feladat, amikor a hajó belsejében még sokan kiabáltak segítségért, nem beszélve arról, hogy a vízbe esett emberek is nem egyszer veszélyeztették az apró ladikokat, később, amikor már csak a hajótesten várakozó embereket kellett partra szállítani, valamelyest könnyebbedett a munka, de még így is embert próbáló feladat volt.



Igazolás a mentésben való részvételről

(Forrás: Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A kimentettek számára azonban sokszor ekkor kezdődtek az igazi nehézségek. A szekszárdi Garai Gimnázium 3. B osztályos tanulóit a kimentést követően a mólóra vitték, ahol egyik tanáruk hangosan többször elkiabálta magát, hogy „szekszárdi diákok, ide gyertek, itt gyülekezzetek!”<sup>68</sup> Erre a hívásra először egyre újabb és újabb fiatalok jelentkeztek, de az osztály teljes létszámban már nem gyűlt össze.

Mint tudjuk, az osztály tagjai nem együtt voltak, hanem egymástól külön kis csoportokban vagy egyedül foglaltak helyet. Így aztán a nagy káoszban csak véletlenszerűen találkoztak egymással, ahogyan Doszpod András is megtalálta egyik osztálytársnője. De Vituska Máriát, Villányi Máriát és Göbolyös Lászlót sokan a beszállás előtt látták utoljára, a többség semmit nem tudott róla, milyenek voltak életük utolsó percei. Csak annyi bizonyos, hogy a három ti-

zenhét éves kamasz elevenen már nem jutott ki a füredi partra. A két lány holttestét még aznap megtalálták, de Göbolyös Lászlót csak másnap tudták kihozni. Ő a hajó gyomrában halt meg.

Ferenczyné Csernus Irén az elsők között, de egyedül került partra. Végül nem a férje vitte ki, mialatt ugyanis barátja hajóján kivitték az apósát, a fiatalasszony valahogy kijutott a hajó belsejéből. Hogy hogyan, arról nem beszélt. Odakint leült, és csak nézett maga elé. Sokkos állapotban volt. Egy veszprémi ismerőse köszönés nélkül ment el mellette, majd hamarosan egy füredi asszony jött oda hozzá, és elvitte a lakására megszártkozni. Csak a nap folyamán később tudta meg, mi van a családtagjaival, így anyja haláláról is csak ekkor értesült.<sup>69</sup>

Az elején azok, akik sértetlenül kijutottak, viszonylag szabadon tevékenykedhettek, így például Doszpod András leült egy padon és megszártkozott. Nem messze tőle egy másik társaság is ezt tette, akik emlékei szerint nem sokkal előtte úsztak ki, és akik egymás közt cseh vagy szlovák nyelven társalogtak.<sup>70</sup> Egyébként nem sok külföldre emlékeztek a Pajtás utasai között: Zákonyi Tünde szerint többen említették, hogy a hajón szovjet katonák is utaztak, sőt hogy legalább az egyikük, de lehetséges, hogy többen bele is fulladtak a tóba – róluk azonban semmilyen egyéb információ nem áll a rendelkezésünkre.<sup>71</sup>

Aztán később a kimentetteket három felé vitték: a könnyebb sérülteket és azokat, akik sértetlenül megúszták a balesetet, a Pedagógus Üdülő, a mai Park Hotel udvarába vitték. A komolyabb sebesülteket és a halottakat a Vasas Klubházba vitték. Sok sebesült ruhátlanul, pokrócokba csavarva érkezett. Őket aztán átvitték a Szív-kórházba.

### A baleset után

A Pajtás balesetét követően a Balatonon néhány napra leállt a hajóközlekedés. Bár hivatalosan nem jelentették be, a tó környékén nagyon gyorsan elterjedt a hír. Egy nő, aki akkor éppen Fonyód-Alsóbélatelepen kirándult, meghallva a hírt, csoportjával együtt nyomban lerohantak a partra, ahol a halászok éppen hálókat feszítettek ki az északi és a déli part között (a Balaton itt nagyjából két és fél kilométer keskeny). A kirándulócsoporthoz kérdésre elmesélték, hogy ezzel a tragédia áldozatai előtt tisztelgetek.<sup>72</sup>

A Garai Gimnázium tanulói mind emlékeznek arra, hogy a Pedagógus Üdülő udvarából a rendőrségre vitték őket, ahol kettes-hármas csoportokban mehettek be egy tiszthez, aki mindegyikükkel közölte, hogy a Pajtás egy titokzatos víz alatti bójának ütközött, emiatt borult fel, majd hozzátette, hogy ha kér-

dezik őket mi történt, ezt kell mondaniuk. Ettől függetlenül azért érezte velük, hogy jobb, ha nem nagyon emlegetik a történeteket.<sup>73</sup>

Ekkor már viszonylag későre járt, így a rendőrségről a Szív-kórházba vitték őket, ugyanis Balatonfüreden nem volt szállásuk. Tanáraikkal együtt éjszakára megkapták a kórház egyik alagsori raktárhelyiségét, ahol matracokat kaptak. Aznap éjjel együtt voltak, és sokat beszélgettek, amiben két kísérőtanárunk is részt vett. Az idegileg kimerültek nyugtatót kaptak, mint például az a Herder László nevű társuk, akit lángvágóval szabadítottak ki a hajó belsejéből, és most félrebeszél.<sup>74</sup> De az is igazán csak most tudatosult bennük, hogy három osztálytársuk biztosan meghalt.

A beszélgetés rendkívül felfokozott érzelmi állapotban zajlott, mindenkit nagyon mélyen megérintett a baleset. Sokan többször is elsírták magukat.<sup>75</sup> Másnap az osztály együtt indult vissza Szekszárdra, kivéve az osztályfőnöküket, akinek maradnia kellett, hogy azonosítsa Göbolyös László holttestét, akit reggelre sikerült kihúzni a roncsból,<sup>76</sup> és valamiért Doszpod András is külön úton ment haza Öcsénybe.<sup>77</sup> A többiek Siófok helyett Székesfehérvárról indultak vissza Szekszárdra. Noha az úton egy szót se beszéltek a balesetről – a hatóságok nagyon is nyíltan a tudtukra hozták, hogy jobban teszik, ha erről hallgatnak – a MÁV dolgozói azért csak tudták, kik ők, és ingyen elvitték őket.<sup>78</sup>

Odalent a füredi parton, amikor a túlélőket mind elvitték, megkezdődött a hajó kimentése: mivel a sekély vízben képtelen volt elsüllyedni, pár napig szomorú mementóként hevert ferdén égnek meredő kéményével. A kapitányát és legénysége tagjait már a baleset napján lefoglalták és őrizetbe vették – nem a rendőrség, hanem az Államvédelmi Hatóság emberei.<sup>79</sup> A Beloianniszt a gyerekek leszállását követően visszatartották, a következő pár napban kiemelték a balatoni menetrendből, és a baleset napján késő délutántól üres állapotában igyekezett úgy lökni a Pajtást, hogy az egyenesbe kerüljön, és ki lehessen emelni, de ez a munka elég nehézkesen haladt.

Noha a parti sétányt és a móló környékét a rendőrség és az ÁVH elméletileg lezárta, Wojacsek tanárnő két nappal az eset után egész másról számolt be édesanyjának írott levelében: „Még most is ott fekszik a dög, alatta ki tudja kikkel, a kisöböltől 40–50 méterre. Állandóan dolgoznak rajta, nem tudják helyrebillenteni. A teteje és farának egy része kint van, közben egy-egy bűvár bukik alá, közben a parton hatalmas tömeg, amely vár valamit. Hogy mit, maga sem tudja.”<sup>80</sup>

A kortárs beszámoló szerint tehát a parton két nappal az eset után hatalmas tömeg nézte a kiemelési munkálatokat. Ez elvileg nem vág egybe a hatóságok álláspontjával, ami egyértelműen az volt, hogy a Pajtás balesetét mindenképpen el kell hallgatni. Ugyanakkor azzal is tisztában voltak, hogy a fürediek előtt már nem titkolhatnak el semmit. Már csak azért sem, mert június 2-án, két nappal a baleset után a község főutcáján hatalmas teherautók gördültek végig, rajtuk koporsókkal – annyival, amennyit Balatonfüreden egyszerre korábban, de azóta sem láttak még.<sup>81</sup>

A szekszárdi Garay János Gimnázium tanulóinak jelentős hányada – ahogy az kisvárosi gimnáziumoknál megszokott volt – nem volt szekszárdi, hanem a környék falvaiból jártak be, így az osztály tagjainak hozzátartozói egymástól távol éltek, a gyerekekkel pedig a kirándulás ideje alatt nem tudtak napi szinten kommunikálni; ráadásul a sajtóból sem értesülhettek a füredi eseményekről. Ennek megfelelően a négy akkori gimnazista emlékei a hazatérésükről meglehetősen eltérnek egymástól.

Doszpod András a hazaút utolsó szakaszát egyedül tette meg, és szülőfalujában, Öcsényben senki nem tudott semmiről, először tőle hallottak róla, hogy Balatonfüreden felborult egy hajó.<sup>82</sup> Valószínűleg Vítuska Mária szintén öcsényi szülei is ekkor tudták meg, hogy a lányuk megfulladt – a hivatalos részvéttávirat csak később érkezhett meg.<sup>83</sup> Vítuska Mária halála András számára már csak azért is fájdalmas volt, mert a falusiak közül sokan kifejezetten haragudtak rá, hogy amikor kiúszott a Pajtásról, a falubeli Mária helyett egy másik lányt mentett ki.<sup>84</sup>

Patai Józsefnek egész más fogadtatásban volt része Öcsényben. Pár nappal hazaérkezését követően felkereste a három halott diák családját, hogy átadja nekik azokat a felvételeket, amelyeket még két nappal a baleset előtt Fonyódon készített szeretteikről. Vítuskák nagy szeretettel fogadták, és amikor meglátták lányuk fényképét, mosolya alapján azt gondolták, hogy esetleg romantikus kapcsolat alakult ki közte és a fiú közt. Bár Patai József ezt határozottan cáfolta, a család így is nagy szeretettel vendégelte meg.<sup>85</sup>

A gyászoló családokkal való kapcsolatfelvétel persze nem a diákok feladata volt, ők pár napon belül igyekeztek visszarázódni a gimnáziumi rutinba, hiszen még tartott a tanév. Fiatalok voltak, a legtöbben gyorsan kiheverték az eseményeket.<sup>86</sup> Két kísérőtanárunkban ezzel szemben sokkal mélyebb sebeket hagyott az esemény, hiszen a rájuk bízott gyerekek közül hárman életüket veszítették. A 3.B

osztályfőnöke, Miszlay István a három rábízott gyerek halálától annyira kikészült, hogy a fiatalok attól tartottak, esetleg öngyilkosságot követ el; így aztán a fiúk néhány éjszakán keresztül őrt álltak a lakása előtt.<sup>87</sup>

Sajnálatos módon a két kísérőtanár egyike sem élte meg a rendszerváltást, így nem volt lehetőségük megosztani gondolataikat, emlékeiket a Pajtásról, bár az akkori gimnazisták egyértelműen állítják, hogy életük végéig kísértette őket annak a napnak az emléke.<sup>88</sup> A gimnázium nem bocsátotta el őket, és ha le is folytattak velük szemben valamiféle szóbeli fegyelmi eljárást, ennek semmiféle nyoma nem maradt fent.

A Pajtásról a gimnáziumban semmiféle hivatalos megemlékezést nem tartottak, bár persze a tanárok és más osztályok tanulói nagyon is tisztában voltak vele, mi történt. Bár tanév vége volt, azaz a nagy számonkérések ideje, az osztály legtöbb tanára ezektől nagyvonalúan eltekintett. Mások még órát se tartottak nekik, elengedték őket. Vagyis minden módon éreztették velük együttérzésüket. Csak éppen arról nem mertek beszélni, miért is éreznek velük együtt.<sup>89</sup>

Vítuska Mária temetésén szintén az egész osztály megjelent. A fiatal lány sírja az öcsényi temetőben mind a mai napig változatlanul áll, rajta a felirat, miszerint „*vízbe fült Balatonfüreden*”.<sup>90</sup> A 3.B számára szeptembertől új tanév kezdődött, amelynek a végén érettségizniük kellett. Bár 1955 májusában természetesen egy szó sem esett egy évvel azelőtti kirándulásukról, az érettségijük – legalábbis Patai József szerint – kimondottan egyszerű volt, tanáraik szemmel láthatóan még ekkor is mindent megtettek, hogy könnyítsék számukra a vizsgát, amit Patai szintén a Pajtás miatti szolidaritással tudott megmagyarázni.

Miután leérettségiztek, mindegyikük megkezdte felnőtt életét. Ki több, ki kevesebb sikerrel. Illés Erzsébet például szép pályát futott be: csillagászatot tanult, amiből le is doktorált, majd sikeres tudományos pályát futott be: még egy kisbolygót is elneveztek róla. Mindamellet egész felnőtt életében újjászületése napjaként gondolt 1954. május 30-ára, ahogyan sok más diáktársa is. De erről legfeljebb szűk családi és baráti körben beszéltek.<sup>91</sup>

1954-től a rendszerváltásig nem is hallottak semmit a Pajtásról. Dr. Illés Erzsébetet a kilencvenes évek elején megkereste egy idősebb úr a szombathelyi Tűzoltó Múzeumtól, hogy írja meg az emlékeit, de aztán miután kérését teljesítette, a továbbiakban nem hallott az illetőről.<sup>92</sup>

Ferenczy Zoltánné, lánynevén Csernus Irén néhány óráig semmit nem tudott arról, mi történhetett a

többi családtagjával. Bár a hajó belsejéből férje húzta ki, a partra már valaki más vihette ki; és onnan egy segítőkész füredi nő vitte el a lakására. Így aztán csak estefelé vagy másnap tudta meg, hogy apja szerencsésen túlélte, édesanyja azonban a balesetben meghalt.<sup>93</sup>

A családot pár hónap múlva nagy öröm érte, ugyanis októberben Irén húga kisfiúnak adott életet.<sup>94</sup> Később ezzel a gyerekkel nagyon jó kapcsolata lett, sokat vigyázott rá, sőt időről időre még a temetőbe is kivitte édesanyja sírjához. Itt azonban többnyire nagyon szűkszavúvá vált, nem akaródzott arról beszélnie unokaöccsének, hogyan halt meg a nagymamája. Felkarján még évekkal később is viselt egy nagy lila foltot, édesanyja görcsös szorításának emlékeként.<sup>95</sup>

Édesapja, Csernus Ferenc csak két évvel élte túl a feleségét, 1956-ban agyvérzésben halt meg. Őt a Pajtás katasztrófája nem viselte meg olyan nagyon, sokkal inkább az internálótáborban töltött három év.<sup>96</sup>

