

## Kovács Mihály PIARISTA DIÁKOK A BALATONON

### *L A Balaton "felfedezése"*

Manapság, a 20. század végén a Balaton hazánk kitüntetett üdülőhelye és a vitorlázók paradicsoma. Nyaranta százezrek keresik fel üdülés, sportolás céljából, közöttük több ezer külföldi is, főleg a szomszédos országokból.

Nem volt ez mindig így. A múlt század végéig a nyaralás, az évenkénti felüdülés csak kevesek lehetősége, de talán kevesek igénye is volt. Ezek nagy része is inkább a neves külföldi üdülőket látogatta, mert ez volt az előkelőbb. Néhány százan, vagy ezren lehettek mindössze, akik a Balaton melletti falvakban építettek maguknak egy kisebb-nagyobb házat üdülés, nyaralás céljaira, és onnan messziről gyönyörködtek a Balaton szépségeiben.

A Balaton ismertté tétele és népszerűsítése terén sokat köszönhetünk Széchenyinek. Ő honosította meg például a Balatonon a gőzhajózást a múlt század 40-es éveiben. De ez az első gőzhajó csak a Balaton két partja, két kikötője között közlekedett, és 40 évig nem akadt vetélytársa. A legelső, szinte egyetlen üdülőhely, Balatonfüred sem a tóban való fürdésről kapta a nevét, hírét, hanem a savanyúvíz forrásairól és az ezekre épült szénsavas, melegvízes fürdőiről.

A tó maga sem csábított különösképpen a fürdőzésre. A múlt század közepétől kezdve mérik és jegyzik naponként a Balaton vízszintjének az állását. Ez kétméteres ingadozást mutatott a század végéig. A Balatonnak tehát valójában állandó partja se volt. Területe a legkisebb vízállástól a legmagasabb vízállásig kb. a kétszeresére nőtt. Ezért van az, hogy a régebbi települések még az északi parton is elég messze vannak a mai vízparttól.

Először a vízszintet próbálták közel állandóra szabályozni. A Sióra zsilipet építettek a mai Siófoknál és szabályozták. Ezzel sikerült elérni a közel állandó vízszintet. Azután feltöltötték a mocsaras, lapos területeket, és rendezték a partokat. Még 1881-ben letelepedett egy Angliából jött, vitorláhajókat építő mester Balatonfüreden. Ez egymás után építette a szebbnél szebb, családi üdülésre és versenyzésre szolgáló nagy vitorlásokat.

1904-re elkészült az első és talán máig is a legszebb kikötő Balatonföldváron. Ezt követte még az első világháború előtt a szemesi, a tihanyi és a bogiári kikötő. Az almádi kikötő megépítésével 1926-ban fejeződött be a Balaton partjának a teljes kiépítése.

A kikötők közelében gomba módjára szaporodtak az üdülés céljára épített villák, alakultak ki az üdülőtelepek. 1941-ben már 110 000 üdülővendég járt a Balatonon jórészt családi keretben, idősek és fiatalok együtt.

## 1. Cserkészek, vízicserkészek a Balatonon

Az 1910-es években a nálunk is meginduló cserkészzet hamarosan fölfedezte a 14 év fölötti fiúk számára a vízitáborozásban rejlő vonzó és nevelő erőt. Az 1913. évi tutajtábor a Vágón örökre emlékezetes marad. A 20-as évek vízicserkészetének a megteremtésében nagy szerepe volt pesti csapatunknak, a 2-es BKG cserkészcsapatnak és vezetőjének, dr. Sántori Józsefnek.

Eleinte a ladik és a szétszedhető gumikajak voltak a kirándulások és a nyári vízitáborok kedvelt csónaktípusai. Pesti csapatunk vízicserkész rajjai a 20-as években több nyáron is úgy táboroztak, hogy az osztrák Alpokban volt a nyári mozgótábor. Utána valahol az Inn folyó mentén, az ottani könnyű ladikfajtából ("Zülmi") vettek néhányat, és ezekkel a Salzachon, az Innen és a Dunán végigvezve érkeztek haza Budapestre. Ezek a ladikok azután néhány évig kiváló, vízicserkészeket kiképző eszközök voltak itthon a Dunán.

A 20-as évek közepén már magyar csónakmesterekkel építették meg két "örsi hajó"-jukat, a Lomnicot és a Hargitát. Ezek hatevezős, elsősorban a folyókra tervezett, viszonylag gyorsjárású csónokok voltak. A kormányossal és az esetleges "spicc"-cel együtt éppen egy cserkészegység, egy örs számára voltak ideálisak. A szokásos nyári táborozás két-három hetes ideje alatt óriási távolságokat lehetett velük bejárni. Igen kedvelt volt pl. a piaristák által meghonosított "nagy kör". A Dunán leveztek a Sió torkolatáig. Onnan fel a Sión Siófokig. A Balatonon le a Zalatorokig. Fel a Zalán, ameddig csak lehetett a vízállástól függően. Innen lovaskocsikkal átvitették a hajókat és a felszerelést a Rábára. Azon leveztek Győrig, majd a Dunán vissza Pestre. Ezt az utat, vagy ennek egy részét gyalogtúrákkal kombinálva azután más években is, többször is bejárták. 1928-ban például Szemenyei László rajvezető, a későbbi piarista tanár vezetésével a Dunán, a Sión végigveztek, majd körülevezték a Balatont.

Az élénk vízi élet meg is hozta a gyümölcsét. Vízicserkész rajaink a 20-as években világhírűek lettek. Az 1927. évi Dániai Tengericserkész Világtalálkozóval kapcsolatos tengeri vízicserkész versenyeken a mieink hozták el a versenyek fődíját, egy remekbe készült fa Vikinghajó modellt, maguk mögött hagyva a nagy tengeri népek, az angolok, a németek, a dánok és a lengyelek csapatát. A versenyekre iskolánk csapata a Balatonon készült fel. A hajómodell ma a Budapesti Közlekedési Múzeumban tekinthető meg.

Az 1928-ban Tihanyban megrendezett országos magyar vízicserkész versenyeket iskolánk csapata nyerte meg.

Az 1929. évi angliai vízicserkész versenyekre a Balaton-parti Rendesen készült fel csapatunk, és utána a versenyeken a dániaihoz hasonló elsőprő győzelmet aratott.

Az 1933. évi Gödöllői világeserkész találkozóon, a Jamboree víziversenyeit iskolánk csapata rendezte, így a versenyzők között természetesen nem szerepelhetett. A Jamboree versenyait az újpesti öbölben és a Balatonon bonyolították le.

1934-ben a csapat két legfiatalabb rajja a Balatonszemes melletti Őszödön táborozott három hétig, a Vass Tibor raj pedig körülevezte a Balatont. Közben természetesen gyalogos kirándulásokon megtekintették a Badacsonyt, a Szent György hegyet, Szigligetet, a Fonyódi, Bogiári hegyet: a Balaton egész környékét.

A Rozgonyi raj mozgótábort rendezett az Alpokban. Utána a Rábán Rábamolnáritól lekajakozott Győrig. Győrből vonaton utaztak Salzburgba. Innen végig a Salzachon, az Inn folyón Passauba eveztek, majd végig a Dunán egészen Pestig. A rendkívül nagy teljesítményről emlékezetesnek maradt táborozás 24 napig tartott.

A rendi növendékekből alakult vezetőképző cserkészraj 1937-ben a Balaton melletti Ságpusztán táborozott egy 400 holdas fenyőerdőben. A Balatonnal fürdés és úszás formájában ismerkedtek. Ugyanebben az évben a Degré raj evezte körül a Balatont.

## **2. A Tihanyi Yacht Club**

Még a 20-as években iskolánk öregcserkészei és öregdiákjai Tihanyrét közvetlen közelében, tehát a félsziget csúcsánál vettek egy telket. Klubházat is építettek rá TYC, Tihanyi Yacht Club elnevezéssel. Itt gyűltek össze nyaranként baráti találkozókra. Volt egy Búvár elnevezésű hatalmas, öreg kétárbocos vitorlásuk is. Én már csak a hatalmas főárbocát láttam a 40-es évek közepén, mert a hajó tönkremenése után ez lett a Club zászlórúdja. A club sok tagjának saját vitorlása volt, és ezekkel járták külön-külön, vagy kisebb baráti csoportokban a Balatont. Az államosítások alkalmával, 1950-ben tudomásom szerint az egyik bank szerezte meg a TYC telkét és épületét, és az használja ma is. De térjünk most vissza az öregdiákokról a mindenkori diákokra.

