

SZELLE ZOLTÁN

A SZOT SÉTAHAJÓZÁSI KÖZPONT TÖRTÉNETE¹

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.² Sétahajózás volt, melynek Balatonfüredről lett a vezénylese, 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 BHRT³ 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 m², 80 m² és

~~120 m²~~ [125 m² „SZ.Z.”] vitorlafelületű) vitorlás hajó és egy [kettő „SZ.Z.”] 75 m² vitorlafelületű motoros vitorlás, melyekből Vácra az alumínium testű, Balatonfüreden pedig az acélváltozatok készültek. Ezek egyike [1 db. 50 m²-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.

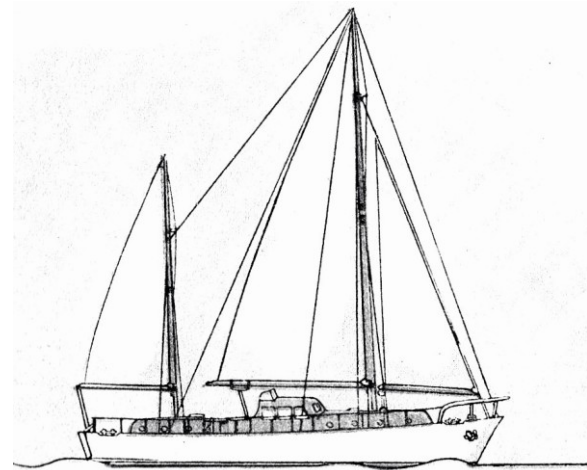
A felmerült problémák miatt a KPM⁴ Hajózási Felügyelete úgy rendelkezett, hogy a javítási munkákat csak a hajózáshoz értő szakemberek és ezek felügyelete mellett hajóépítő, ill. javító műhelyekben lehet elvégezni. Ennek eredményeképpen a javításokat Balatonfüreden a Hajógyár végezte, - a motorok kivételével – 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”.

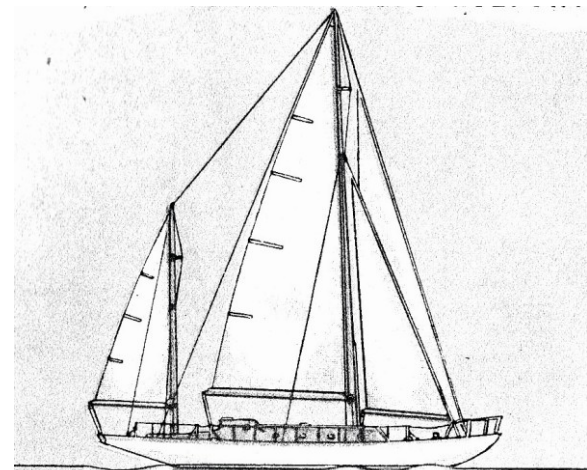
Az alakuláskori 13 hajó a Balatonfüredi Hajógyári készre szerelés után került átadásra, és ezek a következők voltak:

1 db alu., kétárbocos, 75 m² vitorlafelületű, 45 személyes, ms. vitorlás a: BÉKE, (ma PELSÓ)



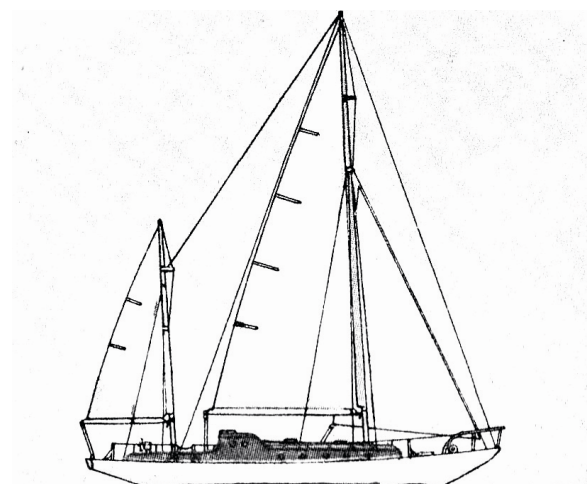
BÉKE motoros sétavitorlás
Vitorlafelület: 75 m²

1 db alu., kétárbocos, 80 m² -es, 30 személyes vitorlás a: GALYATETŐ, (ma PHOENIX)