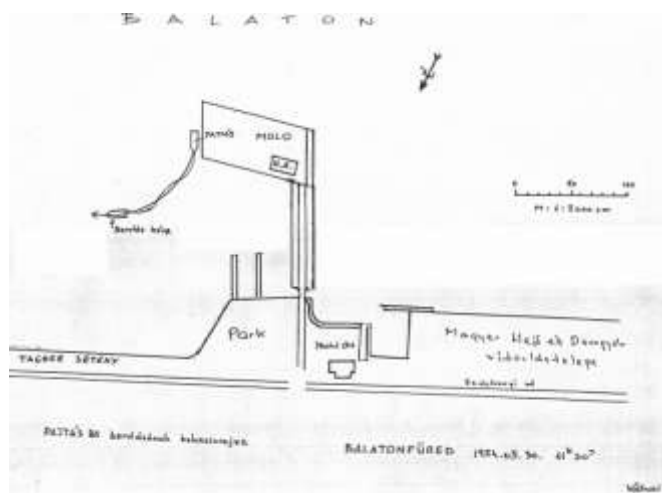
Férje, Ferenczy Zoltán a fent említett unokaöccsök emlékei szerint lelki alkatának köszönhetően viszonylag könnyedén túltette magát a baleseten. 1997-ben bekövetkezett haláláig még rengeteget utazott a világban; Ausztrálián kívül az összes lakott földrészen járt, így természetesen sokat ült hajón is, sőt Indiában még rövidebb vitorlásutakat is tett.<sup>97</sup>

Ferenczyné Csernus Irén még ötvennyolc évet élt a baleset után; de soha nem volt képes teljesen megszabadulni a démonjaitól. Úgy tűnik a legmélyebben az a tudat viselhette meg, hogy a család az ő javaslatának megfelelően választotta a Cuha-völgy helyett Balatonfüredet – negyvenöt évvel később visszaemlékezve ezt a momentumot külön kihangsúlyozta.<sup>98</sup> Füredre évekig nem ment, s bár férje oldalán még ült vitorlášhajón, motoros hajóval hosszú ideig nem tudott utazni.<sup>99</sup>

A rendszerváltásig persze családtagjain kívül nem sokan faggatták arról a végzetes napról a Pajtáson. Unokaöccsének, ha kérdezte, kurta válaszokat adott.<sup>100</sup> Az évszázad végén, 1999-ben sok túlélőhöz hasonlóan ő is kapott meghívót a baleset negyvenötödik évfordulóján kapott megemlékezésre, erre azonban nem ment el – unokaöccse, az ekkor már meglelt férfikorú Fábian Péter szerint talán azért, mert félt, hogy ott esetleg rosszul lenne, és ugyanígy a következő években is hiába várták volna a megemlékezéseken – 2012-ben bekövetkezett haláláig egyszer sem jelent meg ezeken.<sup>101</sup>

A mentésben részt vevő vitorlások közül sokakat – ha nem is mindenkit – júliusban parlamenti kitün-

tesben részesítettek. Erre azonban a nyilvánosság kizárásával került sor, így noha ezek a papírok féltett családi relikviákká lettek, az ezredfordulóig nem igazán kerültek elő.



A baleset helyszínrajza  
(Forrás: Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A hajó kapitányát, Heisz Pált és kormányosát, Steiner Jánost még a baleset napján letartóztatták „foglalkozási körében elkövetett, emberéletet követelő gondatlan veszélyeztetés” vádjával. Ezt követően nyolc hónapon keresztül vizsgálati fogságban voltak – azonban nem a rendőrség, hanem az Államvédelmi Hatóság tartotta fogva, és hallgatta ki őket.<sup>102</sup> A vizsgálati fogság története igencsak érdekes lenne, amennyiben valóban tudni szeretnénk, mi is történt abban a végzetes fél órában, illetve hogy mi okozhatta valójában a balesetet – ezt azonban megnehezíti, hogy a dossziét, amelyben a részleteket rögzítették, röviddel Heisz Pál szabadon bocsátását követően bezúzták.<sup>103</sup> Az ÁVH szemmel láthatólag semmit nem bízott a véletlenre: bármilyen kevés adatot is tartalmaz a Veszprém Megyei vizsgálati napló egy-egy cellája, az időpontokból egyértelműen kiderül, hogy a két férfi 1954 júniusa és 1955. február 22. között végig az ÁVH vendégszeretetét élvezte, közben egyszer sem adták át őket semmilyen más rendőri szervnek;<sup>104</sup> ami persze kizárta, hogy másik vizsgálati dossziét nyitottak volna rájuk. Ez vélhetően nagyon is megfelelt az Államvédelmi Hatóság szándékainak, hiszen emberei szinte már a borulás pillanatától éberen ügyködtek azon, nehogy az ügy kiszivároghasson. Felesége a vizsgálati fogság során számos beadványt írt, igyekezett kijárni férje számára a szabadulást, sőt esetleg a teljes felmentést.<sup>105</sup>

A kapitány bírósági perét titokban, a sajtó kizárásával folytatták le, s bár nem mentették fel, a legfel-

ső bíróság nyolc hónapra büntette, amelybe beleszámította a vizsgálati fogságban eltöltött időt, amely pontosan nyolc hónap volt.<sup>106</sup> Noha a kapitány családja a bírósági tárgyalás számos iratát megkaphatta, az ítéletet valószínűleg nem adták ki nekik. Heisz Pálné a nyolcvanas években, Zákonyi Ferencnek írott levelében ezt azzal indokolta, hogy „az ügyvédi munkaközösségnél maradhatott”,<sup>107</sup> bár valószínűleg ilyen irat nem is készült, és az ítélet csak szóban hangozott el.

A kapitány szempontjából ez az ítélet egyáltalán nem tekinthető kedvezőnek, sőt éppenséggel indokolatlanul kegyetlennek is nevezhetjük. Ha ugyanis ténylegesen felelős lett volna a hajó katasztrófájáért, és ezáltal elmarasztható halált okozó gondatlan veszélyeztetésben, nem úszhatta volna meg nyolc havi fegyházzal. Felmentésének egyik oka éppen az volt, hogy ő maga a baleset előtt többször is figyelmeztette a MAHART Balatoni részlegének vezetőit,

hogy a Pajtás instabil, és előbb-utóbb balesetet szenvedhet. Ezeket a tiltakozásait azonban lesöpörték az asztalról. Ugyancsak nem tekinthető felelősnek azért, hogy túl sok utast vett fel a hajójára: a MAHART korabeli előírásai szerint az utasszámról a hajó üzemeltetője, nem pedig a kapitány dönthetett. Lényegében úgy tűnik, hogy a Pajtás személyzete ugyanolyan szenvedő alanya volt a helyzetnek, mint bármely utas; a különbség legfeljebb annyi, hogy ők valószínűleg sejtették, hogy időzített bombán ülnek.

A bírósági ítélet azonban nem felmentés volt, hanem olyan rövidségű fegyházbüntetés, amely lehetővé tette az azonnali szabadon bocsátást. Ez Heisz számára kapitányi karrierje végét jelentette: soha többé nem vezethetett motoros vagy gőzhajót, jóllehet, rutinos és tapasztalt balatoni kapitány volt. Bár a MAHART nem bocsátotta el, élete végéig csak utasként tartózkodhatott hajó fedélzetén.

(Folytatása következik)

#### Felhasznált irodalom:

Dulin Jenő: *Emlékezés egy tragédiára (Felborult a Pajtás gőzhajó Balatonfüreden)*, Nők a Balatonért Egyesület, Balatonfüred, 2004

Lichtneckert András (szerk.): *Balatonfüred és Balatonarács története*, Balatonfüredért Közhasznú Alapítvány, 1999

*Hihetetlen történetek 1950-1956*, Spartacus Vitorlás Egyesület, Balatonföldvár, 2006

#### Interneten fellelhető cikkek listája a Pajtás tragédiájáról:

<http://www.origo.hu/tudomany/tortenelem/20140530-pajtas-balatonfured-nem-az-utasok-miatt-tortent-a-balatoni-hajotragedia.html>

<http://www.origo.hu/tudomany/20170530-hatvanhet-eve-merult-hullamsirba-a-pajtas-kirandulohajo.html>

[https://amirolatortenelem.blog.hu/2015/05/20/a\\_pajtas\\_gozhajo\\_tragediaja](https://amirolatortenelem.blog.hu/2015/05/20/a_pajtas_gozhajo_tragediaja)

<https://vs.hu/magazin/osszes/igy-sullyedt-el-a-magyar-titanic-a-pajtas-tragediaja-a-balatonon-0530>

<http://iho.hu/hir/64-evvel-ezelott-borult-fel-a-pajtas-nevu-hajo-balatonfureden-180530>

<https://szegedma.hu/2012/01/a-balaton-titanicja-fotok>

<https://www.sonline.hu/somogy/kozelet-somogy/hajotragedia-a-balatonon-a-pajtas-felborult-rakosi-betiltotta-556187/>

[https://mult-kor.hu/20140530\\_evtizedekig\\_titkoltak\\_a\\_magyar\\_titanic\\_tragediajat](https://mult-kor.hu/20140530_evtizedekig_titkoltak_a_magyar_titanic_tragediajat)

<https://24.hu/tudomany/2011/05/30/a-balaton-titanicja-elsullyed-a-pajtas-1954/>

<https://balatonfured.hu/2014/05/27/a-balaton-legnagyobb-tragediaja/>

<http://www.noiportal.hu/main/npnews-26267.html>

<https://www.veol.hu/hetvege/azota-is-fel-hajora-ulni-1626662/>

[http://www.alsoors.hu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3100:pajtas&catid=2:frisshirek](http://www.alsoors.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=3100:pajtas&catid=2:frisshirek)

[https://mno.hu/migr\\_1834/furedi-emlekezés-a-pajtas-tragediajara-838427](https://mno.hu/migr_1834/furedi-emlekezés-a-pajtas-tragediajara-838427)

[https://mno.hu/migr\\_1834/piros-masni-641742](https://mno.hu/migr_1834/piros-masni-641742)

<http://valasz.hu/itthon/gyermekkoponya-a-balatonban-megoldodott-a-rejtely-24785>

[https://mno.hu/migr\\_1834/a-pajtas-tragediajara-emlekeztek-715778](https://mno.hu/migr_1834/a-pajtas-tragediajara-emlekeztek-715778)

#### Jegyzetek:

1 Wojacsekne Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.

2 Sonnevend Gergely, az ÁBTL munkatársa szóbeli közlése a szerzőhöz. 2018. október 30.

3 Feketéné Wojacsek Emese levele Simonné Zákonyi Tündéhez. Kelt: 1999. június 4.

4 *Hihetetlen történetek 1950-1956*, 73. o.

5 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.

6 ÁBTL 2.1 IX/8/3 – Kimutatás az SZDP ügyben őrizetbe vett és internált személyekről Á-H

7 ÁBTL 2.1 sz.n. 1953.07.29 – Kimutatás a Kistarcsáról szabaduló internáltakról, 1953. július 29.

8 Ferenczy Zoltánné írásbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.



- 9 Az 1952-es építésű motoros hajó a rendszerváltásig ezen a néven szolgált, majd 1990-től a Balaton motoros nevet viselte. Mióta 2003-ban kiselejtezték a forgalomból, egy dunai hajótemetőben rozsdásodik.
- 10 Wojacsekné Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 11 Béresi Antal (a szerző nagypapjának) visszaemlékezése. Ő aznap dél körül kislánya társaságában akart hajóra szállni, hogy Földváron felkeresse egyik sógornőjét; de végül valamilyen halaszthatatlan irodai feladat miatt nem indulhattak el.
- 12 Dulin: *Emlékezés egy tragédiára*,
- 13 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 14 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 15 Ez a kitétel Farkas Dénes, dr. Illés Erzsébet és Patai József szóbeli beszámolójában egyaránt elhangzik. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 16 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 17 Uo.
- 18 Uo.
- 19 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.
- 20 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 21 Uo.
- 22 Ferenczy Zoltánné írásbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 23 Ferenczy Zoltánné írásbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 24 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.
- 25 Uo. (Fábíán Péter szerint ezt onnan tudták, hogy később, a boncolás során nem találtak vizet a tüdejében, holott a hajónak az a része víz alatt volt.)
- 26 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 27 *Hihetetlen történetek 1950-1956*, 78. o.
- 28 A Balaton itt, partközelen kicsivel több mint két méter mély, ami elvileg ugyan sekélynek számít, azonban egy ember még így is belefutadhat.
- 29 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 30 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 31 Patai József szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 32 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 33 Wojacsekné Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 34 Pordán József, a Beloiannis egykori gépkezelőjének szóbeli beszámolója. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 35 Wojacsekné Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 36 Uo.
- 37 Pordán József, a Beloiannis egykori gépkezelőjének szóbeli beszámolója. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 38 Uo.
- 39 Uo.
- 40 Televíziós interjú a Pajtás katasztrófájáról.
- 41 Juhászné Erváci Angéla szóbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 42 Wojacsekné Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 43 A mai Vitorlás Étterem, közvetlenül a móló bejáratánál található.
- 44 Répásiné Morvai Mária levele Simonné Zákonyi Tündéhez, 1999. május 4.
- 45 Uo.
- 46 Uo. (A szobrok ekkor még nem a mai helyükön álltak, hanem attól valamivel arrébb, nyugatabbra.)
- 47 *Hihetetlen történetek 1950-1956*, 76-78. o.
- 48 Wojacsekné Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 49 Uo.
- 50 Patai József szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 51 Uo.
- 52 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 53 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 54 Uo.
- 55 Ferenczy Zoltánné írásbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 56 Uo.
- 57 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.
- 58 Hangfelvétel a mentésben résztvevőkkel. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 59 Egy ismeretlen vitorlázó szóbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.