### **//. Balatonszárszói Diáküdülő: 1942 - 1950**

1939-ben kitört a második világháború. Az 1924-ben alakult Budapesti Diákszövetségünknek ekkorra a tagdíjából és különféle adományokból jelentős készpénze gyűlt össze. A vezetőség 1941-42-ben már nagyon jól látta, hogy mi lesz a háború vége, és elhatározta pénzének hasznos befektetését.

A 30-as évek közepén a leánycserkészek Balatonszárszó területén építettek egy hatalmas üdülő telepet nyári táborozások céljaira. Hamarosan kiderült azonban, hogy nem tudják jól kihasználni. Elhatározták, hogy eladják. Ezt vette meg a Budapesti Piarista Diákszövetség 1942-ben, és a 225 éves fennállását ünneplő egykori iskolájának adta használatra.

A pesti iskolánk ugyancsak a jubileum alkalmából a fővárostól 50 000 pengő alapítványt kapott tetszés szerinti felhasználásra. Ebből az egyáltalán nem jelentéktelen összegből hozta helyre és szerelte fel fiús, diákos üdültetés céljaira a pesti iskola a telepet az összes, akkor 14 piarista iskola használatára.

#### **1. Az üdülő adatai:**

Neve: Balatonszárszói Piarista Diáküdülő

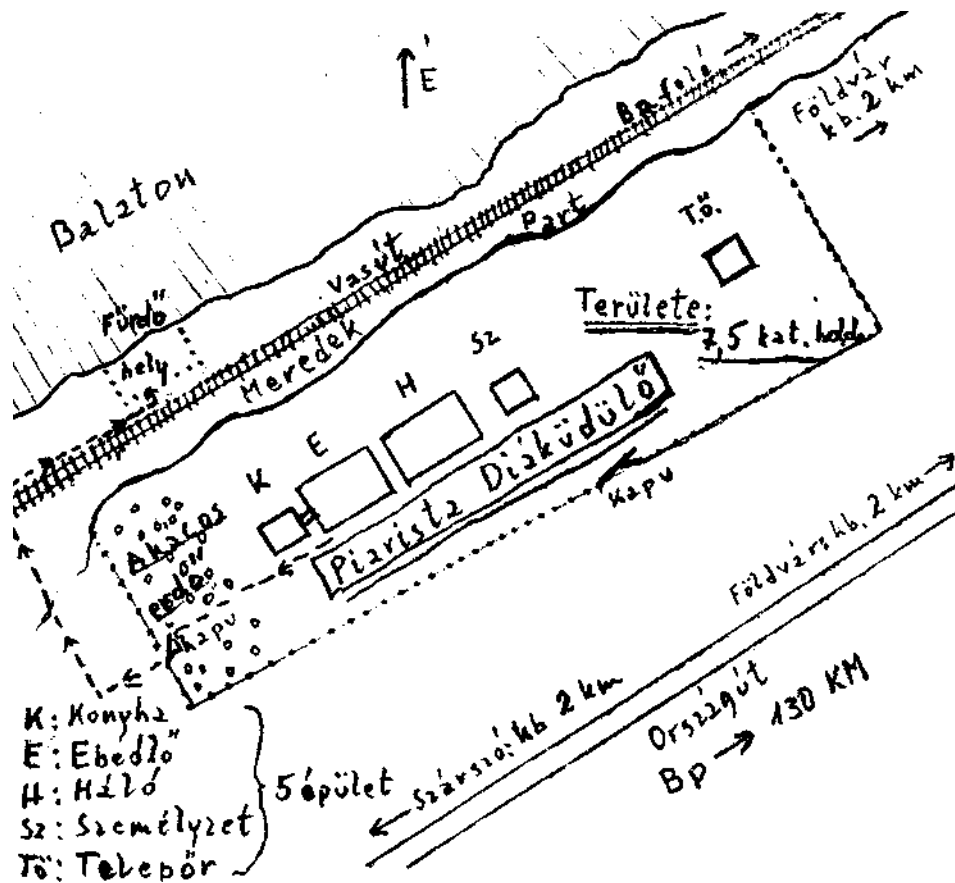
Címe: Balatonszárszó

Ünnepélyes megnyitása 1943. június 27-én, Szent László napján történt.

Vezetője: Péter Mihály piarista tanár

Vasútállomása: Balatonföldvár (mert ez vasúti zónahatár, és közelebb is fekszik hozzá)

Területe 7,5 katasztrális hold. (L. a rajzot a következő oldalon!)



A szárszói üdülő vázlata

Mivel az üdülőtelep nem közvetlenül a tó partján fekszik, ezért a vízparton vásároltak hozzá még két szabványos üres telket is fürdés, napozás és a csónakok kikötése céljából.

A távolság Földvár és Szárszó között mindössze 4-5 km. A vasút itt szorosan a víz partján halad. Az országút pedig Földvár után, a víztől eltávolodva felkapaszkodik egy 25-30 m magas löszdombra, és erről az üdülőtelepünk mellett elhaladva ereszkedik lassan alá. A löszdomb a vasút és a Balaton felé meredek falban, szakadéokban végződik. Az üdülőtelep a löszdomb tetején, az országút és a szakadék közötti, egykori legelő területén fekszik, természetesen drótkerítéssel körülkerítve.

Az üdülőtelepen öt különálló földszintes épület volt. A legfelső, a többi épülettől aránylag távoli a telepőr háza (Tő). Ebben egész éven át ott lakott egy család. A szülők az aránylag közeli, balatonőszödi rendi birtok alkalmazottai voltak, a gyerekek pedig a szomszéd balatonszárszói iskolába jártak.

Hozzájuk legközelebb, de azért tőlük viszonylag távol volt a konyhaszemélyzet lakóépülete. (Sz) 120-130 személy részére naponta kétszer főzni, a reggelit, a tízórait és az uzsonnát elkészíteni bizony nem kis munkát jelentett.

A következő két nagy, de szintén földszintes épület az üdülőké és a felügyelő tanároké. A közös háló (H) négy nagy szobából állt 15-15 emeletes faaggyal. Ezekben aludt a 120-nál soha sem több diák. Az épület négy sarkán egy-egy kis szoba volt a négy felügyelő tanárnak.

Az ebédlő (E) volt az üdülőknek a legdíszesebb épülete. Hatalmas, üvegezett verandájával a gyönyörű Balatonra és a Bakonyra nézett. Bent pedig asztalnál étkezhetett egyszerre mindenki kulturált körülmények között reggel, délben és este. A tizórait és az uzsonnát általában csak úgy osztották ki. Vasár- és ünnepnap reggel az ebédlő kápolnává alakult. Ehhez csak az oltárt az ebédlőtől elválasztó ajtót kellett kinyitni. Esős időben társasjátékokkal és könyvek olvasásával lehetett az ebédlői asztaloknál az időt hasznosan és érdekesen eltölteni.

Az ebédlőt egy rövid fedett folyosó kötötte össze a konyhaépülettel (K). A konyhának az országút felé eső oldala nyitott volt. Itt történt a sütés-főzés. A Balaton felé eső másik fele volt a lezárható kamra, az élelmiszer raktár.

Az üdülő területének délnyugati, alsó része fás, bokros terület. Itt az ebéd utáni kötelező pihenés idején lehetett heverészni, szundikálni. Természetes, hogy futballozásra és különféle egyéb játékokra is volt elegendő hely az üdülő területén. Fürdeni általában délelőtt és délután is lementünk a Balatonra a kis erdőn és a közeli vasúti átjárón át. De borús idő esetén a környező erdőkbe is eljártunk barangolni és hadijátékozni. Néha szerveztünk hajós kirándulást például Földváról Tihanyba a menetrend szerinti hajójáratokon.