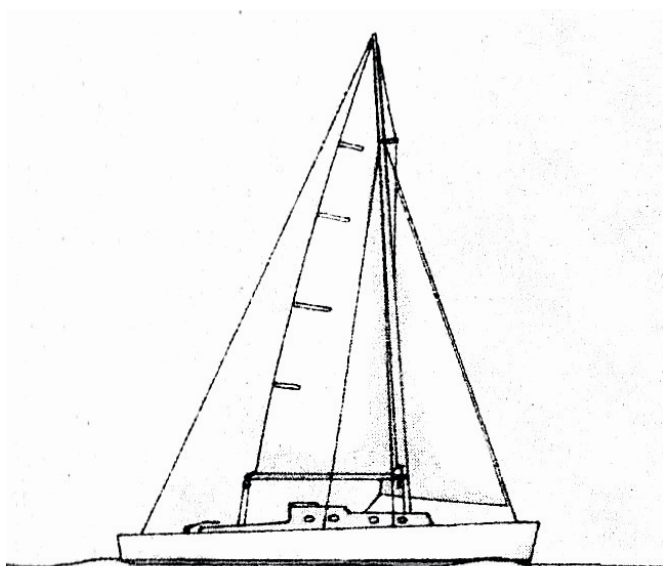


GALYATETŐ sétavitorlás
Vitorlafelület: 80 m²

1 db fa., két árbocos, 75 m² vitorlafelületű, 30 személyes vitorlás a: LILLAFÜRED,



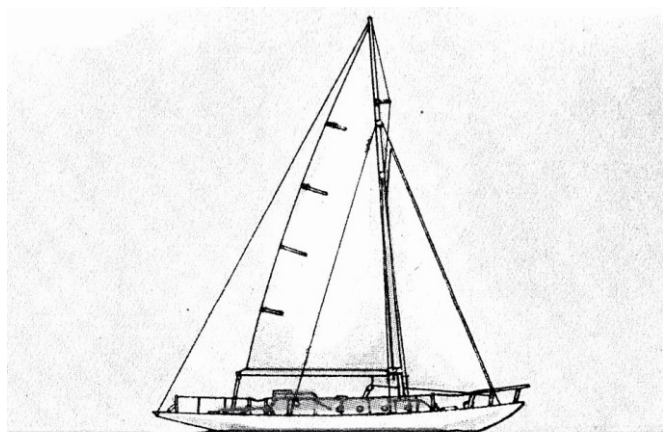
LILLAFÜRED motoros sétavitorlás
Vitorlafelület: 75 m²



„ALUMADÁR”-típusú
bévitorlások

Vitorlafelület: 25 m² (tőkesúlyos)

1 db Alumadár tip, 25 m² vitorlafelületű 6 személyes vitorlás az: OH-BORZI,



CSILLEBÉRC, ESTHAJNAL, GÖNCÖL, KÉK CSILLAG, KÉKMADÁR,
NAPFÉNY, REGE, SARKCSILLAG, VÁNDORMADÁR sétavitorlások
Vitorlafelület: 50 m²

9 db acél, egy árbocos, 50 m² vitorlafelületű 12 személyes vitorlás a: CSILLEBÉRC, ESTHAJNAL, GÖNCÖL, KÉKCSILLAG, KÉKMADÁR, NAPFÉNY, REGE, SARKCSILLAG és VÁNDORMADÁR nevű.

Fotók: Balatoni mindentudó. Közdok, Budapest, 1958. Forrás: Bácsi Gábor (Lovas).

Meg kell jegyeznem, hogy a Hajóipari Igazgatóság 18 vitorlásából az acéltestű ORION és VÉNUSZ nevű 50 m²-es, és a 125 m² - es vitorlások alu. és acél változatai pedig (SZATURNUSZ és URÁNUSZ néven) a MAHART⁵ Balatoni Kirendeltségéhez, továbbá az acéltestű 45 személyes, 75 m²-es ŐSZÖD nevű, (a BÉKE párja) pedig a Minisztertanács Üdülőjébe, Balatonőszödre kerültek.

A hajók teljes befogadóképessége ekkor 219 fő volt, de az 1956-os hajózási szezon nagy része nem a hajóztatással telt el, hanem a hajózó személyzet feltöltésével/biztosításával.

A SZOT Szanatóriumi és Üdülési Főigazgatóság a Sétahajózási Központ első vezetőjének a balatonfüredi *Baán Barna Lászlót* (1917) nevezte ki 1956. május elsejével, aki előtte a SZOT Szanatóriuma Balatonfüred üdülővezető helyettese volt. Megbízatása 1957.04.01-ig tartott. Az üzemegység irodája ekkor Balatonfüreden a Szanatórium keleti szárnyában volt kialakítva, majd innen 1976-ban a Blaha Lujza utca 9. szám alá került.