- 60 Maryll J. Telegdy levele Simonné Zákonyi Tündéhez. Kelt: 1999. május 2.  
61 Uo.
- 62 Maryll J. Telegdy levele Simonné Zákonyi Tündéhez. Kelt: 1999. május 2.  
63 Uo.
- 64 Fi János szóbeli visszaemlékezése. Leírta Simonné Zákonyi Tünde, 1999.
- 65 Szabolcsi József levele Simonné Zákonyi Tündéhez. Kelt: 1999. február 8.  
66 Uo.
- 67 Répásiné Morvai Mária levele Simonné Zákonyi Tündéhez, 1999. május 4.
- 68 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 69 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.
- 70 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 71 Simonné Zákonyi Tünde szóbeli közlése, 2018. szeptember 7.
- 72 Dr. Drippéy Miklósné a Magyar Nemzet szerkesztőségéhez szóló levele, amelyet az újságban a Pajtás negyvenhárom évvel azelőtti balesetéről írott cikkére válaszképpen írt. Kelt: 1997. május 31.
- 73 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7., bár egykori osztálytársai, Doszpod András, Patai József és dr. Illés Erzsébet is jól emlékeztek ugyanerre.
- 74 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.  
75 Uo.
- 76 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 77 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 78 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 79 ÁBTL 4.1 Veszprém megyei vizsgálati napló 1950-1959; illetve a *kallódó* 3.1.9 V-124233 számú vizsgálati akta. Ez utóbbi dokumentum azonban az ÁBTL munkatársai szerint nem került be az állományba, mivel valószínűleg még az ötvenes években megsemmisíthették.
- 80 Wojacsekne Bodnár Margit levele édesanyjához. Kelt: 1954. június 2.
- 81 Feketéné Wojacsek Emese levele Simonné Zákonyi Tündéhez. Kelt: 1999. június 4.
- 82 Doszpod András szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.  
83 Uo.
- 84 Uo.
- 85 Patai József szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 86 Farkas Dénes, Doszpod András, dr. Illés Erzsébet és Patai József szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 87 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 88 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 89 Patai József szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 90 Farkas Dénes szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.
- 91 Dr. Illés Erzsébet szóbeli visszaemlékezése. Rögzítette Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.  
92 Uo.
- 93 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.
- 94 Ez a kisfiú az a bizonyos Fábíán Péter, aki 2016. július 24-én levélben számolt be Mikulka Katalinnak. Édesanyja azért nem volt a Pajtás fedélzetén, mert férjével éppen rokonlátogatáson voltak Budapesten, és csak másnap, május 31-én tért haza Veszprémbe. Fábíán Péter szóbeli közlése 2019. március 31-én.
- 95 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.  
96 Uo.
- 97 Uo.
- 98 Ferenczy Zoltánné szóbeli visszaemlékezése. Lejegyezte Simonné Zákonyi Tünde, 1999.  
99 Uo.
- 100 Fábíán Péter levele Mikulka Katalinhoz. Kelt: 2016. július 24.  
101 Uo.
- 102 ÁBTL 3.1.9. Veszprém megyei vizsgálati napló, 250-251. név (Heisz Pál és Steiner János)
- 103 A vizsgálati dosszié száma a megyei vizsgálati napló bejegyzése szerint V-124633, azonban ez 2018-ig nem került be az ÁBTL irattárába. Sonnevend Gergely, a levéltár tudományos munkatársa határozott állítása szerint az iratot a hatvanas években megsemmisítették.
- 104 ÁBTL 3.1.9. Veszprém megyei vizsgálati napló
- 105 Dr. Zákonyi Ferenc levele Heisz Pálnéhoz. Kelt: 1984. november 12.  
106 Uo.
- 107 Heisz Pálné válaszlevele dr. Zákonyi Ferenc 1984. november 12-én kelt levelére. Keltezés nélkül.

SZELLE ZOLTÁN

## A SZOT SÉTAHAJÓZÁSI KÖZPONT TÖRTÉNETE<sup>1</sup>

### 1956–1996

A Balatonon a legnagyobb szervezett programhajóztatással, sétavitorláztatással, vagyis a nem menetrendi személyhajózással foglalkozó üzeme-  
gység az 1956 május elsejével indult SZ.O.T.<sup>2</sup> Sétahajózás volt, melynek Balatonfüredről lett a vezénylése, majd a hajók telephelye is, bár a technikai feltételekkel – vízparti tároló helyiségek, önálló kikötő – nem rendelkezett.

A pontos megnevezése SZ.O.T. Sétahajózási Központ lett, melyet a SZ.O.T. Elnökség 1956 áprilisi határozata értelmében a SZ.O.T. Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság – mint fenntartó - hozott létre. A SZOT Hajózás létrehozását a Főigazgatóság helyettes vezetője Szili Imre készítette elő és ebbe tartozott a balatonfüredi Sétahajózási Központ is. A 40 évig működő hajózás az 1989-es rendszerváltozás után 1996 júliusában megszűnt.

A tevékenység megkezdéséhez a Kohó-és Gépipari Minisztérium Hajóipari Igazgatósága egy exportprogramra készült 18 vitorlásából 13-at átadott a Sétahajózási Központnak.

A történeti leírás folytatása előtt – a vitorlás hajók eredetét illetően – szükséges egy rövid visszatekintést tenni az 1956-os évet megelőző időszakra.

A háború után fejlődésnek induló hazai iparnak és ezen belül a hajógyártásnak is fontos szerepe lett. „1953 június a Kohó és Gépipari Minisztérium átvette a Nehézipari Minisztériumtól a Balatonfüredi Hajógyárat és azonnal a KGM szervezetei között már működő Hajóipari Igazgatósághoz helyezte. Rövid időn belül a Hajóipari Igazgatóság Hajóipari Trösztöt szervezett, és átvette a hozzá tartozó hajógyárak irányítását. Tagjai: Balatonfüredi Hajógyár, (...) Dunai Hajógyár (Vác).” [W.I.]. A Dunai Hajógyár létrehozott Budapesten egy tervező irodát melynek vezetésével Hankóczy (Benacsek) Jenőt bízták meg, aki korábban a Balatoni Hajózási Rt. vezérigazgatója és egyben a BHRT<sup>3</sup> Hajóépítő Üzemének igazgatója is volt Balatonfüreden.

Erről az időszakról így emlékezett vissza Fekecs Gábor (1929–), aki a tervező iroda főkonstruktőre lett: „Nem sokkal azt követően, hogy 1954 február elején beléptem a Dunai Hajógyárba és ezen belül a Jenő bácsi [Hankóczy Jenő (1903–1906) SZ.Z.] vezette tervező irodába a Rákóczi úton, indult egy, a nyugati országok felé irányuló export program, aminek ezek a vitorlások is részét képezték. A prog-

ramban két hajógyár - Dunai Hajógyár és a Balatonfüredi Hajógyár - vett részt és a Kohó és Gépipari Minisztérium valamint a Nemzeti Bank támogatta. A programnak nagyon lényeges tényezője volt, hogy több KGM gyárat érintett: a két hajógyáron kívül a Csepel Autógyár is érintett volt az ügyben. (...) a program fő célja az volt, hogy a Balatonfüredi Hajógyárat a gyár tapasztalati körébe tartozó export munkákkal lássák el és ugyanakkor a program keretében hasznosítsák az alumínium építési anyagot, felhasználva a Dunai Hajógyárban evvel az anyaggal szerzett tapasztalatokat. Mondanom sem kell, hogy a program szülőatyja Jenő bácsi volt.(...) Sajnos a programnak 1956 vett véget.(...)

(...) Egyébként a tervezési munkákat 1954 tavaszán kezdtük el meglehetősen nagy iramban. Több hónapig ott dolgozott 'kölcsonben' Gux Pista bácsi [Gux István (1894–1972) SZ.Z.] is. Ő csinálta a vitorlások vonalterveit [1927–1954 között Balatonfüreden is. SZ.Z.]. Nekem jutott a "Március 15" vonalterve és az összes alumínium szerkezet, na meg az összes árbocozat terv.(...)" [F.G.]

A programról írtak a *Veterán Autó és Motor* c. folyóirat 2017.03. számában is Fekecs Gáborral történt beszélgetés alapján:

„1954 februárjában Fekecs Gábor már főkonstruktőr-helyettesként dolgozott a gyár Budapesten működő tervezési osztályán, ahol akkoriban indult az exportra szánt Március 15 luxus-motoroshajó fejlesztése. A vízibusz elődjének számító modellt két hathengeres, 85 lóerős Csepel dízelmotor hajtotta. Az exportprogram része volt még többféle (egy- és kétárbocos, 50 m<sup>2</sup>, 80 m<sup>2</sup> és

~~120 m<sup>2</sup>~~ [125 m<sup>2</sup> „SZ.Z.”] vitorlafelületű) vitorlás hajó és egy [kettő „SZ.Z.”] 75 m<sup>2</sup> vitorlafelületű motoros vitorlás, melyekből Vácon az alumínium testű, Balatonfüreden pedig az acélváltozatok készültek. Ezek egyike [1 db. 50 m<sup>2</sup>-es. „SZ.Z.”] svéd megrendelőhöz került, ám komoly exportpiacot nem sikerült szerezni, pedig a hajók jók voltak, az egykori SZOT flottájának kétárbocosai ma is a Balatonon szolgálnak.”

Folytatva a SZOT Sétahajózási Központ történeti leírását; A hajózási üzemeget azzal a feladattal hozták létre, hogy biztosítsa „(...) a Balaton mellett szervezeten üdülő magyar és külföldi dol-

gozók sétahajóztatását, vitorláztatását. (...) A hajózáson kívül a szabadtéri színpadok üzemeltetését: B.füred, Siófok, Lelle, Boglár is itt intézték.” [ B.I.1.]

Megalakuláskor „(...) A központ vezetése nehéz helyzetben volt, hisz állandó dolgozókkal nem rendelkezett, időszakos, részben képzetlen, kevés gyakorlattal rendelkezőkkel kellett megoldani az indulást. A hajók javítását, karbantartását a boglári kikötő öblében a lellei üdülőkabartartó üzemegység elődei, a SZOT brigád dolgozói végezték több-kevesebb sikerrel.

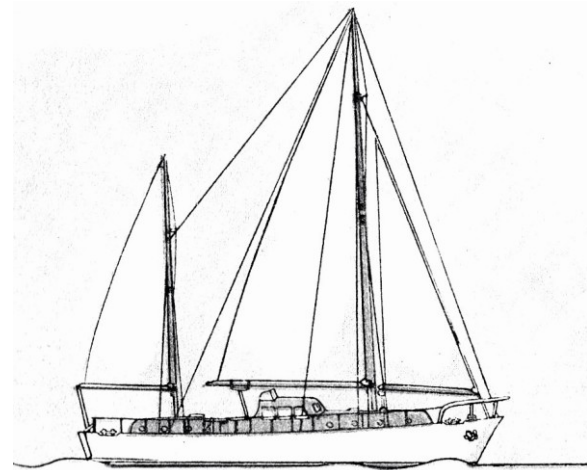
A felmerült problémák miatt a KPM<sup>4</sup> Hajózási Felügyelete úgy rendelkezett, hogy a javítási munkákat csak a hajózáshoz értő szakemberek és ezek felügyelete mellett hajóépítő, ill. javító műhelyekben lehet elvégezni. Ennek eredményeképpen a javításokat Balatonfüreden a Hajógyár végezte, - a motorok kivételével – a hajókat a Sporthajóüzem területén tárolták.” [ B.I.1.]

Miután a hajópark rendelkezésre állt, megkezdődött szervezet felépítése, elhelyezése a vezénylő és a hajózó személyzet vonatkozásában. A Központ a hajózó személyzetet kb. 1961-ig a nyári hajózási szezonra csak határozott idejű szerződéssel alkalmazta, mivel a hajók telettését, javítását a már említett helyeken végeztette el. Így a hajóvezetők, gépkezelők nagy része is a Balaton déli partján lévő települések (pl. Siófok, Kőröshegy, Szemes, Lelle, Boglár) lakosaiból került ki. A szezonon kívüli időszakban így a személyzetnek más munkahelyet kellett keresni. Az északi part településeiről származók például a Balatonfüredi Hajógyárban találtak maguknak munkát. Néhányan ezen idő alatt kitanulhattak olyan szakmát, melyet később a hajópark karbantartásánál tudtak alkalmazni és ezzel egészéves foglalkoztatású munkahelyük lehetett. Az egészéves állásra különösen azok számíthattak, akiknek a hajók karbantartásához szükséges szakmájuk is volt, mint pl. motorszerelő, asztalos, festő, lakatos.

Kezdetben a hajózó személyzetnek nem volt egységes ruházata, hanem a sajátjukon kívül a honvédségtől és a rendőrségtől kaptak használtat. A hidegebb, viharos időben így például a „kincstári” gumicsizma, vatta- és viharkabát volt a „munkaruházat”.

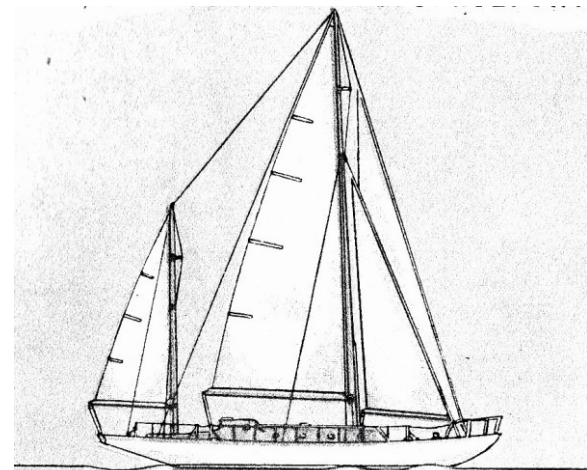
Az alakuláskori 13 hajó a Balatonfüredi Hajógyári készre szerelés után került átadásra, és ezek a következők voltak:

1 db alu., kétárbocos, 75 m<sup>2</sup> vitorlafelületű, 45 személyes, ms. vitorlás a: BÉKE, (ma PELSÓ)



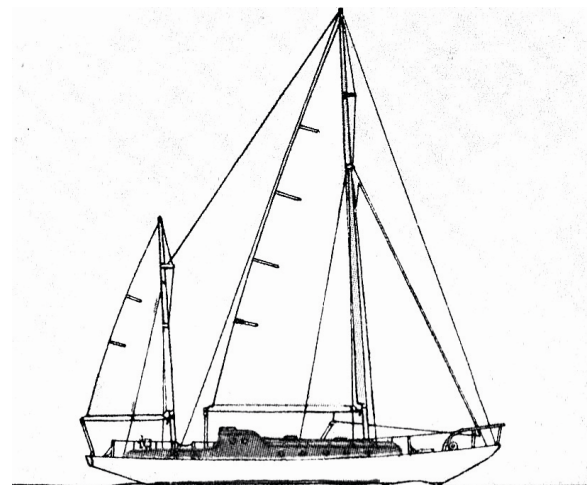
BÉKE motoros sétavitorlás  
Vitorlafelület: 75 m<sup>2</sup>

1 db alu., kétárbocos, 80 m<sup>2</sup> -es, 30 személyes vitorlás a: GALYATETŐ, (ma PHOENIX)



GALYATETŐ sétavitorlás  
Vitorlafelület: 80 m<sup>2</sup>

1 db fa., két árbocos, 75 m<sup>2</sup> vitorlafelületű, 30 személyes vitorlás a: LILLAFÜRED,

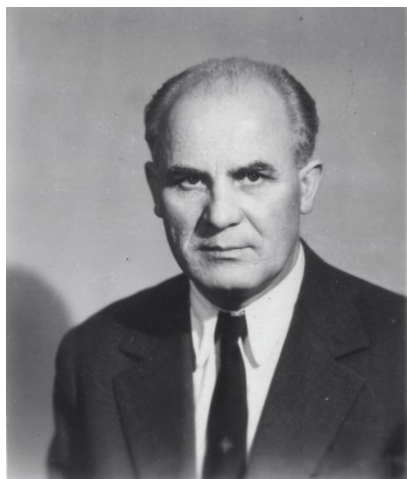


LILLAFÜRED motoros sétavitorlás  
Vitorlafelület: 75 m<sup>2</sup>





Czurda János (1924 – 2009),  
forrás: ifj. Czurda Gábor (Hévíz).



Béresi Antal (1913 – 2008) és munkakönyvének részlete. Forrás: Béresiné Kézdy Éva (Vászoly).