*Reggeli ima az ebédlő épülete előtt*

1943-ban 14 iskolánk volt az akkori megnagyobbodott Magyarországon. Az egyes iskoláinkból a következő számban vettek részt tanítványaik a két-két hetes üdülésben. Budapestről 107, Debrecenből 92, Kecskemétről 9, Kolozsvárról 33, Máramaroszigetről 10, Mosonmagyaróvárról 20, Nagykanizsáról 13, Nagykárolyból 6, Sátoraljaújhegyről 6, Szabadkáról 17, Szegedről 31, Tatáról 5, Vácról 64, Veszp-

rémből 7 tanuló. Összesen 480. Az üdülési díj két hétre 60 Pengő volt. Az üdülők zöme az alsós gimnazisták, tehát 10-14 év közötti fiúk közül került ki.

Az üdülőt augusztus folyamán megtekintette az adományozó diákszövetség elnöke, Degré Miklós dr. és a diákszövetség több tagja. A rendfőnök itt köszönte meg nekik az ifjúság iránti nagy szeretetüket.

## 2. A csónakállomány

A fiúk számára berendezett pompás balatoni üdülő természetesen nem lett volna teljes megfelelő számú vízi sporteszköz nélkül. Egy kis késéssel, de ezek is megérkeztek. A négy egypárevezős, öblös csónak az evezés elemi fogásainak a megtanulását szolgálta. A kisebbek inkább ketten eveztek benne, de rajtuk kívül még legalább ketten belefértek. A hatevezős viharálló balatoni "őrsi csónak" szintén négy db. volt. Ezekbe a kormányossal és a "spicc"-cel együtt általában 8-8 gyerek élvezte a küzdelmet a Balaton sokszor tarajos hullámaival. A keskenyebb és alacsonyabb építésű folyami őrsi hajók ezek elől már ijedten menekültek volna a csendesebb parti vizekre, ha a Balatonra merészkednek. Viszont a csendes vízen gyorsabban haladtak, mint amazok.



*"Dinghy" típusu vitorlas csónak*

Ha már a Balaton mellett volt az üdülő, természetesen vitorlásokat is kapott, mégpedig kettőt. Ezek azonban csak a legegyszerűbb "tengeri" tanuló vitorlások voltak. "Dinghy"-nek hívták ezt a típust. Csak egyetlen, 5 négyzetméteres vitorlája volt. Jó időben, közepes szélben jól meg lehetett bennük tanulni a vitorlázás elemi fogásait, de túrázásra, nagyobb utakra nem voltak alkalmasak. Az apróbb gyerekekből három is vitorlázhatott együtt, de lényegében egyszemélyes vitorlás csónakok voltak.

A 10 csónakból álló balatonszár-szói piarista flottát egy megbízható kenései csónakmester építette. Egyszerre akár 50 fiú is útra kelhetett volna velük. De ez ritkán történt meg, mert akkoriban már állandósultak a főleg Bécs és Budapest ellen irányuló bombatámadások. A négymotoros bombázók, "liberátorok" pedig Afrikából és Olaszországból indulva szívesen gyülekeztek a magasból is

jól látható Balaton fölött, hogy onnan induljanak azután együtt az iparvidékek bombázására. Féltünk, hogy katonai alakulatnak néznek bennünket, ha sok hajó megy együtt.

Csónakjaink egész nyáron a vízen voltak. Két sorban kötöttük ki őket a vízbe süllyesztett beton tömbökhöz, "bikák"-hoz elég hosszú láncokkal, hogy a szél irányába szabadon beállhassanak és egymást se zavarják. Impozáns látvány volt. 1944-ben egy adományozó jóvoltából még egy dinghy-t vettünk, így 11 csónakunk lett.

A párevezősökkel és a vitorlásokkal általában csak üdülő közelében gyakoroltunk, a hatevezősökkel azonban néha áteveztünk a Csúcshegyhez, sőt Tihanyba és Füredre is. A gyerekekkel nem is volt baj, inkább az üdülőbe látogató tanárokkal. Egyszer pl. Szűcs János (akkor már 54 éves) és Előd István (akkor 31 éves) szép napos időben és közepes széllel elmentek vitorlázni egy dinghy-vel. A földvári kikötő közelébe érve addig ügyeskedtek, amíg föl nem borultak. A part felé fúj a szél, ezért a csónakba kapaszkodva *váriak*, hogy majd csak kifűjja őket a partra. Egy idő múltán azonban látták, hogy a part nem közeledik. Sőt a felborult csónak a hullámokkal szemben mintha haladna a túlsó part felé, ami pedig elég messze volt. Végül is megunták a várakozást, és a két rossz úszó közül a fiatalabb elindult kifelé, hogy majd segítséget hoz. Az ereje már a végét járta, amikor észreveszi, hogy már a hasa süllyd az alig 20-30 centis vízben a feneket. Szaladt a mólóra és veszekedett az ottan evezgetőkkel, hogy nem látják-e a tőlük 25-30 m-re levő felborult vitorlás csónakot, ahol egy öreg ember van a vízben. Miért nem mennek be érte? Azok nyugtatgatni kezdték, hogy a part felé fúvó szél majd kihozza őket. Az ismételt sürgetésre azonban mégis beveztek értük. Ekkor derült ki, hogy a nyitott csónakból kiesett a vasmacska, és azt szabályszerűen lehorgonyozta. Ezért nem fújta ki a szél már régen a partra. Ebből a szerencsésen végződött esetből is látjuk, hogy a víz nem minden veszély nélküli hely a kirándulni, sportolni akarók számára főleg, ha még kevés tapasztalattal rendelkeznek.

### 3- Háborús üdültetés

1943 nyarán a kéthetes nyaralás díja 60 Pengő volt tanulónként. A 30 éves érettségi találkozósok 2030 Pengőt adtak össze szegénysorsú diákoknak Balatonszárszón való üdültetésére. Az összes hely már előzetes jelentkezés alapján betelt. A tejet és a főzéshez szükséges nyersanyagot a közeli őszödi piarista uradalom házhoz szállította. A nyaralás minden nagyobb zavaró körülmény nélkül úgy zajlott le, ahogyan azt az 1942-43-as értesítőben előre megtervezték.

Nem lehet ezt elmondani az 1944. évi nyári üdültetéséről. A keleti front már közeledett hozzánk. A légitámadások még gyakoribbak és hevesebbek lettek. Az 1943-44-es tanév csak november elején kezdődött, és március végén már be is fejeződött. A nyári üdüléseket már csak azért is megrendeztük, hogy a gyerekek a leginkább veszélyes fővárostól minél távolabb legyenek.

Június elején egy 10-15 főnyi önkéntes csoporttal lementünk az üdülőbe, hogy óvóhelyeket készítsünk az üdülni szándékozók számára. A telek alján lévő erdőben volt egy elég mély vízmosás. Ebből kiindulva néhány, kb. másfél méter mély árkot ástunk. A tetejüket kivágott fákból készült gerendákkal földtük le és betakartuk földdel. Az ilyen óvóhelyek voltak a legbiztosabbak, mert csak a telitalálat tudott bennük kárt okozni.

A nyaralási díj 100 Pengő volt, mert már indulóban volt az infláció, amely azután a következő évben csillagászati méreteket öltött. A nyaralóknak magukkal kellett hozniuk a cukor- és egyéb élelmiszer jegyeiket. Az üdültetést egy négytagú bizottság intézte, amelynek jómagam is tagja voltam.

Az 1943-44. évi értesítőben olvasható terv szerint a harmadik kéthetes csoport cserkész tábor pótló nyaralás volt cserkészszerű programokkal. A negyedik pedig levante ifjúvezetőképző tábor a debreceni igazgatónk, dr. Bátor József vezetésével.

Az első két csoportot jómagam vezettem, a második kettőre csak le-látogattam. A nyaralás végén én készítettem elő az üdülőt a nem éppen reményteljes téli pihenőre. Hisz az oroszok már Erdélyben voltak.

Jellemző a jegyrendszeres világra, hogy annyi tartós élelmiszer maradt (szalonna, sonka, füstöltkolbász, liszt, zsír, ládalekvár, stb.), hogy a következő nyáron két-három hétre is elegendő lett volna az üdülőknek. Hát egy kicsit mást hoztak a most igazán történelmi események.