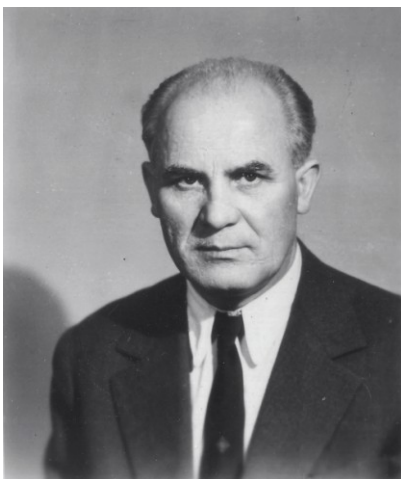
A munkáltató neve (éde) és székhelye		A munka (munkakör) (foglalkozás)		vállaló		A bejegyzés igazolása	
mon- kái- ke- szja	helye- sej- sége	helye- sej- sége	helye- sej- sége	helye- sej- sége	helye- sej- sége	helye- sej- sége	helye- sej- sége
SZ. O. T. SÉTAHAJÓZÁSI KÖZPONT BALATONFÜRED		Közvetítő Közvetítő		1956. máj. 1.		1957. máj. 31.	

Baán Barna László (1917 – 1994) és munkakönyvének részlete. Forrás: Baán Beáta (Balatonfüred).

1957. április elsejétől a következő, megbízott vezetője/felügyelője lett a Központnak a hévízi *Czurda János* (1924), aki a SZOT Északbalatoni Üdülési és Szanatóriumi Igazgatóság Hévíz, kulturális előadójaként a Balaton körüli szabadtéri színpadok működtetéséért is felelős volt. A Központ vezetését – együtt kezdte el *Béresi Antal* (1913) főkönyvelővel, és azt – 1957 decemberéig látta el. A második hajózási idényben már megközelítőleg 20.000 üdülővendéget szállítottak a vitorlások.



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.*⁶ 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 Szívkórház 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 m²-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 MSZMP⁷ 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 m² 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 exFECESKE 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 PRVH⁸ 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).

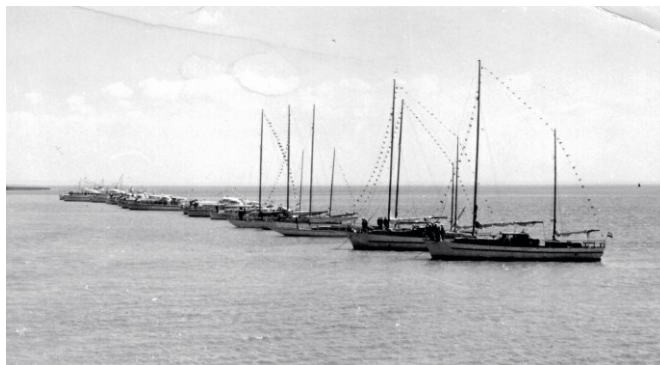
A Balatonon a hajópark összes befogadó képessége így 512 főre bővült és kb. 125.000 utast szállítottak 1978-ban. A fellendülés ellenére fenntarthatósági és téli elhelyezhetőségi nehézségek miatt a fenntartó csökkentette a vitorlások db. számát, így az 50-esekből csak az ESTHAJNAL, GÖNCÖL, KÉKCSILLAG, 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 DANUBIUS⁹ Vasas Sportklubbal a hajópark hajózási idényen túli selyezésére, 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 OTSH¹⁰ Magyar Vitorlásszövetség társadalmi munkaközössége kivételében, 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 felémésztek, 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 BKV¹¹-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 m²-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 szabadáras 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. „presztízsveszteség” 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, rátermettségétől 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 felemelnie, 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 OMFB¹² Vitorlás Klub, az Országos Tervhivatal, a VILATI SE¹³, 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. Csupak.*



„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).

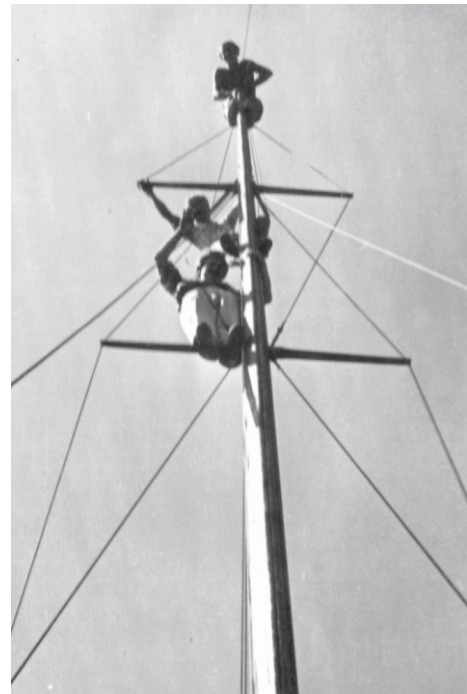


Törökországi kiránduláson (a Kék mecset előtt) 1988-ban. Fotó: Szelle Zoltán (Balatonfüred).

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.² = 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.