Az 1956. 10. 31 és 1958.01. hó közötti időszakban az *M. Sz. Sz. O. Sz.*<sup>6</sup> Kultur- Sport és Sétahajózási Központ, Balatonfüred volt a megnevezés, melyet Béresi Antal főkönyvelő munkakönyvi bélyegzője mutat. Utána ismét a *SZOT Sétahajózási Központ Balatonfüred* megnevezés következett.

Czurda Jánost - harmadik vezetőként és egyben a leghosszabb ideig – a balatonfüredi Németh Gyula (1920) ismert vitorlázó, az *Állami Szívkörház Balatonfüred* főgépésze követte, aki 1958. 01.01-től 1980.03.01-ig irányította a SZOT Sétahajózási Központ munkáját. Nyugállományba vonulás után pedig még 1990. 06.25-ig részmunkaidősként ellátta az üzemegység hajózási felelősi feladatát.



Németh Gyula (1920 – 2003) központvezető.  
Forrás: Béresiné Kézdy Éva (Vászoly).

Németh Gyula vezetése alatt rohamosan kezdett növekedni a sétahajózás feladata, ennek megfelelően a hajók száma és utas befogadóképessége is. A már korábban is említett okok miatt 1959-től kerültek a hajók a téli sólyázásra, karbantartásra és tárolásra – szerződéses bérleti díj mellett - Balatonfüredre a Hajógyár Sporthajó Üzemének területére, ill. a Balatonfüredi Vasas Sport Club és jogutódjai kikötőjébe. Egyébként a hajózási időszakban a hajók a MAHART és utódvállalatainak kikötőit használták a partfal használati, áram-és üzemanyag vételezési és fekália ürítési díjak szerződésbe foglalt térítése mellett. A Balatonon az üzemanyag vételezés a badacsonyi és a siófoki kikötőkben kiépített töltőállomásokon volt lehetséges, mely beruházásoknak a Sétahajózás is részvényese volt.

A szükséges karbantartásokat, felújításokat Balatonfüreden először a Hajógyár szakembereivel végeztették el. Így pl. elsőként a GALYATETŐ és a LILLAFÜRED vitorlások kaptak beépített segédüzemi meghajtást, hogy ezzel is biztonságosabbá, programozhatóbbá váljon a sétavitorlázás. Az 50 m<sup>2</sup>-es vitorlások ekkor segédüzemként a hajó farán elhelyezett „Buday-féle”, majd „Moszkva” típusú benzines farmotort használták.



A NAPFÉNY 50-es vitorlás farmotorttal, jobbra az OH-BORZI vitorlás a Tagore sétány előtt.  
Forrás: Váradi Szabó Ferenc (Budakeszi).

Az 1960-as évektől kezdve – ahogyan lehetőség adódott a szakképzett hajózó személyzet egész éves foglalkoztatására – a karbantartás műhelymunkái saját kivitelben, saját területre átkerültek a SZOT Szanatórium gazdasági udvarában kialakított ideiglenes műhelyekbe. Itt került sor a műszaki hibafelvételek, ill. az éves karbantartási terv szerint a hajókból ki- és leszerelt tartozékok, felszerelések asztalos, lakatos és festő karbantartási munkáira. A hajók segéd- és főüzemi gépeinek téli műhelykarbantartását pedig egy nem hajózó, de éves foglalkoztatású motorszerelő végezte a motorgépész képesítésűekkel együtt. Ettől az időszaktól kezdve a kikötőben lévő hajók téliesítési munkálatait is az éves állású hajózó személyzet végezte, mint pl. a meghatározott hajók partra húzását, az árbocozat leszerelését, a vitorlázat és a kárpitozott berendezési tárgyak raktárba szállítását. A tartozék- és anyagraktár 1976-ig a Szanatórium keleti szárnyában volt, majd onnét költözött a Blaha Lujza utca 9. szám alá. A vitorlák javítását a Mikes Kelemen utca 7. szám alatti munkásszálláson egy erre a célra kialakított helyiségben végezték.

Az előzőekben említett karbantartásokra, sólyázásokra azért volt szükség, mivel a *KPM Hajózási Felügyelete* – a személyhajóztatásban résztvevő motoros hajók részére – előírja az évenkénti műszaki vizsgáztatást és 4 évenként pedig a hajók víz alatti részének parti szemléjét. A kisebb és segédüzemi berendezéssel ellátott vitorlások évenkénti vizsgálatát pedig a *Somogy Megyei Tanács Közlekedési Felügyelete* végezte. Mindkét hatósági felügyeleti szervezettel jó kapcsolatot tartott fenn a Központ vezetése.



Parti szemlére kisólyázott ŐSZÖD ms. vit. Fotó: Szánti Kálmán, forrás: Bácsi Gábor (Lovas).



A téliesített 50-es vitorlások a Balatonfüredi Vasas Sport Clubban a parton 1980-ban. Forrás: Tátrai István (Balatonfüred).



A téliesített GALYATETŐ (ma PHOENIX) ms. vit. a Balatonfüredi Vasas Sport Clubban a parton 1960-ban. Forrás: Internet.

Az üdültetés növekvő forgalmának biztosítására 1959-ben az MSZMP<sup>7</sup> Központi Üdülője Balatonaliga átadta a 20 személyes LUDAS MATYI nevű motorost, a Minisztertanács Balatonöszödi Üdülője pedig a 45 személyes ŐSZÖD nevű motoros vitorlást és így az utas befogadóképesség 284 főre emelkedett. Hatósági előírásra került a hajók mellé Aligáról, 1958-ban az 1938-ban a *Balaton Hajózási Rt. Hajóépítő Üzemében (Balatonfüred)* épült fa HABLEÁNY motoros. Hajót a mindenkori motorszerelő műhelyi, kettős képesítésű dolgozó vezette és a Központ vezetőjének állt rendelkezésre ellenőrzési, továbbá a Főigazgatóság vendégei hajóztatására.

A HABLEÁNY motoroshoz hasonló szerepe volt – az 1960-as évek elején – a használt 6 személyes, fa NAPSUGÁR nevű motorcsónaknak, a MAHART Balaton Hajózási Üzemigazgatóságtól átvett és 1970-71 között üzemelő szovjet gyártmányú FECSKE II. nevű, 6 személyes alu. szárnyas motorcsónak-

nak, 1972 után pedig a balatonkenesei Sirály KTSZ-től vásárolt Primőr 18 típusú műanyag test a hajógyári végszerelés után, HABLEÁNY II. névre keresztelt motorcsónak. A NAPSUGÁR rövidesen leselejtezésre, a FECSKE II. pedig a Fertő tóra került.



A LÚDAS MATYI 20 személyes motoros Füreden 1989-ben. Fotó: Szelle Zoltán (Balatonfüred).



Az ŐSZÖD kétárbocos, 75 m<sup>2</sup> vitorlafelületű, 45 személyes, motoros vitorlás 1962-ben. Forrás: Németh Ilona (Balatonfüred).



A BÉKE (ma PELSÓ) és az ŐSZÖD motoros vitorlások jelenleg is a Balaton legnagyobb utas szállítási vitorlásai. Fotó: Szelle Zoltán (Balatonfüred).



A HABLEÁNY 12 szem. ms. az aligai pártüdülő kikötőjében 1948-ban. Forrás: ifj. Fekete István (Siófok).



Belga vendégek a HABLEÁNY motoroson 1967-ben. Hajóvezető Korpády István, hátul a korláton Németh Gyula központvezető. Forrás: Korpády Istvánné (Balatonfüred).



A FECSKE II. szárnyas motorcsónak Siófokon 1965-ben. Forrás: Deák István (Siófok)



A HABLEÁNY II. 5 szem. motorcsónak 1987-ben. Fotó: Váraljai János, forrás: Barta Imre (Balatonfüred)



Németh Gyula központvezető irányításának további idejét, a tovább növekvő feladatokat Barta Imre későbbi vezető a következőképpen foglalta össze:

„Az üdülőhelyek fejlődése, majd 1964-ben a Badacsonyi Központi Étterem megépítése egyre több kirándulást, ahhoz hajót igényelt. Nem volt ritka az Étterem beindulásakor a napi 5-600 fős kirándulás sem. Ehhez természetesen a MAHART hajóparkját is be kellett vonni.

1967-ben 1 db 150 személyes vízbusszal [a MAHART-tól a SZABADI nevű, SZ.Z.],

1968-ban 1 db 30 személyes motoros vitorlással [a Magyar Hajó és Darugár Központjától a kettestű KATAMARÁN nevű „strandhajó”, mely a fürdő hajógyárban került készre szerelésre, SZ.Z.] bővültünk, összesen 464 fő. (...) [B.I.2.] Mindkét alumínium testű hajó az MHD Váci Gyáregységében készült.



A SZABADI 150 személyes motoros Füred előtt 1968-ban. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas).



A KATAMARÁN ms. vitorlás 1987-ben. Fotó: Váraljai János, forrás Szelle Zoltán (Balatonfüred).

(...) Ezekben az években már biztosított volt a minden igényt kielégítő kulturált hajózás, amit a hajók üzembiztonsága, valamint a jól képzett nagy gyakorlattal rendelkező hajózó személyzet biztosított. 1968-ban a Főigazgatóság, a Velencei-tavi Intéző Bizottság és a Fejér-megyei Pártbizottság között történt megállapodás alapján átvettük a Velencei-tavi hajózást, ahol a körülmények rendezettek voltak, azonban a hajózó személyzet kialakítása, felelős vezető kinevezése rengeteg gondot, problémát vont maga után. Ezek a gondok egészen 1972-ig fennálltak, amíg Fenyves István személyében a Központ vezetése megtalálta a megoldást. Mint részlegvezetőt nevezték ki és helyezték Agárdra”. (...) [B.I.1.]



Fenyves István (1943–1986) agárdi részlegvezető.  
Forrás: Szűcs Viktorné (Balatonfüred)

A Sétahajózási Központ Velencei-tavi részlege egyszerre 137 utas hajóztatását a következő hajókkal tudta elvégezni:



1 db alu.,100 személyes motoros a: NADAP (exFECSKE, szárnyashajó),  
Forrás: Internet (Hajóregiszter. hu)



1 db alu.,12 személyes mikro vízbusz a: PÁKOZD (mai néven GABI), Forrás: Internet (Hajóregiszter. hu)

Az exFECSKE 1964-ben szárnyas személyhajónak épült az MHD Váci Gyáregységében.

Erre a fejlesztésre a már említett riportban Fekecs Gábor így emlékezett vissza:

*„A hajóipart felügyelő Kincses István miniszterhelyettes nagyobb szárnyashajó fejlesztését bízta a csapatra, a megrendelő Mahart 5milliót forintot, a minisztérium 1,5 milliót adott a programra.*

*1964-ben elkészült a hatvan személyes Fecske, mely 60 km/h-s tempóval siklott a vízen. A Mahart bajai kofájáratra szánta, mert a hagyományos hajókkal már előző este el kellett indulni ahhoz, hogy másnap reggel Pestre érjen a friss vidéki áru, a szárnyasnak elég volt három óra. Szeptemberben jött a hidegzuhany: a Fecskét a Rakétával lőtték ki a szovjetek, akiknek drágább hajója letörölte a KGST-listáról a magyar szárnyast. Ezután a Fecskét átalakították, szárnyait leszedték, és Nadap néven napjainkban is közlekedik a Velencei-tavon.”*

Az exPÁKOZD mikro vízibusz szintén az MHD Váci Gyáregységében készült 1966-ban.

A balatoni hajópark további fejlesztéseként a Főigazgatóság 1974-ben vásárolt a PRHV Horányi Üzemétől egy acél, 45 személyes motorost GAGARIN néven, majd 1978-ban az MHD Balatonfüredi Gyáregységétől egy 12 személyes, Multi-85 típusú műanyag motoros vitorlást, melynek EZÜSTHÍD lett a neve.



*A GAGARIN ms. majd LOVAS (ma SZIRÉN) a füredi kikötőben 1989-ben. Fotó: Szelle Zoltán (Balatonfüred)*



*Fotó: 2017, Szelle Zoltán (Balatonfüred).*

1 db acél, 27 személyes motoros az:AGÁRD. Épült: 1965-ben a PRVH<sup>8</sup> horányi üzemében.

A Velence-tavi hajók mellé ekkor lett áthelyezve a Balatonról a HABLEÁNY motoros, amely már ott nem található.

Fenyves István hajóvezető 1965–1981-ig volt a Sétahajózási Központ hajózó alkalmazottja, mert miután a SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság 1981-ben váratlanul leadta a Velence-tavi részlegét az Agárdi Költségvetési Üzemnek ő lett a régi/új vezető. A Központot ez váratlanul érte, mivel az agárdi részleg – a Balatonival együtt – a bevételük 30%-át tette ki.



*Az EZÜSTHÍD ms. vitorlás 1987-ben. Fotó: Váraljai János, forrás Barta Imre (Balatonfüred).*

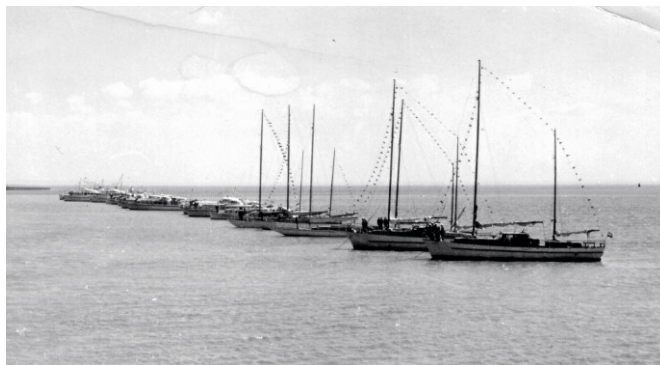
A Balatonon a hajópark összes befogadó képessége így 512 főre bővült és kb. 125.000 utast szállítottak 1978-ban. A fellendülés ellenére fenntarthatósági és téli elhelyezhetőségi nehézségek miatt a fenntartó csökkentette a vitorlások db. számát, így az 50-esekből csak az ESTHAJNAL, GÖNCÖL, KÉKCSILLAG, REGE és SARKCSILLAG maradt meg. Az alu. 25-ös OH-BORZI vitorlástól is megvált a Központ és ezzel a hajók befogadóképessége 452 főre csökkent.

A Balaton északi partján Kenesétől Füreden keresztül Badacsonyig, a déli parton pedig Aligától Siófokig keresztül Boglárlelléig található szakszervezeti, egyéb intézményi (pl. a Zánkai Úttörőváros), vállalati üdülők és vendéglátó egységek a beutaltjainak, vendégeinek igényelték a Sétahajózási Központ egyre bővülő hajózási programjait. Ezt a feladatot átlag 20-22 fős állandó szakképzett és 10-14 fős nyári időszakos matróz - évről-évre választékosabb egyenruhában kiálló - hajózó személyzettel végezték el. Az egyszerre nagyobb létszámú utaztatás azonban megkívánta a Központ vezetésétől, hogy a MAHART Balatoni Hajózási Üzemigazgatósággal és utódvállalataival egész évre vonatkozó megállapodást kössön. Ennek keretében a hajózási társaság a mindenkorai önköltségi áron azt vállalta, hogy a SZOT üdülővendégek hajós programjához tervszerűen külön hajót/hajókat biztosít.