#### 4. A háború vége, az üdülő pusztulása

1944 őszével egy korszak zárult le, és sok szenvedés közepette egy új korszak radt indulófélben. Az üdülővel a front átvonulásakor történetekről csak a visszamaradt nyomokból és mások elbeszéléseiből vannak elképzeléseink.

November közepén, végén érhettek oda az orosz csapatok. Részben ők, részben - példájukon is felbuzdulva - a környékbeli lakosság kirabolta, sőt amennyire tőlük telt, el is pusztította az üdülőt.

Pesten a tanítás október 1-jén kezdődött, és lényegében október 15-ig tartott. Október 25-én az iskolát lefoglalta a katonaság. Ekkor már mindannyian láttuk, hogy egyhamar nem lesz rendes tanítás. Október végén dr. Albert István prefektus, dr. Előd István, Szemenyei László és jómagam mintegy 30 kispappal felajánlottuk munkánkat a Magyar Vöröskeresztnek, mert úgy gondoltuk, hogy sokakon segíthetünk. Nemcsak "üldözöttek" voltak akkor, hanem elesettek, magukra maradtak, menekültek is legalább ötször annyian. Mindenkin segítettünk, amennyire tudtunk. November végén a Vöröskereszt kitelepülési parancsot kapott Szombathelyre.

A Vöröskereszt anyagából néhány vonatkományt előre küldtünk, majd parancsra mi is kitelepültünk, jóllehet mindannyian józanul úgy gondoltuk, hogy itthon, Pesten talán könnyebb lenne túlélnünk a front átvonulását.

Karácsonyra Szombathelyen kiosztottunk ugyan néhány vonatkományt a Szentgotthárdinál álló vöröskeresztes ruhából és élelmiszerből a rászorulóknak, de utána nem tudtak számunkra értelmes munkát adni, és a püspökvárban lényegében unatkoztunk.

1945 februárjában jött egy volt diákunk azzal a hírrel, hogy odakint, nyugaton sok magyar gyerek hányódik felnőtt magyar vezetők és papok nélkül, pedig ilyenek mehetnének ki hozzájuk. A Kőszegre kitelepült tábori püspökségen Szemenyei László kollégámmal tábori lelkészként kiküldettük magunkat hozzájuk, hogy segítsünk rajtuk, amit tudunk. A másfél éves, nem mindennapos küldetésben végzett munkámról naplót írtam. Most van kiadás alatt "40 000 magyar levante kálvariája a második vilgáháború végén" címmel.

Másfél év múlva, 1946 májusában értem haza a hadifogságból. Mivel a tanév vége felé járt már az idő, nem álltam már be a tanításba, így volt időm rá, hogy a szárszói üdülők ügyeinek is utána nézzek.

3945 nyarán természetesen nem volt üdültetés. Talán nem is volt lent senki Balatonszárszón. Egyéb gondjuk is volt elég az itthonlévőknek.

Amikor 1946 májusában lementem, már csak a pusztítás eredményét láttam, de a környéken lakók elbeszéléseiből eléggé tisztázódtak az események.

1944 őszén, a front közeledtével rendelkezés jött, hogy a déli Balaton-parti üdülőkből le kell hordani, és vízre kell rakni az ott levő csónakokat. Majd a hatóságok átszállítják a túlpartra, nehogy az oroszok azok felhasználásával keljenek át a tavon. Tipikus katonaság és íróasztal melletti hatósági elképzelés! Mivel elegendő erő nem állt rendelkezésre, ezért csak a 7 kisebb csónakunkat tudták levinni a vízre, a négy hatevezős csónakunkat fenthagyták kirakva az üdülő elé.

Az átszállításra persze már nem került sor, mert a front gyorsabban közeledett, mint az átvontatásra talán kirendelt motoroshajók. Helyettük egy-két "hatósági



közeg" járt végig néhány fejszés emberrel, akik minden fellelhető csónaknak le-törték az orrát és bevették az oldalát, így a rendelkezés "szellemének" eleget tet-tek. Két tanári szoba egyszerű berendezése: szekrény, asztal, ágy és szék azon-ban valahogy mégis átkerült Akaiiba, ahol a rendnek akkor még volt birtoka. Ezeket minden nehézség nélkül visszahoztam még 1946-ban.

A telepőr és családja félelmében a front közeledtekor bemenekült a mégis biz-tonságosabb faluba. Egy-egy orosz egység Budapest ostromára menet meg-meg-pihent" az üdülőben. Amikor fáztak, akkor természetesen feltűzelték mindazt, ami éghető volt: a faágyakat, a szalmazsákokat a szalmával együtt és hát a kiválóan égő csónakroncsokból is jónéhányat. Hát bizony ilyenkor első az élet és a túlélés.

A lakosság is "mentette" ami az oroszok átvonulása közben még megmaradt, és érdemesnek látszott az elvitelre, így amikor 1946 májusában lementem az üdülőbe, csak azt találtam ott, ami kő és cserép, illetve pala volt és még néhány csónakroncsot.

## 5- Üdültetés a háború után

1946 nyarán mégis tartottunk csekéztáborszerűen két vagy három "üdülést" 15-20 fiúval. Ekkor volt a híressé vált magyar devalváció, a pénzromlás. Szinte naponta esett felére, negyedére a Pengő értéke, így a mértani haladvány törvé-nyei szerint hamarosan eljutottunk a "mii-Pengős", (milliárd Pengős) "bil-Pengős" stb. bankjegyekig. A lakosság már csak a színe szerint tartotta számon a pénzt (kék pénz, piros pénz, sárga pénz), és áttért a sokkal áttekinthetőbb cserekereske-demre.

Mi is szalonnával, liszttel, zsírral, olajjal, mint élelmiszerral és petróleummal, mint valutával vonultunk le "nyaralni". Élünk is vidáman, mint "Marci Hevesen", mert nagy úr volt akkoriban a petróleum valuta. Csak a visszautazás okozott problémát, mert a MÁV - eléggé elavult módon - csak pénzben fogadta el a jegy árát, de azt mindig a pénz napi értéke szerint igyekezett megszabni, emelni.

A hazautazás előtti napokon egy szabadjeggyel rendelkező fiút felküldtem Pestre, hogy a szülőktől szedjen össze annyi pénzt, amennyit csak tud, hogy haza tudjunk utazni. Igenám, de a visszautazás reggelére ismét vagy negyedére esett a pénz értéke, így összes pénzünket leadva a pénztárnál, csak Erdig kaptuk meg a menetjegyet. Mi az állomáson nyugodt lélekkel betelepedtünk összes felszerelé-sünkkel (pokrócok, főzőedények, kisásók, stb.) egy "Gerő-pullman"-ba (marhavagon), és elindultunk hazafelé.

Az egyik állomáson felkapaszkodott hozzánk a kalauz. Jegyeinket látva azon-nal sejtette, hogy mi Pestig akarunk utazni, amit nem is tagadtunk. Kijelentette, hogy Érdnél lerak bennünket, mert csak addig szól a jegyünk. Mi pedig azt mondtuk, hogy ennyi holmival ugyan le nem szállunk. Büntessen meg bennünket annyira, amennyit a szabály előír, de ennyi holmival lehetetlen begyalogolnunk Érdről Pestre.

Látván nagy számunkat, kisásóinkat és főleg elszántságunkat, nem erőlködött tovább. A Déli pályaudvaron azonban az ellenőrrel megerősítve magát bekísért a pályaudvar parancsnokságra. Itt meghallgatván a tényállást, kiszabták a hivatalos büntetést. Közölték velem, hogy azt három napon belül ki kell fizetnem, és elbo-csátottak bennünket. A harmadik napon ismét nagy pénzértéktelepedés közepette egy cigaretta árából kifizettem az egész összeget. - Hát a devalvációnak is voltak, ha nem is előnyei, de legalább is tréfás következményei.



anyagi helyzetén segíteni. Ez nagyon tanulságos volt számunkra. Érdekes tanulmányt tudnék írni pl. az egyik Erdélyből átszökött jó megjelenésű, szép magyaros bajuszú, 35 év körüli székely emberről, akit egyetemi fölvételre kellett volna előkészítenem. Érettségi féle bizonyítványt nem tudott felmutatni, de ettől függetlenül felvették volna, ha az igen szerény felvételi vizsga követelményeinek megfelel. Nekem négy szemközt bevallotta, hogy még a négy elemi sem végezte el. Ez még nem lett volna baj, de adottsága is roppant kevés volt a tudományokat illetően.