Az időközben kialakult kapcsolat révén a Központ vezetése lehetőséget a dolgozóinak arra, hogy a téli leállási időben, Siófokon hajós szakmunkás végzettséget és különböző hajózási képesítéseket szerezzenek más balatoni hajózási vállalatok példáját követve. A jó kapcsolat révén a két hajózási vállalat a hajózást érintő megemlékezéseken is együtt vett részt, például együtt is ünnepelte a balatoni gőzhajózás/hajózás megindulásának 125. évfordulóját Balatonfüreden a Széchenyi szobornál.



*Koszorút helyez el: Bácsi Gábor hajóvezető, Sörös Géza motorgépész, Szabó Rezsóné főkönyvelő és Németh Gyula központvezető 1971-ben. Háttérben a MHRT vezetői és hajósai. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas).*



*Horgonyon álló SZOT és MHRT hajók az ünnepi, „125 éves a balatoni hajózás” díszszemlén Balatonfüred előtt 1971.09.21-én. Forrás: Angyal Imre (Balatonfüred)*

Az ünnepi egyenruha 1959-ben.



*Felállás az 1959-es szezonnyitóra Füreden a mólón. Forrás: Béresiné Kézdy Éva (Vászoly).*

A nyári hajózó egyenruha 1969-ben.



*A SZABADI ms. személyzete 1969-ben: Bácsi Gábor hajóvezető, Bognár Antal matróz, Berta Antal matróz, és Sörös Géza motorgépész. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas).*

Németh Gyula vezetése alatt a Sétahajózás és a Főigazgatóság az 1970-es évek elejére már világosan látta, hogy a növekvő feladatainak ellátását csak új, nagyobb személyszállító hajó, vagy hajók forgalomba állításával, kiegészítő tevékenységek fokozásával

és egy önálló telephelyen tudja megoldani. Ezért először is a hajópark elhelyezését próbálták megoldani.

Az erre tett erőfeszítéseket Szűcs Viktorné főkönyvelő 1990-ben a következőképpen foglalta össze: „A GANZ DANUBIUS<sup>9</sup> Vasas Sportklubbal a hajópark hajózási idényen túli sólyázására, tárolására olyan megállapodás kötött, amely elvileg a hajópark elhelyezését addig biztosítja, amíg azt a saját bázisán a Központ megoldani nem tudja. Az erre tett kísérletek azonban hosszú éveken keresztül nem vezettek eredményre. 1974-ben a balatonfüredi Jókai Tsz-től a Főigazgatóság 6 khold vízparti telket vásárolt az MHD mellett, a 71-es út tihanyi szakaszán.

Beruházási program készült az OTSH<sup>10</sup> Magyar Vitorlásszövetség társadalmi munkaközössége kivitelezésében, melyre 1976 novemberében a Balatoni Intéző Bizottság, a SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság és a Magyar Vitorlásszövetség együttműködési megállapodást írt alá.

A tervezett több célú beruházás 1977-ben a kikötő kotrásával, töltésével 3,5 mFt beinvesztálásával az elvi engedélyeztetés után nem kapott szabad utat a Megyei Tanács építési osztályától.

Ezt követően több ízben is sikertelen kezdeményezések születtek. A 80-as évek elején Alsóörs-Csopak térségében, majd a GANZ DANUBIUS szervezésében alapuló vegyesvállalat keretében. Megoldás napjainkban is a kezdeményezés szintjén megtorpan. A vagyoni helyzet tisztázása után a nyugati tőke befektetése látszik rövid távon megoldásnak. Miközben a Vasas Sportklub a terület használati díját az általa biztosított szolgáltatások mennyiségi és minőségi növelése nélkül emeli, - 1982-ben 150 eFt, 1985-ben 200 eFt, 1989-ben 400 eFt, ez évben pedig 80-100%-os – emelést irányoz elő.” (...).[SZ.V-né]

Németh Gyula 1980-as nyugállományba vonulása után a balatonfüredi illetőségű Barta Imre (1948) – aki már 1978 óta állományban volt - vette át a hajózási egység vezetését. Ezzel egy időben a második számú vezetők személyében is változás történt, mivel a szintén nyugdíjas korú Szabó Rezsőné főkönyvelő helyére Szűcs Viktorné került, aki pedig már 1968 óta dolgozott a Központnál.



Barta Imre (1948–) központvezető.  
Forrás: Barta Imre (Balatonfüred).



Szűcs Viktorné (1945–) főkönyvelő, gazdasági vezető.  
Forrás: Szűcs Viktorné (Balatonfüred).

Az üzemegység előtt álló gondokat, feladatokat Barta Imre is így látta: „A hajópark üzemeltetése jelen körülményei mellett nem tekinthető megoldottnak. Fokozatosan törekedni kell arra, hogy a szabad kapacitás lekötést nyerjen, olyan partnereket kell keresni, akik fizetőképes kereslete kompenzálja a beutalt vendégek hajóztatásánál jelentkező ráfizetést. A ráfizetést az állami támogatásból fedezni tudtuk, a jövőben azonban arra elég, hogy a hajópark a Balatonon nyerhet elhelyezést. Konkrétan fogalmazva: a kikötői és a tárolási díjak felémésztik, így hajózási támogatásra nem marad belőle, nem beszélve a felújításokról!

Példaként megemlíteném, 1983 óta szinten tartott az egység támogatása 1230-1020 eFt közötti, az eltelt időszakban felújításra mindössze 1357 eFt-ot kaptunk.

A fentiek alapján egyértelműen megállapítható /jelen gazdasági körülményeket figyelembe véve/, hogy az Üzemegység ha önerőből nem oldja meg problémáit, komoly gondok elé néz. Egyre nyilvánvalóbbá válik a félmegoldás, hogy létrehívunk egy hajóparkot, zavartalan üzemeléséhez a feltételeket nem biztosítjuk egyidejűleg, mi lesz a jövője?!” [B.I.2]

A Főigazgatóság támogatásával a Központ 1986-ban tovább bővítette a hajóparkot a BKV<sup>11</sup>-től megvásárolt használt 100 személyes hajóval, mely – tavi hajózás előírásaira tekintettel – a hajógyári és önerős kivitelben elvégzett átalakítás után 70 személyes lett és TIHANY II. névre lett keresztelve (ma EURAMA). A meglévő hajópark teljes utas befogadóképessége ekkor 507 főre növekedett, mivel a kulturált utas elhelyezés végett a SZABADI hajó utas férőhelyét 120 főben maximálták. Nagy beruházás volt ennél a hajónál, hogy az eredeti főmotorok nagyobb teljesítményű, lengyel gyártmányú REKIN típusokra lettek kicserélve a hajógyárban.



*TIHANY II. motoros hajó (ma EURAMA) 1987-ben.  
Forrás: Bácsi Gábor (Lovas)*

A Sétahajózási Központ felújítási feladatát jelentette az ezt megelőző időszakban, hogy 1984-ben saját kivitelezésben a fa LILLAFÜRED vitorlás vízvonal alatti részén teljes palánkcsereét végezzék el, illetve 1983–1984-ben szükségessé vált az 50 m<sup>2</sup>-es vitorlások víz alatti lemezelésének a cseréje is. Ezt a munkát a MAHART Balatoni Hajózási Üzemigazgatóság végezte el. A vitorlások szerelvényeinek, bútorzatának ki- és beszerelését, a lemezelés külső-belső festését a Központ saját dolgozóival végezte el. Ezzel egy időben a fa árboc és rudazat alu. profilra, a kötélzet pedig korrózió állóra lett kicserélve. Fokozatosan sor került a külső farmotorok helyett a beépített segédüzemi meghajtások kivitelezésére is. 1987-ben a KATAMARÁN vitorlás segédüzemi berendezésének felújítása történt meg.

A Központ vezetése igyekezett a feladatai ellátásához szükséges feltételrendszert kialakítani. Mivel a hajóztatást két fő szempont/igény szerint – a fél és egész napi célutaztatás és az 1-2 órás hajóztatás/vitorláztatás – végezték, ezért ún. díjővezeteket kellett kidolgozni. Ezek a következők voltak:

A I./a díjővezetbe tartozott a SZOT üdülők magyar beutaltjai célújtjainak főre megállapított díjtétele, mint pl. a Siófok-Balatonfüred és vissza hajóút jegyára. A I./b díjővezetbe a vállalati és intézményi üdülők folyamatos, turnusonkénti hajóbérleti óradíja.

A II. díjővezetű szabadaras kategóriájú díjtételbe az utazási irodák, vendéglátó egységek, igénybevétele tartozott óradíjban.

A III. díjővezetbe a SZOT külföldi csereüdültetés – a Főigazgatóság szervezésében – tartozott a hajók befogadóképességétől függő fix díj/fő tétellel.

Az I./a díjővezet használata – mely nem lehetett több a menetrendszerinti viteldíjnál, mert akkor az üdülő vendégek nem a SZOT hajókat vették volna igénybe – állami támogatást élvezett.

A díjővezetek szerinti bevételek időközben bizonytalanná váltak, miután átalakulóban volt az üdülők fenntartói szervezete, a SZOT üdülők száma csökkent, áttértek a 10 napos turnusokra.

1984-ig a Sétahajózási Központ a Balaton északi és déli oldalán működő SZOT üdülőkkel, igazgatóságokkal együtt közvetlenül kapcsolódott a SZOT Szanatóriumi és Üdülési Főigazgatósághoz. Így könnyebb volt az üdültetés programjaiba bekapcsolni a balatoni hajópark szolgáltatását. „(...) Jelenleg más a helyzet, a változás okát abban látjuk, hogy a felügyeleti szervben változás következett be 1984.február 1-i hatállyal, mikor is a FŐIGAZGATÓSÁG a problémákkal együtt átadta az egységet a BUDAPESTI ÉS DUNAKANYARI ÜDÜLŐK IGAZGATÓSÁGÁNAK. Ez az ún. „presztízsvesztés” eredményezte a változást, az amúgy is számottevő gond-probléma mellé, komplikálódott a programok szervezése. Ehhez hozzájárult az üdülők önállósodása (új vezetés: Ezüstpart) is.(...). Az eddig leírtakból adódik a kérdés, ha van a SZOT üdültetésnek egy nem kis értékű hajóparkja a Balatonon, nem lenne-e célszerű annak hatékony kihasználásának központi szabályozása. Jelen eset nem hasonlítható össze egy üdülővel, melynek hatékony üzemelése az üdülő vezetésétől, ráteremtéségtől függ.(...). [B.I.2.]

Az előzőekben leírt szervezeti felépítés 1990-ig állt fenn, amikor is a Sétahajózási Központ január elsejétől, mint egy maradványérdekeltségű költségvetési szerv az Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság felügyelete alatt önálló egységként végezte a feladatát. A rendszerváltozás után, 1989-től a SZOT-ot átnevezték, így az elnevezéseknél elmaradt a „SZOT” megnevezés.

„Alapokmány szerint átlag 40 fő létszámmal /ebből 2 fő vezető, 3 fő alkalmazott, s 35 fő fizikai állományú dolgozó/ látja el feladatát. Az utóbbi 3 évben a betöltöttség 70-75%-os, amit indokol a ket-tős képzettségű szakállomány foglalkoztatása, valamint az 50-es vitorlások személyzet nélküli bérbeadása. Szakfeladati besorolás alapján közlekedési ágazatba tartozik. Ennélfogva a tevékenység forgalmi adó besorolása 0 kulcsos. Mint költségvetési intézmény a gazdálkodásra tervezett kiadásait 85%-ban saját ár-és díjbevételeiből, 15%-át állami támogatásból fedezi /1989.évi adat/. Mint fent is említettem, az egység a közlekedési ágazatba nyert besorolást, de mivel menetrendszerinti közlekedést nem bonyolít, így árkiegészítésben nem részesülhet, mint a MAHART, vagy a BKV személyhajózása. Magyarországon nincs egyetlen közlekedési vállalat, aki állami hozzájárulás nélkül rentábilis lenne.

Az üdültetés új rendszerében – amennyiben az üdültetés nem részesül állami támogatásban – a Hajózási Üzemegységnek a fenntartását is csak

díjbevételből kellene fedeznie. Ez azt jelentené, hogy díjtételeit olyan irreálisan magasra kellene felemlenie, hogy félő a kereslet jóval a kínálat alatt maradna.” [SZ.V-né].



**SÉTAHAJÓZÁSI  
KÖZPONT**

---

**8230 BALATONFÜRED**

---

**BLAHA L. U. 9.**

---

**TEL.: /FAX: 86-343 507**

*Az új reklámfelirat 1990-től. Fotó: Szelle Zoltán, forrás: Nagy Imre (Balatonfüred)*

Elengedhetetlenül fontos lett a vezetés számára, hogy a kieső bevételek pótlásának forrását az adott körülmények között megtalálja. Ezeket a következő felsorolásban láthatjuk:

A nagyobb hajók szolgáltatása vendéglátó ipari tevékenység bevezetésével lett bővítve, a személyzet közreműködésével. A III. osztályú büfékben palackozott árut tudtak kínálni.

Miután az éves órakeretben dolgozó hajósok a nyári plusz idejüket a tél folyamán letöltötték, a fennmaradó szabad idejük terhére festő, motorjavító és lakatosipari szakmunkákat vállaltak pl. az OMFB<sup>12</sup> Vitorlás Klub, az Országos Tervhivatal, a VILATI SE<sup>13</sup>, a Magyar Vitorlás Szövetség, a GD Balatonfüredi Hajógyár Rt. és a TOMATA Szövetkezet, Balatonfüred megrendelésére.

Az 50-es vitorlásokból személyzet nélküli bérbeadásra került sor. „Üzemegységünk már az elmúlt évek során alakított ki olyan együttműködést pl. az IKARUSZ Nemzetközi Osztályával, 2 db vitorlás hajót a hajózási idényben a vitorlázó szakosztálynak átadott, s helyette egy 300-as légkondicionált autóbust kapott forgalmazásra. Az autóbusz értékesítésére – mivel ilyen tevékenységre nem volt gyakorlat – az IBUSZ területi igazgatósággal szerződöttünk.” [SZ.V-né].

A személyzet nélkül bérbé adható és kisebb vitorlást keresők igényeinek kielégítésére – a pénzmaradvány terhére – vásároltak 2 db Balaton 25 típusú és 2 db Kalóz típ. vitorlást műanyag alkatrészeiben a GANZ DANUBIUS Balatonfüredi Hajógyár Rt-től. A vitorlásokat saját kivitelben szerelték készre

és 1990-ben üzembe is állították. A B25-ös vitorlások a FORTUNA és PLÚTÓ nevet kapták.



*A Balaton 25 és a Kalóz típusú vitorlások. Forrás: Szelle Zoltán (Balatonfüred).*

1989-ben, bővítve a Balaton behajózhatóságát, a BÉKE (ma PELSO) 45 személyes, motoros vitorlás a nyári hónapokra kihelyezésre került a keszthelyi, illetve a badacsonyi hajókikötőbe, melynek vendég körét a Zala Volán Utazási Irodával és a MIDI Tourist Irodával kötött szerződés biztosította.

A gazdaságtalanul üzemeltethető hajókra is megszületett a megoldás, „(...)már felvetődött annak a gondolata, hogy a nem gazdaságos üzemelésű 20 személyes motorostól a központnak meg kell válnia. Ez 1989-ben lízing szerződés keretében a Győri Észak dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatósággal megtörtént. Ugyancsak a gazdaságosság szem előtt tartásával az Ezüsthíd műanyag vitorlás is eladásra került, kivédve ezzel a konvertibilis importból megoldható motorikus felújítást.” [SZ.V-né].

A TIHANY II. személyszállító hajót a Központ az 1988-89-es évre bérbe adta a Békési Viharsarok Mezőgazdasági Szövetkezetnek. A hajó a Sió csatornán keresztül hajózott a Körösökre a Békési kikötőbe, majd vissza a Balatonra. 1991-1996 között pedig SümegiÁrpád egyéni vállalkozó bérelte/használta Balatonfüreden és Almádiban, majd 1996-ban megvásárolta.

A rendszerváltozás nagyban befolyásolta a Sétahajózási Központ további sorsát, miszerint „A Magyar Nemzeti Üdültetési Alapítványt (MNÜA) az Antall-kormány hat szakszervezeti szövetség bevonásával azért hozta létre 1992-ben, hogy az egykori SZOT tulajdonában lévő szállodák, szállók és üdülők üzemeltetésével a bevételből a szociális üdültetési rendszert támogassa. Az MNÜA kuratóriuma ennek érdekében – mint százszázalékos tulajdonos – létrehozta a Hunguest Vagyonkezelő Rt.-t, amely az 1993-ban aláírt megállapodás értelmében az alapítvány tulajdonában lévő ingatlanokat először tíz, majd a későbbi módosítás értelmében húsz évre térítésmentes használatra kapta. A vagyonkezelő Rt. 1996 májusában hozta létre a Hunguest Hotels Rt.-t. [M.N.]

A Hunguest Vagyonkezelő Rt. a hajóparkot nem az alapítvány tulajdonában lévő ingatlanokként – térítésmentes használatként - kezelte, hanem rögtön eladásra kínálta fel. Ezt megelőzte egy értékbecslés, melyet a *Navalia Hajóépítő* alkalmazottjaként 1994-ben, mint műszaki hajószakértő végeztem el, illetve állapítottam meg a hajópark értékét. Az 1994-ig megmaradt 12 hajó együttes becsült értéke 99.567.000.- Ft volt. A hajópark értékesítésekor ez hivatkozási alapként szolgált, melyet a mindenkori kereslet-kínálat szabályozott.

1989–1996 között értékesített 20 hajó/vitorlás új tulajdonosi köre az következő képen alakult:

SZABADI 150 személyes motoros: *Vanyolai Sándor egyéni vállalkozó Balatonfüred,*

TIHANY II. 70 személyes motoros: *Sümegi Árpád egyéni vállalkozó Balatonfüred,*

GAGARIN/LOVAS (ma SZIRÉN) 45 személyes motoros: *Tour Chance Kft. Drávaszabolcs,*

BÉKE (ma PELSO) 45 személyes motoros vitorlás: *Pelsoline Hajózási Kft. Keszthely,*

ÖSZÖD 45 személyes motoros vitorlás: *Nautika Hajózási Kft. Balatonfüred,*

LILLAFÜRED 27 szem. mot. vitorlás: *Nautika Hajózási Kft. Balatonfüred,*

REGE 50-es vitorlás: *Nautika Hajózási Kft. Balatonfüred,*

GALYATATETŐ (ma PHOENIX) 30 szem. mot. vitorlás: *Yachtparti Hajózási Kft. Balatonboglár,*

KATAMARÁN 30 szem. mot. vitorlás: *Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum Kft. Zánka,*

LUDAS MATYI 20 szem. mot.: *Észak Dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság Győr,*

GÖNCÖL, ESTHAJNAL, SARKCSILLAG 50-es, B 25és Kalóz vitorlások: *magánszemélyek,*

KÉKCSILLAG, EZÜSTHÍD vitorlás, HABLE-ÁNY II. ms.: *IMPEX Tour Kft. Csepak.*



„Csapatépítés” a füredi Koloska forrásnál 1974-ben.  
Forrás: Szűcs Viktorné (Balatonfüred).

Feltétlenül meg kell említeni, hogy a Sétahajózási Központ mindenkori vezetése - a kezdetektől fogva – fontos feladatának tartotta, hogy jó munkatársi/közösségi kollektíva alakuljon ki a dolgozók között és a nyári feszített munkaidők után megérdemelt pihenésben, élményekben legyen részük. Ezért – kihasználva a SZOT üdülők nyújtotta szolgáltatásokat is – a szezonkezdés előtt, vagy utána kisebb-nagyobb „csapatépítő” kirándulásokat szerveztek az országhatáron belül és kívül. A füredi Koloska völgytől kezdve az országhatáron belül több helyre,

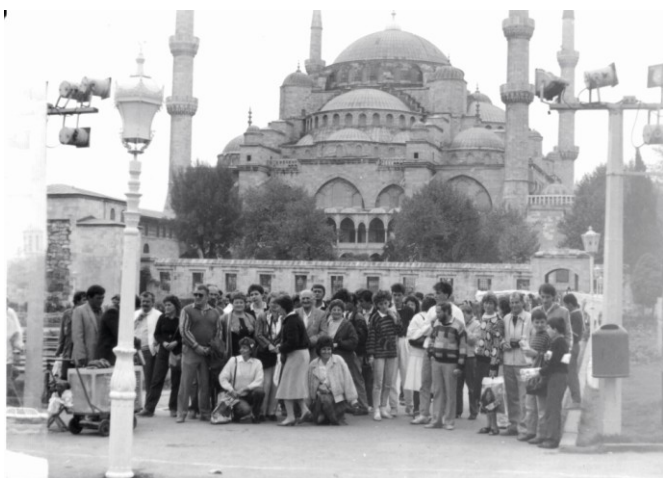
a határon túl pedig 1988-ban jutottak el a legtávolabb. Saját szervezésben – kihasználva az 50-es vitorlásokra és az IKARUSZ Rt. autóbuszára kötött csereszerződést – Törökországban jártak.



*Kirándulás Siklóson 1979-ben. Forrás: Szűcs Viktorné (Balatonfüred).*



*Zakopanei kiránduláson 1986-ban. Forrás: Szelle Zoltán (Balatonfüred).*

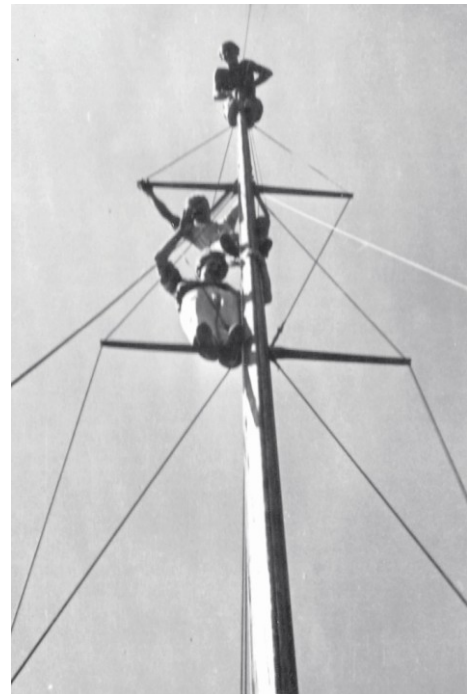


*Törökországi kiránduláson (a Kék mecset előtt) 1988-ban. Fotó: Szelle Zoltán (Balatonfüred).*

A hajósok a forró nyári napokon a mókázásból és a virtuskodásból is kivették a részüket.



*A „kalózok” elfoglalják a SZABADI motorost 1969-ben. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas)*



*„Merre van a szárazföld?” a VÁNDORMADÁR árboacán 1958-ban. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas)*

A hajós szakmából, hivatásból eredően a természet közelségének szeretete sokaknak az egész pályafutását meghatározta. Évtizedeket töltöttek el, szolgálták a Sétahajózási Központnál és nem rajtuk múltott, hogy 1996. júliusban megszűnt a munkaviszonyuk.

A 15 év feletti munkaviszonnyal rendelkező dolgozók a következők voltak:

1. Németh Gyula központvezető (Balatonfüred) 1958.01.01-1980.03.01-ig: 22 év 1 hó. Részmunkaidős nyugdíjasként is. 1990. 06. 25-ig: 32 szezon.
2. Rácz Árpád központi motorszerelő (Balatonfüred) 1964.12.29-1996.07.15 31 év 7 hó.



3. Bácsi Gábor hajóvezető, gépkezelő (Lovas) 1963.12.02-1990.05.31. 26 év 6 hó. A nyári időszakoként 1958.05.28 -1961-ig a 4 szezonnal is összesen: 30 szezon.
4. Mocsán Ferenc hajóvezető, gépkezelő (Balatonfüred) 1967.04.07- 1970.11.17, 28 év. 1971.01.16-1995.06.30, nyári időszakoként is 1965-ben: 29 szezon.
5. Sörös Géza hajóvezető, motorgépész (Balatonfüred) 1965.10.01-1994.03.28 28 év 5 hó.
6. Miskey István hajóvezető, motorgépész (Balatonfüred) 1968.03.13-1996.07.15. 28 év 4 hó.
7. Szücs Viktorné (Horváth Margit) főkönyvelő (Balatonfüred) 1968.10.25-1996.07.15. 27 év 9 hó.
8. Nagy Imre hajóvezető (Veszprém) 1967.03.17. - 1973,1974-1995.06.30. 27 év 3 hó
9. Csontos Sándor hajóvezető,gépkezelő (Balatonfüred) 1964.03.14-1991.05.15. 27 év 2 hó.
10. Gombos László kiséph.vezető, mot. gépész (B.szöllős) 1960.05.26-1985.05.17. 25 év.
11. Székely Kálmán hajóvezető, sólyamester (B.füred) 1974.05.08-1996.07.15. 22 év 2 hó.
12. Balázs Vilmos hajóvezető (Tihany) 1960.06.06. -1982.04.01. 21 év 10 hó
13. Lukács László hajóvezető (Balatonfüred) 1967.04.11-1988.05.31. 21 év 1 hó.
14. Somogyi Jolán könyvelő (Balatonfüred) 1961.07.17-1981.12.31. 20 év 5 hó.
15. Maier Ottó vitorlás hajóvezető (Balatonfüred) 1965.05.08-1984.06.13. 19 év 1 hó.
16. Németh Imre hajóvezető (Balatonalmádi) 1977.07.11-1996.07.05. 19 év.
17. Barta Imre központvezető (Balatonfüred) 1978.04.01-1997.03.31. 19 év.
18. Berta Károly vitorlás hajóvezető (Balatonfüred) 1962.05.12-1978.09.07. 16 év 4 hó.
19. Jóni Istvánné (Kiss Jolán) ag. könyvelő (Balatonfüred) 1975.06.01-1991.04.30. 15 év 11 hó
20. Balogh Györgyné (Wendler Zsuzsanna) könyvelő (Balatonfüred) 1973.02.07-1988.10.09. 15 év 8 hó.

A kimutatás szerint is látható, hogy a törzstagok közül elsőként Németh Gyula (1920–2003) központvezető volt az, aki az alapítási évhez képest a legkorábban kezdte a tevékenységét. A következő pedig Bácsi Gábor (1941– ) volt. Azok a hajósok, akik 1956-ban kezdték a szolgálatot, már 15 évnél kevesebb munkaviszony után vagy nyugdíjkorúak lettek, vagy más hajózási társaságnál helyezkedtek el. Ez különösen a déli parti lakosoknál volt, miután

a hajók telettetése, karbantartása átkerült Balatonfüredre.

Érdekességből meg kell említeni Tasnády Guidó nyugalmazott, vitéz, folyami főtörzskapitány (ezredes) nevét, aki 1889.05.03.-án született és 1956–1963 között volt GALYATETŐ, majd a BÉKE motoros vitorlások hajóvezetője. Mint ahogyan már a bevezető részben is említettem, a hajóvezetéssel, mint szakmával kevesen rendelkeztek, ezért a Központ vezetése igyekezett minden szakmabelit felkutatni és alkalmazásba venni. Erre az időszakra az is jellemző volt, hogy azon személyek is a sétahajózásnál találtak maguknak munkát, akiket az 1956-os forradalmi események után máshol nem alkalmaztak. Ugyanígy szívesen vették alkalmazásba az úszni tudó és nyári szünidejüket töltő középiskolásokat, egyetemistákat is.



*Tasnády Guidó (1889–1969) hajóskapitány.  
Forrás: Bácsi Gábor (Lovas).*

Elmondható, hogy a SZOT Sétahajózási Központ az átlag 40 állandó és nyári/időszakos hajózási személyzettel, irodai dolgozóval négy évtizeden keresztül példamutatóan megoldotta a Balatonnál üdülő, időnként 120–130 ezres utaslétszám hajóztatását. Hagyományt teremtettek a nagy létszámú, szervezett balatoni sétavitorlázatásnak is, amiért dicséret illet minden egykori állandó és időszakos Sétahajózási Központ dolgozót.

A hajósok közül később többen a magyar belvízi és tengeri hajózásnál elhelyezkedve kamatoztatták a *SZOT Hajózásnál* megalapozott hajózási szakmai tudásukat, elismert hajózási szakemberekké válva.

Befejezésképpen köszönetemet fejezem ki az egykori SZOT Sétahajózási Központ vezetőinek, beosztottjainak és a hozzátartozóknak, akik az adatgyűjtésben, a szóbeli információk, jegyzetek, képes anyagok átadásával hozzájárultak a mind tárgyilagosabb történeti feldolgozáshoz. Külön kö-

szönet illeti Deák István (1946–) okl. hajóskapitányt, aki az egykori Dél-Balaton hajósok adatainak felkutatásában nyújtott segítséget, továbbá Fekecs Gábort (1929–) az egykori Dunai Hajógyár (*Vác*) főkonstruktőrét, aki pedig megosztotta velem a SZOT vitorlások eredetének a történetét.