Az akkor megindulni próbálkozó metró építkezésénél dolgozott. Meggyőztem, hogy ne fusson olyan kocsi után, ami úgyse veszi fel. Ekkor arra kért, hogy különböznöm tanítsam meg, mert akkor több lenne a fizetése a kubikolásnál. Ez nem kis nehézségek árán sikerült is. A csekély óradíjat azonban soha se fizette meg. 56-ban Belgiumba disszidált bányamunkásnak, és megírta, hogy milyen szép a fizetése, írtam neki, hogy a tartozása onnan is megküldhető. Azóta sem válaszolt.

A volt diákjainkkal való iskolán kívüli foglalkozást, a nyári evezős túrákat 1949-ben és 50-ben is folytattuk. Az illetékesek ezt - enyhén szólva - nem jó szemmel nézték. Napirenden voltak a koncepciók percek főleg a papság ellen. Ha valaki csak 2 évet kapott, akkor ez azt jelentette, hogy semmit se tudtak rábizonyítani. 1950-ben az egyik evezőstúrán Balatonfüreden mentünk vasárnap templomba. A templomból kijövet egy rendőr és egy civil fogott közre, és bevitték a rendőrségre. Mintegy két óra hosszat faggattak, hogy mit csinálunk, merre járunk, hova vagyok bejelentve, mert akkor aki valahol egy napnál tovább tartózkodott, azt be kellett ott jelenteni. Nehezen ment a fejükbe, hogy mi ott alszunk, ahol éppen ránk esteledik. Ez minden nap másutt van. Tehát a bejelentési kötelezettség nem vonatkozik ránk, mert sehol sem tartózkodunk egy napnál hosszabb ideig. Végül is elengedtek a csónakokban rám várakozó fiúk nagy örömeire. Mikor a túra végeztével Pestre értünk, akkor hallottuk ismerőseinktől, hogy a "Szabad Európa Rádió" már vasárnap este bement a "letartóztatásom" hírére. Elég jó hírszolgálatuk lehetett.

1950. május 12-én kaptunk egy telefont, hogy a TYC-et két nap múlva államosítani fogják. Ha az ott tárolt vitorlásunkat meg akarjuk menteni, akkor sürgősen intézkedjünk. Szemeyei Lászlóval másnap délelőtt már Tihanyban voltunk. Vízretettük a kiszáradt csónakot, és gyönyörű májusi napsütésben átkeltünk Földvárra, hogy Boglárára vitorlásszunk. Az idő azonban hamarosan megváltozott, ahogy az májusban gyakran előfordul. Erős északnyugati szél jött. A mély vizen kellett haladnunk, mert a part közelében már átcsapódtak a tarajos hullámok. Jómagam alaposan kidőlvén tartottam a kormányt és a vitorlát, a László pedig a másik oldalon kétségbeesetten merte ki a becsapódó és bőségesen "beszivárgó" vizet. Másfél óra alatt megtettük a nem kis távolságot, de mindketten alaposan átáztunk alulról, felülről. Vendéglátóinkkal azonban udvariasságból vagy másfél órát kellett még beszélgetnünk a vonat indulásáig a 10-12 fokos "melegben".

A Pesti Műszaki Egyetemnek egy Szabó nevű kolléga volt a lelkesze 1948-ig. A keresztnevét sajnos nem jegyeztem meg, mert mindenki csak Szabó Péter néven ismerte. Egy Micu nevű kabinos vitorlásos ő is járta a Balatont egyetemi hallgatóival az 1948-as kidobása után is. Néhányszor a kikötőkben véletlenül találkoztunk, de más kapcsolatunk nem volt. Az 50-es években őt is perbe fogták, és tanúként engem is beidézték. A fentieknél többet ott sem tudtam róla mondani. 2-3 évet kapott. Utána disszidált, mert mint büntetett előéletű legfeljebb segéd munkásként helyezkedhetett volna el, ha valahol egyáltalán felveszik. - így ment ez - sajnos - akkoriban minálunk.

### *III. Üdülés üdülő nélkül*

#### *Evezőstúrák: 1948 - 1962*

1950 augusztusának végén az Egyház és az állam közötti ún. "megállapodás" alapján két négyosztályos gimnáziumot korlátozott létszámmal visszakaptunk, és az ehhez szükséges tanári kar is a két rendházban maradhatott. A többi mehetett, ahova tudott. Nyolc rendházunkat vették el ekkor, 1948-ban annyi mindent "államosítottak", hogy számon se tudták tartani. Ezért volt az, hogy 1949 és 1950 nyarán nyári "kalózkodó" evezőstúráink alkalmával még fel-felnéztünk a gazdátlan szárszói üdülönkbe.

1951-ben a nyár elején, miután most már törvényesen is mehettünk diákokkal kirándulni és üdülni, lementem érdeklődni a volt szárszói üdülönk után. A szárszói eljáróság nagy örömmel fogadtak, mert kiderült, hogy ők kapták meg az üdülőt, de nem tudnak vele mit csinálni. Eleinte nyilván azt gondolták, hogy jövedelmük is lesz belőle, de aztán belátták, hogy diáküdülőre legfeljebb csak ráfizetni lehet. Ajánlották, hogy vegyük tőlük bérbe, ők pedig a bérösszeget visszatalják nekünk a fenntartási költségekre.

Alapjában igen józan és becsületes ajánlat volt. Megfontoltuk azonban a következőket. A két visszakapott iskolánkban együttvéve a teljes diáklétszám legfeljebb csak 640 lehetett. Másrészt ezek a diákok valamennyien 14 év felettiak voltak. Az egyhelyben való táborozás, üdülés pedig inkább a 14 év alattiaknak való. Mindezek alapján elálltunk a szárszói üdültetéstől, és a két nagy hatevezős hajónkkal való balatoni túrázás mellett maradtunk, ami az elmúlt két-három évben akkorra már jól kialakult.

Az 50-es években minden nyáron 7-8 egyhetes evezőstúrát rendeztünk a Balatonon a két hatevezős, viharálló, külön a Balatonra készült csónakunkkal. Az első túra résztvevői Boglárán rendbehozták, újrafestették a csónakokat, majd onnan indultak a teljes egyhetes túrára. A túrák mindegyikén 15-16 fiú vett részt.



A 40-es évek végén és az 50-es évek elején vízirendőrökkel rnég alig-alig találkoztunk a Balatonon. Hivatalos vízrendészeti szabályok se igen voltak. Mi magunk alakítottunk ki józan "házi" szabályokat. A túrákra való írásbeli jelentkezéskor a szülőknek tanúsítaniuk kellett, hogy fiuk úszni tud, és szervi szívbaja nincs. A jelentkezők névsorát az iskolaorvos is átnézte. Később, amikor a hajók vezetéséhez vízi jártassági vizsga is kellett, akkor uszodában mi úszattuk le a fiúkkal az előírt 200 métert. Erről írást is kaptak.

A napirend nagyjából a következő volt. Ébresztő után a két napos bement a legközelebbi helységbe bevásárolni. Megvették a legalább egy napra szükséges "hideg" élelmet és a főzéshez szükséges nyersanyagot. A többiek ezalatt lebontották a sátrakat, elcsomagolták a közös és az egyéni holmikat, és felkészítették a hajókat az indulásra. Bőséges reggeli után volt az indulás. Egy-két órás evezés után általában megálltunk fürödni, vízipólozni. Ha már a gyomrunkban "harangoztak", akkor nagy nehezen rá lehetett venni a naposokat, hogy kezdjék meg végre a főzéshez az előkészületeket. Ilyen körülmények között a du. 2-3 óra közötti ebéd jó étvággal való elfogyasztásához nem kellett különösebb biztatás. Ezután jött egy kis pihenés, fürdés, majd a legtöbbször késő délutáni második evezés.