#### Jegyzetek:

- 1 A leírás alapja a *Balatonfüredi Napló* XVI. évfolyam, 2016.9. számában megjelent cikkem.
- 2 SZ.O.T.<sup>2</sup> = Szakszervezetek Országos Tanácsa (1948–1989). Egyszerűen írva: SZOT.
- 3 BHRT = Balatoni Hajózási Részvénytársaság (Budapest), 1926–1948.
- 4 KPM = Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (1949–1983).
- 5 MAHART = MAHART Magyar Hajózási Részvénytársaság (Budapest) Balatoni Kirendeltsége (1955–1963), MAHART Balatoni Hajózási Üzemigazgatóság (1964–1983) és utódvállalatai [Leányvállalat (1984–1989); Kft (1990.01.01.–1996.05.31); MAHART Balatoni Hajózási Részvénytársaság (1996.06.01.–2001.12.31.)].
- 6 M.Sz.Sz.O.Sz. = Magyar Szabad Szakszervezetek Országos Szövetsége (1956.10.31.–1958)
- 7 MSZMP = Magyar Szocialista Munkáspárt (1956.10.31.–1989.10.07.)
- 8 PRHV = Pestmegyei Révhajózási és Hajóépítő Vállalat.
- 9 GANZ DANUBIUS = GANZ DANUBIUS Balatonfüredi Hajógyár Rt.(1988–1992).
- 10 OTSH = Országos Testnevelési és Sporthivatal (1973–1998).
- 11 BKV = BKV Budapesti Közlekedési Vállalat (1968. 01.01.–1996.01.01).
- 12 OMFB = Országos Műszaki és Fejlesztési Bizottság Vitorlás Klub
- 13 VILATI SE = Villamos Automatika Intézet Sport Egyesület Vitorlázó Szakosztálya

#### HIVATKOZÁSOK, JELÖLÉSEK:

- [B.I.1.] = BARTA IMRE központvezető ünnepi megemlékezése a SZOT Sétahajózás fennállása 25. évfordulóján szervezett ünnepeken. (1981).
- [B.I.2.] = BARTA IMRE: SZOT Balaton Sétahajózás története, üdültetést segítő tevékenység és problémái c. – Szakdolgozat. SZOT Központi Iskola, Felsőfokú Üdülővezető képző. (1987).
- BOROS JENŐ: Rakétával lőtték ki a Fecskét. TÖRTÉNELEM Fekecs Gábor, – *Veterán Autó és Motor* c. folyóirat, 2017. márciusi szám 22,23. oldal.
- [F.G.] = FEKECS GÁBOR és SZELLE ZOLTÁN közötti levelezés.
- FEKETE GYÖRGY, ZOLTÁN BÉLA, VÁGFALVI TAMÁS: Balatoni mindentudó. Illusztrálta: VÁGÓ REZSŐ. Közdok, Budapest, 1958.
- [M.N.] = Jezsó Ákos: Az Állami Számvevőszék nem hivatalos jelentése a SZOT-vagyon sorsáról, – *Magyar Nemzet* c. napilap, 2000. november 25.
- [SZ.Z.] = SZELLE ZOLTÁN szerzői megjegyzése.
- [SZ.V-né.] = SZŰCS VIKTORNÉ: Az üdültetés segítő szolgáltató tevékenység jelentősége. A balatoni hajózás helyzete az új üdültetési rendszerben c. Szakdolgozat. Felsőfokú Üdülővezető képző Tanfolyam. (1990).
- [W.I.] = WAGNER IMRE: A Balatonfüredi Hajógyár története 1881-1996. – Balatonfüred Városért Közalapítvány kiadványai, 28.

BUDÁNÉ BOCSOR ÁGNES

## A BALATONFÜREDI HELYTÖRTÉNETI EGYESÜLET TEVÉKENYSÉGE – 2018. JANUÁR–DECEMBER

### Január

– 15. Egyesületi délután keretében a Lipták Gábor Városi Könyvtárban bemutatásra került a Füredi História 2017. 3. száma, a 49. lapszám. Bemutatta: dr. Rácz János felelős szerkesztő. Élénk érdeklődés kísérte a bemutatót, 27 tagunk jelent meg, többen hozzászóltak. Gratuláltunk Elek Miklós tagtársunknak, aki decemberben dr. Csizsár Miklósné díj elismerésben részesült. Távollétében ugyancsak gratuláltunk Takács Miklós tagtársnak, aki decemberben Balatonfüred Város Kulturális Nagykövete kiténtetésben részesült.

### Február

– 5. Egyesületi délutánunkat az új „Zsidó Kiválóságok Házában” töltöttük. Erre az érdekes programra 55 fő jött el, tagok és barátok, akik nagy érdeklődéssel tanulmányozták a tudósok életét. Dr. Olti Ferenc tagunk ismertette az épület történetét, az átalakítás utáni funkcióját. A Norvég Alap pályázatán elnyert pénzből és az önkormányzat anyagi támogatásával készült el. Március közepén lesz a megnyitó. Az újonnan épült részben interaktív kiállítás található: Einsteintől napjainkig – zsidók és a csúcstechnika. 132 magyar származású zsidó tudós (részben Nobel díjasok) életművét mutatják be magyar, angol, héber nyelven. Cél, hogy a régi templom épület Balatonfüred őslakosságának legyen kulturális tere. Rendezvények megtartására nagyon alkalmas. A Helytörténeti Egyesület tagjaitól is várnak program ötleteket.

– 22. Vezetőségi ülés a Lipták Gábor Városi Könyvtárban. Jelen vannak: Budáné Bocsor Ágnes elnök, Szekeresné Rózsa Etelka és Csonka Andre vezetőségi tagok. Az ülés fő témája a március 5-i közgyűlés és vezetőségi tag, valamint titkárválasztás volt. Vezetőségi tagnak Tóth Györgyit szeretnénk, aki, jelölése esetén elvállalja a funkciót, de a titkárit nem. Dr. Hullerné Takács Ilona vezetőségi tagunk betegsége miatt nem tudott megjeleni, de a titkári feladatot ő sem vállalná, erről másnap írásban nyilatkozott. A választás előtti jelölő bizottsági feladatra felkértük Szelle Zoltánt, aki e-mail körkérdéssel begyűjti a jelöléseket. Aktuális témákról is beszéltünk: a Veszprém Megyei Honismereti Egyesületben továbbra is dr. Hullerné Takács Ilona képviseli egyesületünket. Jó lenne, ha az országos Honismereti Akadémiára minden évben elmenne 1-2 tagunk. 2017-ben Sárospatakon Szekeresné Rózsa Etelka képviselte Balatonfüredet. A szeptember 3-i szívkörházi Tagore szoba látogatás időpontját egyeztetni kell a kórház titkárságával. A közgyűlésen tagfelvételt is tervezünk: dr. Fraknoi Ildikó szeretne belépni. Dr.

Csizmazia Darab József születésének 100. évfordulója alkalmából idén emlékévet tartanak. Fia, József tagunk, meghívta az egyesületet a balatonfüredi megemlékezésre, amely a Koczor pincénél és a református temetőben lesz március 9-én.

Április 18-án 17 órakor (a dátum még változhat) a könyvtárral közösen könyvbemutatót szervezünk: Lóczy Lajos: *A Balaton földrajzi és társadalmi állapotainak leírása*, c. művét Lóczy István mutatja be.

### Március

– 5. Döntéshozó szerv ülése a Lipták Gábor Városi Könyvtárban. Megjelent 30 tag. Levezető elnök dr. Perkovits Géza, jegyzőkönyvvezető Beneda Lászlóné, hitelesítők: Bagó Gyuláné és Kositzky Attila. Az érdemi munka megkezdése előtt 1 perces néma felállással tisztelegtünk februárban elhunyt tagtársunk dr. Szabó Lórántné Stéger Piroska emléke előtt. Budáné Bocsor Ágnes elnök megtartotta a 2017-ről szóló részletes szakmai beszámolóját, amihez a tagság kiegészítéseket fűzött és kérdéseket tett fel. Ismertette a 2018. év tervezett programjait.

1/ 2018 határozat: a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tagsága a 2017. évi beszámolót egyhangúlag elfogadta.

2/2018 határozat: a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tagsága a 2018. évi programtervet egyhangúlag elfogadta.

Csonka Andre vezetőségi tag ismertette a pénzügyi beszámolót.

3/2018 határozat: A Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tagsága a pénzügyi beszámolót egyhangúlag elfogadta.

A levezető elnök kérésére az ellenőrző bizottság is megtartotta beszámolóját, amit Csizmazia Darab József ismertetett.

4/2018 határozat: A Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tagsága az ellenőrző bizottság jelentését egyhangúlag elfogadta.

A vegyes ügyek keretében sor került tagfelvételre: dr. Fraknoi Ildikó bemutatkozott, és felvételt nyert. dr. Földesdy Gabriella tagnak szép gyűjteménye van füredi üveg ivópoharakból, amit a 2 éve elhunyt férjével, dr. Németh Lászlóval részben együtt gyűjtött. A 70 darabos gyűjteményről egy nagy tablót adományozott a Helytörténeti Gyűjteménynek. A kisebb tablón a tárgyak részletes felsorolása található. Kiállítást szeretne a gyűjteményből Balatonfüreden, majd később olyan helyre eladni, ahol méltón megőrzik, kiállítják. Hozzászólások: Szelle Zoltán, dr. Olti Ferenc, Elek Miklós, Németh Ákosné: mindannyian az

üveg pohár gyűjteménnyel kapcsolatban. Az elnök ismertette az elkövetkezendő időszak programjait, rendezvényeit, feladatait. Ezt követően került sor a vezetőségi tag és titkár választásra. A jelölő bizottság vezetője Szelle Zoltán ismertette a jelölés tapasztalatait. Vezetőségi tagra: Tóth Györgyi 32, Szelle Zoltán 2, dr. Olti Ferenc 1, Esztergályos Éva 1 jelölést kapott. Titkári funkcióra: Szekeresné Rózsa Etelka 20, Csonka Endre 20 jelölést kapott. Mivel a jelölést csak Tóth Györgyi és Csonka Endre vállalta, és az egyesület jelen lévő tagsága egyhangúlag elfogadta, ők kerültek fel a szavazólapokra. A szavazat számláló bizottság: Szelle Zoltán, Nagy Sándor és Elek Miklós összesítette a szavazatokat. Szelle Zoltán ismerteti az eredményt. 22 érvényes szavazatból 22 db. Tóth Györgyit megválasztotta vezetőségi tagnak, 22 db. Csonka Endrét titkárnak.

– 9. Egyesületünk négy tagja részt vett a Koczor pincénél tartott dr. Csizmazia Darab József emlékévé (a nagy szőlőnemesítő születésének 100. évfordulójára rendezett) balatonfüredi programján. Az előadások után buszokkal a református temetőbe ment az emlékező társaság és az ottani beszédek után megkoszorúztuk a jelentős szőlészek-borászok emléktábláját, majd visszatérve ebéd következett borkóstolóval. Tagtársunk, ifj. Cs. Darab József ismertette édesapja filatéliai munkásságát.

– 29. Vezetőségi ülés a könyvtárban, 4 fővel, Szné Rózsa Etelka sajnos nem tudott eljönni. A következő ügyekben döntöttünk:

1. Levelet írunk a Polgármesteri Hivatalba, hogy a város arculati kézikönyvét helyezték ki a honlap első oldalára.

2. Levélben javasoljuk Koczor Kálmánnak, hogy kezdeményezze az önkormányzatnál, mint a borlovagrend elnöke, hogy állítsanak emléktáblát a Füredi Panteonban dr. Csizmazia Darab József szőlőnemesítőnek.

3. Földesdy Gabriella füredi metszett pohár gyűjteményének megvásárlásával kapcsolatban megkérdezzük a Balatonfüred Városért Közalapítvány elnökét Molnár Juditot, adnának-e rá pénzt. (dr. Hullerné Takács Ilona). Utána levelet írunk (dr. Hullerné T. I.) a polgármesternek, a vásárlással kapcsolatban, amit időpont egyeztetés (Budáné B. Á.) után beviszünk neki.

4. Kirándulás megbeszélése: Június 2. Fraknó vára és Ruszt (Ausztria). Csonka Endre kért a „Rébusz”-tól buszkielutazásra árajánlatot. Májusi egyesületi délutánon kihirdetjük a tagoknak a kirándulást.

5. Április 18-án a könyvtárral közösen szervezzük Lóczy Lajos könyvének bemutatóját, aminek meghívóját szétküldjük a tagságnak.

6. A 80 éven felüli pedagógusok értékmentő beszélgetésére novemberben kerül sor, megbeszéltük az ezzel kapcsolatos tennivalókat. Fel kell venni a kapcsolatot a Nyugdíjas Pedagógusok egyesületével, az

iskolákkal, óvodákkal, KLIK-kel, önkormányzat művelődési osztályával, hogy a neveket, elérhetőségeket megkapjuk. Szervezők lehetnének egyesületünk pedagógus tagjai, össze kell hívni őket egy megbeszélésre. (Budáné Bocsor Ágnes)

### Április

– 9. Egyesületi délután a könyvtárban. Sári Annamária könyvtáros ismertetett egy időseknek szóló tanfolyamot: Digitális jólét a gyakorlatban. A jelentkezők a számítógép, laptop, tablet, okos telefon használatával ismerkedhetnek meg, 2-4 fős csoportokban, ingyenesen. Dr. Olti Ferenc tagtársunk előadása: Áttörés az Alzheimer megértésében és lehetséges gyógyításában. Az izraeli Weizman intézetben (Rehovot) 2017-ben hallott előadás alapján. 50 % az esély arra, hogy a 80 év feletti megbetegedjenek Alzheimer kórban. Tudósok felfedezése: Agybeli immunsejt (DAM) működési zavara okozza a kór fejlődését. Megtalálták a biokémiai hibát, ami miatt az agy elmeszesedik, plakkok keletkeznek. Az agyi vér-gát megakadályozza a gyógyszerek bejutását. Hogy gyógyszer mikor lesz ebből a felfedezésből? Perszonalizált gyógyszerfejlesztés lesz, 8-10 év múlva remélhetjük a gyógyszert! Adelis Foundation több 100 millió dollárral finanszírozza ezt a kutatást. Bill Gates 40 millió dollárt adott arra, hogy az engedélyezési folyamatot meggyorsítsák.

– 25. Levelet juttattunk el dr. Bóka István polgármester úrnak, melyben javasoltuk, hogy dr. Csizmazia Darab József szőlőnemesítőnek, városunk díszpolgárának állítsanak emléktáblát a Füredi Panteonban, valamint nyilvánítsák a 2018-as évet Csizmazia Darab József emlékévének, születésének 100. évfordulója alkalmából. A kezdeményezést a Balatonvin Borlovagrend és a Magyarországi Borrendek Országos Szövetsége is támogatta. Május végén érkezett a jó hír, hogy javaslatunkat támogatják, idén felavatásra kerül az emléktábla.

### Május

– 7. Egyesületi délután keretében a Füredi História 50. számának bemutatója a Zsidó Kiválóságok Házában. A lapban olvasható „Templomtörténet” címmel Z. Karkovány Judit tagtársunk hosszú cikke a templomról, ezért itt tartottuk a bemutatót. A szerző hosszú kiegészítést fűzött a cikkhez. Két új tag felvételére is sor került: Földesné Apor Gabriella és Fülöp Júlia. Mindketten régi balatonfüredi lakosok.