A főzést általában férfiakhoz nem illő foglalkozásnak tekintették a fiúk főleg akkor, amikor a naposságban rájuk került a sor. Néha akadt csak igazi szakácsnak termett fiú. Ez ilyenkor meglátszott a főzés gyorsaságán, és megéreződött az ebéd izletességén is. Oyan fiúra pedig egyáltalán nem akadtam, aki mosogatni szeretett volna.

A parton sátrakban aludtunk ott, ahol éppen ránk esteledett. Szinte minden túra körüljárta az egész tavat, és gyalogos kirándulásokon közelről is megtekintette a tó környékének a nevezetességeit. A váltás lehetőleg a szép földvári kikötőben történt. Az utolsó túra Boglárán végződött, ahol a csónakokat gondosan kitarítva tettük el télire. - Néhány év múlva a bogiári öreg csónakmester meghalt. A tároló helyiséget felszámolták. Ekkor téli tárolóhelyünket Almádiba helyeztük át. - 1952-től a csónakok vezetőinek vízi jártassági igazolvánnyal is kellett rendelkezniük. Természetesen ennek a nagyon helyes előírásnak is eleget tettünk.

Az évtized közepén újabb problémákat vetett fel az élet. Rendkívüli módon megnőtt a Balaton látogatottsága. A "vasfüggönyön" túlra nem igen lehetett utazni, ezért a csehek, szlovákok, lengyelek a Balatont lepték el tömegesen. A tetszésszerű helyeken való táborozásukkal már a nyár közepére végigpiszkították az egész Balaton-környéket. Megjelent az un. camping-rendelet. Ennek értelmében csak a hivatalos campingekben lehetett sátrat verni és táborozni.

A mi mozgótáborozási céljainknak ez természetesen nem felelt meg. Az első években úgy oldottuk meg a dolgot, hogy hatevezős csónakjainkra sátrat verve azokban próbáltunk aludni. Hát ez nem volt valami kényelmes hálóhely a nehézkesen felszerelhető sátor és az alacsonyan lévő padok miatt. Kezdtünk a vitorlás hajók felé tájékozódni. (A "csónak" felül nyitott, a "hajó"-nak már fedélzete is van!)

Nyári túráink folyamán többször találkoztunk szintén túrázó vitorlás öregdiákjainkkal. Talán 1957-ben beálltam az egyik ilyen csoporthoz inasnak: vitorlás túrázást tanulni. Egy hétig jártuk két vagy három "társult" Kalóz típusú hajóval a Balatont. Megtanultam, hogy hogyan kell az orrvitorlával is rendelkező, "igazi" vitorlást vezetni. Hogyan lehet rájuk éjszakára ponyvát húzni, és hogyan lehet akár 3 felnőttnek is a nem éppen bő helyen a vitorlásban, sátor alatt aludni. Letettem a vitorlázásból a jártassági vizsgát is.

### A szárszói diáküdülők további sorsa:

Diáküdülönket az 50-es évek elején egy kaposvári iskola kapta meg néhány évre használatra. A kezdeti lelkesedés azonban hamarosan alábbhagyott, mert valószínűleg nem igen akadt, aki a diáküdültetéssel járó nem kis gondokat vállalta volna.

1993 júliusában leutaztam, hogy egy kicsit alaposabban megnézzem, mi is van az üdülönkkel. Az egykori gondnoki ház környéke elhanyagolt falusi ház benyomását kelti. A többi régi épületet mind lebontották. Egy-két kisebb új épület van a telek Balaton felé eső oldalán. A telep déli részén sportolás nyomai látszanak. A kapura az van kiírva, hogy a Budapesti Harisnyagyár sporttelepe. De ekkor - július 6-án - nem látszott, hogy valaki is ténylegesen használná. - A Balaton menti fürdőző helyünk kapujának kiírása is ez. A kapu le van lakatolva.



*Épül az első vitorlásunk*

#### ***IV. Vitorlás hajók építése és próbálgatása: 1958 - 1963***

A balatoni vitorlás túrázásra való áttéréshez minden előkészületet megtettünk. Egy dolog hiányzott csak, - pedig talán mégiscsak ez a legfontosabb:- a vitorlás hajó. Egy Kalóz típusú, 10 négyzetméteres vitorlás akkoriban 15 000 Ft-ba került. Ez számunkra elérhetetlen összeget jelentett. Elhatároztuk, hogy magunk építünk egyet a Természetjáró Szakkörünk keretében, így 4-5000 Ft-ból kijön. Az elhatározást tett követte, és az 1958-59- tanév folyamán a kissé nagyméretű fizikai tantermünk végében, az öregdiákjainktól kapott eredeti rajz alapján megépítettük az első vitorlás hajónkat, a Vándordiákat.

Pesten az iskolából egy kisebb teherautóval vittük ki a hajót a pályaudvarra, és így teherárúként olcsón levitték Boglára. Itt mindjárt jóleső dicséretet kaptunk. Egy öreg csónaképítő mester látogatója volt éppen a tárolóhely tulajdonosának. Amikor kiskocsin betoltuk a telepre hajónkat, a tároló tulajdonosa megkérdezte vendégét, hogy hát mit gondol, ki építette ezt a Pestről hozott új hajót. Az öreg mester jól megnézte alulról, felülről, élűiről, hátulról a hajót, majd most már megalapozott véleményként mondta: "Pető Jánosnak, a neves pesti csónaképítő mesternek látom én ezen a kezenyomatát." - Hát ennél nagyobb dicséretet nem igen kaphattunk volna.

1959 nyarán evezőstúráinkkal párhuzamosan már néhány vitorlástúrát is rendeztünk, amelyeken öregdiákjaink is társultak hozzánk a saját vitorlásukkal.

Már az első túrákon megtapasztaltuk, hogy evezős "csónakok" és vitorlás "hajók" nem igen túrázhatnak együtt. Az evezős csónak például a szélcsendben halad a leggyorsabban, amikor a vitorlás hajó tehetetlen.

Elhatároztuk, hogy a következő tanévben építünk egy második Kalózt is. El is készült 1960 nyarára, és a "Jóbarát" nevet adtuk neki, hisz arra készült, hogy a Vándordiákkal járjon együtt barátságban. Ezt már Almádiban tettük vízre, mert a Bogiári tárolóhely megszűntével az előző szezón végén már oda adtuk be tárolásra a hajóinkat. 1960-ban a 2 vitorlással már 8 vitorlástúra, és a két hatevezős csónakunkkal mindössze 5 evezőstúra volt. De a két csoport általában nem együtt túrázott. Szemmel látható volt, hogy a vitorlástúrázásé a jövő. A két Kalóz összesen 6 fős befogadó képessége azonban nem elégítette ki az ifjúságunk igényeit.

Az egyik öregdiákunk már néhány éve egy új típusú vitorlással túrázott a Balatonon. Ekkor még mindössze 3-4 ilyen, Beluga típusú, 20 négyzetméteres vitorlázatú, 6 személyes, kabinos, elegáns hajó volt a Balatonon. Számunkra előnye volt még az is, hogy uszonyos, nem pedig tókesúlyos hajó volt. Így jobban illett a szintén uszonyos Kalózokhoz. Az 1962-63-as tanévben, mint már öreg hajóépítők bátran nekifogtunk a megépítéséhez.

Az épülő hajó épp hogy csak elfért az első emeleti fizikai tanterem hátsó, szabad részében. Az igen hosszú árbocot pedig csak a fizikai szertárban a szekrények között tudtuk összenyvezni és kigyalulni. A hatalmas uszonyhoz az ócskavas telepen véletlenül olyan 10 mm-es acéllemezt kaptunk, amely helyenként különleges keménységű volt. Így csak a szintén különleges, vidia-betétes fűrőhegygel tudtuk körülfürni és kemény munkával lereszteni, kidolgozni. De a lelkes építő gárda - szinte az egész iskola építette - végül is minden nehézséget legyőzött.

Az építésnek természetesen híre ment. A sportújság is riportot készített a már majdnem kész hajóról. Az újságíró, amikor a hatalmasnak látszó hajótestet az első emeleti tanteremben, a padok mögött meglátta, ijedten csapta össze a kezét, hogy hát hogyan visszük ki innen ezt az óriási hajót! 6 m hosszú 2,2 m széles és közel 2 mázsa súlyú volt. Természetesen mi is gondoltunk erre már a hajó építésének a megkezdése előtt.

Az akkor újjáépülő Erzsébet híd építésének a vezetőjétől, akinek a fia természetesen szintén hozzánk járt, kértünk kölcsön egy közel 10 m hosszú erős gerendát. Csigarendszert kötöttünk a végére. A fölöttünk levő kémiai tanteremnek az utca felé eső ablakán félig kitoltuk és jól megerősítettük. A mi termünk megfelelő ablakán pedig kivágtuk visszailleszthetően a keresztfát, így a hajó élére állítva, kabin nélkül, szűkösen, de éppen kifért. Negyedórára kértünk és kaptunk "utcaelzárási engedélyt". A Távirati Iroda külön meghívatta magát az eseményre, talán azért, hogy hátha elejtjük a hajót. Negyedórán belül már az iskola udvarában volt a belugánk, mert lent az utcán annyi gyerek várta, hogy mint hímes tojást a fejük fölött tartva könnyedén tudták vinni a hatalmas hajót. Az ablakon való kiemelés fényképe több lapban is megjelent. Az elkészült hajó színes fényképe pedig az Ezermester c. folyóirat 1903. évi 6. számának kettős: hátsó-első oldalán, mint az ezermesterkedés kiemelkedő példája. A képek aláírása szellemes újságírói fogással így ismertette az eseményt: a hajót a Mikszáth Kálmán téri gimnázium diákjai építették. - Piarista gimnázium aláírással akkoriban aligha jelenhetett volna meg ez a nem mindennapi hír sem.

A hajó költsége a gyári 60 000 Ft-nak a negyede se lett. Ennek is egy részét úgy teremtettük elő, hogy a két öreg hatevezős csónakunkat a keszthelyi iskolának eladtuk. Mi pedig az eddigi evezős túrák helyett teljesen a vitorlás túrázásra tértünk át.

A hajó leszállítása a Balatonra se volt hétköznapi feladat. A hosszú árboc miatt két vagon kellett volna igénybe vennünk a szállításhoz. A vasúthoz való kiszállításhoz pedig szintén megfelelő teherautó kellett volna. Végül is - némi összekötéssel - a pesti hajógyár teherautója szállította le a hajót szívességből háztól házig.

A vízretétel Balatonalmádiban történt. Az ottani vitorlás sportegyesületnek volt a vízretétel és a hajókiemelés céljait szolgáló daruja. Ezzel tettük a Balaton vizére - nem minden büszkeség nélkül - szép új hajónkat. - A két kalóznak és a belugának is az építését és a vízrebocsátását keskenyfilmen örökítettük meg. - Ettől kezdve három hajóval jártuk a Balatont. Ez az akkor megengedett iskolalétszám mellett éppen kielégítette az igényeket.

Valamikor a 70-es évek közepén jelent meg a Balatonon a vitorlázás érdekes új eszköze a "szörf<sup>1</sup>, vagy a hamarosan magyarosított találó néven "viszka", vitorlás deszka. Mindjárt az első nyáron levettük egynek a pontos méretét, és a tanév folyamán meg is építettük. Hamarosan beláttuk azonban, hogy nem tud együtt futni vitorlásainkkal. Inkább vízparton levő ifjúsági üdülők számára való ez az egyébként igen jó sporteszköz. Mivel ilyen üdülők nem volt, ezért hamarosan túladtunk rajta.



## V. Túrázás vitorlás hsainkkal: 1959 - 1992

### 1. A "Piarista Flotta" kialakulása és leírása

Mint már az előzőkben is említettük az első, saját építésű vitorlás hajónkat, a Vándordiákat 1959 nyarán tettük vízre. "Kalóz" típusú, 10 négyzetméteres vitorlázatú, uszonyos (svert-es) kishajó. A versenyeken ez a hajótípus kétszemélyes. A kormányos vezeti a hajót és kezeli a fővitorlát, a "manschaft" (a legénység) pedig az orrvitorlát. Jó időben egy személy is boldogulhat a hajóval. A megengedett maximális terhelése egyébként három személy. Ez a hajónk olyan jól sikerült, hogy még az idén, a 34. szezonban is használtuk, pedig vízretételkor 15 éves életkorban is kiegyeztünk volna.

A Jóbarátot, a Vándordiák testvérhajóját, a következő tanévben építettük meg. Ezen néhány, kevésbé sikeres újítást alkalmaztunk, így ezt a hajónkat "már" 24 éves használat után selejteznünk kellett.

A Fiastyúkot az 1962-63-as tanévben építettük. 20 négyzetméteres a vitorlázata, és igen szép kabinja is van. Hivatalosan még ez is "uszonyos kishajó". Lezárható kabinjában négy személy kényelmesen aludhat. A kabinra az ajtókat is elkészítettük, de soha se használtuk, mert mindig volt valaki a hajóban, vagy a hajó közelében. Éjszakára olyan nagy sátrat húztunk a hajóra, hogy hat személy is aludhatott benne. Később, újabb jogi szabályozás után már csak 5 személyre engedélyezték. Eddig 30 nyáron használtuk, de még ma is igen jó állapotban van.

A két Kalóz mellé a 70-es években vettünk egy használt harmadikat is. "Szélhámosénak neveztek el. De már 10 év múlva - a Jóbaráttal együtt - ezt is selejteznünk kellett.

1983-ban egy műanyag Kalózt építettünk. Ez még csak 10 éves, tehát fiatal. A műanyag hajók élettartama szinte korlátlan. A fából készült idősebb hajóink élettartamát is úgy növeltük meg, hogy üvegszállal erősített műanyag bevonatot kaptak.

1990-ben egy tökesúlyos, "B-16" típusú műanyagból épült, négyszemélyes hajóval egészítettük ki a Piarista Flottát.

### 2. A jelenlegi (1992. december) hajóállományunk:

Vándordiák 34 éves 10 m<sup>2</sup>-es 3 személyes faépítésű Kalóz

Fiastyúk 30 " 20 " 5 " " Beluga

Nyári-pad 10 " 10 " 3 " műanyag Kalóz

B-16 3 " 16 " 4 " műanyag tökés.

#### Az elmúlt években kiselejtezett hajóink: Jóbarát

1900-83. 24 év faépítésű Kalóz Szélhámos

1975-83- 8 év faépítésű Kalóz

### 3. A túrák száma, a résztvevők létszáma

Eleinte 8-9 egyhetes túra volt minden nyáron. A nyári szünidő meghosszabbodása és az öregdiákok szeptember eleji túrájának bevezetése óta 10-11 túra is van nyaranta.

A flotta befogadó képessége 15 fő. Újabban azonban évente több túránkhoz is szívesen csatlakoznak jelenlegi, vagy volt diákjaink a saját vagy bérelt hajójukkal, így volt már 29-es létszámú túránk is.

Egy nyáron a résztvevők száma:

10 túra X átlag 16 személy 160 személy. 34  
év alatt: 34 év X 100 személy 5440 résztvevő.

A résztvevőknek kb. a fele leteszi a túra végén a kishajón való vitorlázásból a jártassági vizsgát, így a balatoni vitorlás túrázóknak nem jelentéktelen hányada a mi egykori túrázóink közül került ki. Ezt igazolja a sok nyári találkozás ismerősökkel a vizén.

A 60-as évek közepétől a kecskeméti iskolánk is használja hajóinkat. Eleinte évente csak egy túrájuk volt, de ma már a túráknak közel a fele a kecskeméti túrája. Most, hogy már négy iskolánk van, és még néhány más iskola is közelebbi kapcsolatban van velünk, megfontolandó ezek bekapcsolása is a nyári vitorlás túrázásba. Három-négy hajónál többnek azonban eléggé bajos az összetartása, így talán helyesebb volna új csoportok szervezése, új hajókkal.

### 4. A túrák szervezése

A túrák szervezője a 70-es évek elejéig jómagam voltam. Ekkor szemem romlása miatt Fórián Szabó Zoltán tanár úr vette át ezt a munkát. 1984-től pedig Kecskemétről Veréb Zsolt, Budapestről pedig Gyüre András tanár úr a túrák szervezője.