– 10. Egyesületünk 6 tagja részt vett a VI. Balatoni Helytörténészek Találkozásán Balatonszepezden, a Bertha Bulcsú közösségi házban. Sok érdekes előadást hallhattunk a Balaton környéki helytörténészek-től, kutatóktól, a végén pedig falusétán vehettünk részt megismerve ezt a szép községet.

– 22. Az egyesület 2 vezetőségi tagja a Polgármester úrnak átadott egy levelet, melyben Földesdy

Gabriella tagunk 70 db-os füredi metszett ivópohár gyűjteményét ajánlja megvételre a városnak. Június közepén pozitív hírt kaptunk a polgármesteri hivataltól pohárvásárlás ügyben.

– 30. A művelődési osztálytól értesítést kaptunk, hogy a civil szervezetek támogatására benyújtott mindkét pályázatunk nyert.

### Június

– 2. Sikeres kirándulást szerveztünk Fraknó várába (Burgenland egyik jelképe) és Ruzsra, a gólyák és bor városába (Ausztria). 41 fő, (tagok és vendégek vegyesen) élvezte az érdekes, tartalmas napot. A várban magyar nyelvű idegenvezetés segítségével ismerkedtünk az Esterházyakkal.

– 23. A Városi Helytörténeti Gyűjtemény 25 éves alapítása alkalmából szervezett ünnepségen és fotókiállítás megnyitón több tagunk is részt vett a gyűjtemény Blaha u. 3-ban található épületében.

### Szeptember

– 3. A nyári szünet után egyesületi délután keretében az Állami Szívkórházban megtekintettük a Tagore emlékeket Vidók Ildikó könyvtáros- kultúros vezetésével. Sajnos a Tagore emlékszoba megszűnt, most az emeleti folyosón láthatók fényképek a Nobel díjas hindu költő balatonfüredi gyógyulásának emlékére. Az orvosi könyvtárban vetített képek segítségével láthattuk a volt Tagore emlékszobát is. Dr. Szabó T. Attila tagtársunk felolvasott egy Tagore verset, „Te jöttél” címmel, amit nyelvész édesapja fordított le 1929-ben Tordán, angolból. Hanny Szabó Anikó tagtársunk saját versét olvasta fel Tagore-val kapcsolatban, amit hindi nyelvre is lefordítottak.

– 21. Koszorút helyeztünk el Széchenyi István szobránál az emlékünnepeken.

### Október

– 1. Egyesületi délután keretében a Füredi História 51. számának bemutatója a Lipták Gábor Városi Könyvtárban, 25 tag részvételével. A lapot bemutatta dr. Rácz János felelős szerkesztő. Utána vezetőségi ülés. Téma: 80 éven felüli volt pedagógusok találkozója, nov. 26. programtervezet megbeszélése, levelek megfogalmazása.

– 20. Dr. Csizmazia Darab József szőlőnemesítő, városunk díszpolgára emléktáblájának avatása a Füredi Panteonban. Az emléktábla állítását egyesületünk kezdeményezte, az ünnepségen több tagunk is részt vett, koszorút helyeztünk el az emléktáblánál. Avató beszédet Pálffy Károlyné képviselő asszony mondott. Csizmazia Darab József is megemlékezett édesapjáról.

– 25. Vezetőségi ülés a könyvtárban. Csonka Endre titkár elfoglaltsága miatt nem tudott jelen lenni, de ott volt meghívottként Bartók Lászlóné Márta. Megbeszéltük a 80 éven felüli pedagógusok összejövetelével kapcsolatos teendőket. Az elkészült meghívókat kiosztottuk egymás között, hogy személyesen adjuk

át a 80 éven felülieknek, a vidékieknek postázzuk. 28 fő van a listánkon. Felkérő levelet kell írni a Füred TV-nek a forgatásra, Bán Lászlónak a beszélgetés levezetésére, majd elkészíteni nekik a szerződést. A programban köszöntések, vers vagy ének egy iskolás gyerek előadásában. A beszélgetésben részt vevők virágcsokrot kapnak, asztaldísz is kell. Emléklapot (idézettel) számukra a könyvtárban Tóth Györgyi készít. A rendezvény résztvevői ingyenesen megnézhetik a Zsidó Kiválóságok Háza kiállítását (dr. Olti Ferenc engedélyével). Tóth Györgyi elmondta, hogy a Papsoka 3 rehabilitációs ütem megvalósításához a Zsidó Kiválóságok Háza Alapítvánnyal együttműködési megállapodást kellene kötni a Helytörténeti Egyesületnek. Az elnök aláírta a megállapodást.

– 30. A művelődési osztály 3 utca elnevezéséhez kért e-mailben sürgősen javaslatot, amit megadtunk.

### November

– 5. VII. Balatoni Helytörténeti Találkozó Balatonakarattyán: Honvéd üdülő Napfény hotel étterme. Egyesületünket 8 fő képviselte. A találkozó elején Lukács Bea hivatalvezető ismertette a település jelenlegi helyzetét, majd Ács Gábor, a 90 éves Fürdőtelep Egyesület vezetője szólt, utána dr. Takács Gábor, a találkozó szervezője köszöntötte a szépszámu megjelentet. Ebédig 25 hozzászóló volt, utána is jó néhány. A társaság egy része sétát tett a községben, a Rákóczi fa helyéhez.

– 5. Egyesületi délután 16 órakor a Lipták Gábor Városi Könyvtárban. 29 tag volt jelen. Oláh Emil református táborigazgató, alezredes, előadása a bibliai eredetű szólásokról. Bevezetőjében ismertette a táborigazgató lelkészesség összetételét, feladatát a magyar hadseregben. Minden nagy egyház képviseli magát táborigazgató lelkészekkel, akik miséznek, meghallgatják, segítik a katonákat. Külföldre is mennek, 3 évente, oda, ahol 150-nél több magyar katona szolgál. 150 bibliai eredetű szólás van a magyar nyelvben, aminek nagy részét magyarázta, utalva arra is, hol, melyik könyvben található a bibliában. Pl.: Ember tervez, Isten végez. A fát gyümölcséről ismerik meg. Ki mint vet, úgy arat. Aki kardot fog, kard által vész el. Amilyen az anya, olyan a lánya. A szem a lélek tükre. Aki másnak vermet ás, maga esik bele. Amit nem kívánsz magadnak, Te se tedd. A végén kis ajándékkal köszöntük meg az érdekes előadást. Ő átadta az előadás anyagát, amit lefénymásolva megkaphatnak a tagok.

A tagoktól javaslatokat kértünk és kaptunk a 2019. évi egyesületi délutánok témájához. Többek között az alábbi javaslatok érkeztek: kirándulás tavasszal az Esterházyak nyomában: Pápa, Ganna, Döbrönte; kirándulás – a Feszty körkép megtekintése Ópusztaszeren. Megemlékezés tartása a 25 éve alakult Bf. Helytörténeti Egyesületről. A tagok az otthon található „ereklyéiket” hozzák el az egyik délutánra (eszközök, tárgyi

emlékek, iratok), mutassák meg egymásnak, beszéljenek róla. Vezetett séta a felújított Papsoka temetőben. Legyen előadás a Hungarikumokról, értéktárákról.

Bagó Gyula tagtárs bemutatta a családfájukat ábrázoló nagyméretű rajzot, amit fia, Viktor, és menyasszonya állított össze.

– 15. A könyvtárban tartott „Civil napon” bemutatkozott egyesületünk is. A rövid összefoglalót céljainkról, tevékenységeinkről, kiadványunkról, a Füredi Históriairól, tagjaink adományairól a Helytörténeti Gyűjteménynek, programjainkról, tagjaink kitüntetéséről, stb. Budáné Bocsor Ágnes elnök ismertette.

– 20. Vezetőségi ülés a könyvtárban. Jelen vannak: Budáné Bocsor Ágnes elnök, Csonka Endre titkár, Tóth Györgyi, dr. Hullerné Takács Ilona vezetőségi tagok, Bartók Lászlóné Márta. Megtárgyaltuk, pontosítottuk a „Pedagógus voltam”, 80 éven felüli pedagógusok visszaemlékezései nov. 26-i, a Zsidó Kiválóságok Házában megtartandó rendezvényünk tennivalóit. Feladatok: 25 db emléklap készítése a résztvevőknek: dr. Hné Takács Ilona. Ő rendeli meg és hozza el a virágcsokrokat is. A beszélgetők névtábláit (17 db) Tóth Györgyi készítteti el a könyvtárban. Bné Bocsor Ágnes gondoskodik az ajándék könyvekről: 16 db, az egyesület tulajdonát képező Némethné Rácz Lídia tagtársunk által írt „A régi Balatonfüred”. A vendéglátásról Csonka Endre gondoskodik. A 31 meghívót már kivittük/postáztuk az idős pedagógusoknak, a tagoknak e-mailben elküldtük. Meghívott vendégek: dr. Bóka István polgármester, Hári Lenke alpolgármester, Szabó Lajos tankerület vezető. Sajtó: Napló részéről Kovács Erika. Az eseményt meghirdettük a Füred TV képújságban is, és sok nyugdíjas pedagógusnak szoltunk, hogy jöjjön el a hallgatóság soraiba. Szó volt még az október végi, Megyei Honismereti Egyesület veszprémi üléséről, ahol dr. Hné Takács Ilona, Gubicza Ferenc, Karika Erzsébet, Elek Miklós tagok vettek részt. Ott Bándi László elnök lemondott. Egyesületünk szeretné, hogy az év folyamán kilépett Elek Miklós tiszteletbeli tag legyen. Emiatt Csonka Endre felkeresi őt, megkéri, hogy a januári összejevetelünkön vegyen részt.

– 26. „Pedagógus voltam” – beszélgetés 80 éven felüli tanítók, tanárok, óvónők részvételével – a Zsidó Kiválóságok Házában. A beszélgetésről a Füred TV felvételt készít, levezeti Bán László riporter. 31 nyolcvan év feletti pedagógusnak vittük el személyesen, ill. postáztuk a meghívókat. Meghívásunkat 17 fő fogadta el, végül 15 fő vett részt a visszaemlékező beszélgetésben. A hallgatóság soraiban aktív és nyugdíjas pe-

dagógusok, egyesületünk tagjai és más érdeklődők foglaltak helyet, összesen 51 fő. Budáné Bocsor Ágnes, a Helytörténeti Egyesület elnökének köszöntője után Kazal Zsófia, a Radnóti Miklós Ált. Iskola 6. b. osztályos tanulója szép dallal kedveskedett a megjelenteknek. A pedagógusokat dr. Bóka István polgármester, a Tankerület részéről Szűcs Attila vezető helyettes köszöntötte. A megszólaló idős pedagógusok érdekesen számoltak be hajdani életükről, tanulmányaikról, az akkori iskolai, óvodai munkáról, a gyerekekről. Nagyon tanulságos volt mindezt végighallgatni. A végén mindenki kapott egy emléklapot, virágcsokrot, és Némethné Rácz Lídia tagtársunk által írt „A régi Balatonfüred” c. könyvet. Az összejevetel vendéglátással, kötetlen beszélgetéssel jó hangulatban zárult. December közepén mind a 15 visszaemlékező pedagógust megajándékoztuk a rendezvényről készített 135 perces DVD-vel (Füred TV), aminek nagyon örültek. A DVD-t eljuttattuk az iskoláknak, óvodáknak is.

### December

– 3. A Lipták Gábor Városi Könyvtárban tartottuk hagyományos adventi tea délutánunkat, 15 órai kezdettel. Az elnök üdvözlője után Tóth Györgyi vezetőségi tag, könyvtár igazgató ismertette az Óváros rehabilitáció tervét. Ennek során megvalósul a Helytörténeti Gyűjtemény elhelyezése is a Segesdy u. – Kossuth u. sarkán megépülő házban (kiállító tér, raktár, közösségi szoba). Építkezés kezdete várhatóan 2019 ősz. Csonka Endre titkár felkérte a 24 megjelent tagot, hogy emlékezzünk az év során elhunyt 3 tagtársunkra. Ez után javasolta, hogy a kilépett Elek Miklós legyen tiszteletbeli tagunk, ő beszél vele ez ügyben, a januári összejevetelen megszavazhatja a tagság. Elmondta, hogy a 80 éven felüli pedagógusoknak szervezett visszaemlékező rendezvényünknek jó a visszhangja a városban. Jövőre 25 éves lesz a BF. Helytörténeti Egyesület, ezt megünnepeljük. Ifj. Csizmazia Darab József tagtársunk megköszönte az egyesületnek a dr. Csizmazia Darab József (szőlőnemesítő) emlékévkapcsán nyújtott segítséget, javaslatot, hogy a Panteonban emléktáblát állítottak a tiszteletére. Jelen volt Koczor Kálmán, az MBOSZ elnök-nagymestere is. Ő szegte meg a család ajándékát, egy finom tortát, melyet otya-emléktábla borított. Kellemes hangulatú beszélgetés során fogyasztottuk a teát, a tagok által sült finom süteményeket és a dr. Csizmazia Darab József nemesítette szőlőfajtákból készült borokat.

– 13. Az elnök leadta az önkormányzatnál a megnyert 550.000,- Ft-os támogatási összegről az elszámolást. A pénzt december 20-án átutalták számlánkra.

*A Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület köszönetet mond mindazoknak, akik az elmúlt évben 2017. évi adójuk 1 %-ával támogatták. Az így befolyt 32 492,- Ft-ot az egyesület alaptevékenységének finanszírozására fordítottuk. Kérjük, hogy továbbra is segítsék adójuk 1 %-ával a működésünket!*

**Adószámunk: 18918421-1-19**



Balatonfüred, 1954. május 30. – A Pajtás gőzhajó balesete

Fotó: Bojár Sándor

Forrás: <https://cdn.nwmgroups.hu/s/img/i/1705/20170530131.jpg?w=644&h=429>  
Letöltés ideje: 2014. március 24., 14 óra 30 perc



Fotó: Bojár Sándor

Forrás: <https://cdn.nwmgroups.hu/s/img/i/1405/20140530pajtas-hajo-furedi-hajo-baleset.jpg?w=644&h=429>  
Letöltés ideje: 2019. március 24., 14 óra 31 perc



A Galyatető SZOT vitorlás Tihanyánál 1958 körül

Fotó: Nagy Gyula

Forrás: <https://screenshots.firefox.com/Pdf2i9ZalgxysNAr/www.hajoregiszter.hu>; illetve:

Fortepan 51589

Fortepan 51589

Letöltés ideje: 2019. március 24., 13 óra 40 perc



A Béke SZOT vitorlás az 1970-es években

Fotó: Inkey Tibor

Forrás: <https://screenshots.firefox.com/GJRqwF468a5bSwqI/www.hajoregiszter.hu>; illetve:

Fortepan 120856

Fortepan 120856

Letöltés ideje: 2019. március 24., 13 óra 41 perc



A Lillafüred SZOT vitorlás Zánkán 1988-ban

Fotó: Makai Péter

Forrás: <https://screenshots.firefox.com/0P6XQmARPmHjwsmW/www.hajoregiszter.hu>

Letöltés ideje: 2019. március 24., 13 óra 42 perc