A szervező feladata igen változatos. A túrákat húsvét táján meghirdeti. Az egyes túrákon mindenegyres hajó vezetésére felkér vitorlásvezetői vizsgával rendelkező tanárokat vagy idősebb, mai vagy egykori megbízható diákokat. A vezérhajó és így az egész flotta vezetője mindig tanár. - Az első túrát legtöbbször a szervező tanár vezeti. Ennek a csoportnak kell ugyanis rendbehozni, újrafesteni a hajókat. Jó ha a nyár végén, az utolsó túra után a hajók eltevését is a szervező tanárok egyike vezeti, mert a hajók alapos kimosása és gondos eltétele legalább annyira fontos, mint az első túra előtti előkészítése.

Vitorlás hajóink tárolási helye kezdetben Balatonboglár volt. Néhány év után Almádiba költöztünk át, mert az előző tároló helyet felszámolták. A 80-as években a ferencesek balatonaligai telkén voltak télen a hajóink szabad ég alatt, de gondosan letakarva. Később mégis jobbnak láttuk a Túravitórlás Klub alsóörsi tárolójába vinni télire a hajóinkat. Most is (1992., ősz) ott vannak.

### 5. Biztonság a Balatonon

A vízen való élet, munka, utazás, a vízi kirándulás mindig veszélyesebb volt, mint a szárazföldi. A szegedi ember ennek okát röviden így fejezi ki: a víznek nincs gerendája. A túrák meghirdetésekor mi erre minden évben így hívjuk fel a figyelmet: "A vitorlázás nem minden veszély nélküli sport. Ezért csak olyanoknak ajánljuk, akik a Balatont már valamelyest ismerik. Elsősőknek (15 éveseknek) pedig csak kivételes esetben."

Csökkentik a veszélyeket a hatósági intézkedések. Ezért van a nyári időben viharjelzés a Balatonon. Ez a tömegek biztonságának a növelését szolgálja. Ezért kell minden egyes vitorlás vezetőjének hatósági megbízott előtt úzásból és hajóvezetésből jártassági vizsgát tennie. A hajók "utasaitól" a hatóság nem követeli meg az úszni tudást. Mi ezektől is mindig megköveteltük. A túráinkra való jelentkezési lapon, - amit a szülők is aláírnak - ez a nyilatkozat áll: Megengedem, hogy fiam vitorlástúrán résztvegyen. Úszni tud, szervi szívbjaja nincs.

Mihelyt URH készülékeket lehetett üzemeltetni, azonnal szereztünk be ezeket is hajóink számára. Sajnos hatótávolságuk elég kicsi, és használatuk éppen a legszükségesebb időkben nehézkes.

Vitorlásainkban mindenki számára van úszómellény vagy habanyagból készült mentőöv. Ezt komolyabb időben fel kell venni. Újabbán felfújható gumimatracon alszik az elkényelmesedett ifjúság. Ezek a matracok borulás esetén mentési célokra is használhatók. - Növeli biztonságunkat az is, hogy több hajónk megy együtt, és így baj esetén könnyebben tudunk egymáson segíteni.

Mindezek az intézkedések csak csökkentik a vízi élet veszélyeit, de sajnos teljesen meg nem szüntetik.

A 60-as évek elején pl. a Tihany kikötőben éltünk át egy rendkívüli vihart. Hirtelen jött. Rövid ideig tartott. De olyan erős volt a szél, hogy a víz egy részét is vitte magával. A víz felszínén egy olyan 20-25 cm-es levegő-víz réteg képződött, ami víznek ritka volt, tehát úszni, fennmaradni benne nem lehetett, levegőnek meg sűrű, belélegzésre alkalmatlan. A másnapi hivatalos jelentés szerint több tucat csónak és vitorlás borult fel vagy süllyedt el, és tiznél többen fulladtak a vízbe a Füred-Tihanyi öbölben, ahol a vihar a legerősebb volt. Másnap, amikor már gyönyörű időben mentünk tovább, nem messze a Tihany kikötőtől egy elsüllyedt tőkesúlyos hajónak a vízből kiálló árboccsúcsát is láttuk. Pedig ezek a tőkesúlyos hajók elég nagyok, és a legbiztonságosabb hajóknak számítanak a Balatonon.

Az elmúlt évtizedekben már jónéhány borulás volt a mi vitorlásainkkal is. Ezek általában nem különösebben veszedelmesek. Komolyabb, de még jól vitorlázható időben is a Kalóz felborulásához elegendő egy-egy alaposan elhibázott kormánymozdulat, vagy a hajó ügyetlen kiülése. A borulás káros következménye a legtöbbször csak annyi, hogy a holmik (takarók, élelmiszerek, stb.) eláznak, vagy egy-két ügyetlenül elcsomagolt apróbb holmi kiesik a hajóból és elúszik. Hajóink fából vannak, vagy légszekerénnyel vannak ellátva, így borulás esetén fennmaradnak. Lehet beléjük kapaszkodni, amíg segítség nem jön, vagy ki nem visz bennünket a szél a partra.

Az elmúlt 50 év balatoni nyaraltatása, evezős és vitorlás túrázásai során két alkalommal történt tragikus baleset.

Kecskeméti diákjaink egyik túráján fürdés közben az egyik fiú meghalt. A rendőrségi vizsgálat szerint szívszélhűdést kapott. Ez még a 60-as években történt.

1983-ban tragikusabb baleset volt a keszthelyi medencében. A Zalatorok környékéről indultak késő délután hajóink a meleg nyári nap után megélénkülő szélben Máriafürdő, Fonyód felé. Sötétedéskor "sárga" jelzést észleltek, amikor tehát partközeiben még szabad vitorlázni, így annál inkább igyekeztek a jelzett vihar elől a máriafürdői védett kikötőbe. Közvetlenül a kikötőbe való befutás előtt megjött a vihar.

Az egyik Kalóz még szerencsésen befutott a kikötőbe. A középütt haladó vezérhajó már nem mert bemenni az elég szűk bejáraton, és a kikötő szája előtt a nyílt vízen lehorgonyozóit. A másik Kalóz a kikötő közelében, alig száz méterre a

vezérhajótól felborult. A sötétség és a vihar miatt ezt a vezérhajóból nem vették észre. A borulás olyan szerencsétlenül történt, hogy a hajó az erős hullámszásban egészen átfordult, és az árboca belefűrődött a mély víz határán meredekebben emelkedő fenékbe, és ott, a hullámtörésben rögzítette a hajót. A legénység egy ideig kapaszkodott a hajóba, és várták, hogy a part felé fúvó szél majdcsak kiviszi őket. Amikor már nagyon átfáztak, akkor indultak csak meg úszva a "marás"-on át a part felé. Az egyetemista kapitány és az egyik harmadikos fiú nem ért partot.

Én másnap délelőtt érkeztem le a baleset színhelyére. A rendőrségi vizsgálat akkorra már megállapította, hogy szabálytalanság nem történt, és tragikus balesetről van szó. Ez természetesen nekünk vezetőknél, és méginkább a hozzátartozóknak nem sok vigasztalásunkra szolgált.

A fentiekben leírt tragikus baleset után és azóta is többször fontolgatjuk, hogy tovább folytassuk-e ezeket, az általunk is megtapasztaltan nem veszélytelen túrákat. Sok érv van a továbbfolytatás mellett, amiket a következőkben még felsorolok, de azt hiszem, hogy a továbbfolytatás mellett a legnagyobb érv az, hogy a fiatalok nagy része, ezek nélkül a túrák nélkül is, magánkezdeményezésekkel, kevésbé tapasztalt vezetőkkel, és így sokkal nagyobb kockázattal is részt venne hasonló túrákon. - Ezért folytatjuk.

## **6. A vitorlás túrázás nevelési és nevelődési értékei**

Három tanévben is nagy nevelési értéke volt a hajók megépítésének. 15-17 éves diákok, akiknek fűrész, gyalu addig soha sem volt a kezükben, a terv, a rajz és a megvalósulás közti kapcsolatról fogalmuk se volt, és az akárhányszor különleges anyagok beszerzési nehézségeit sem ismerték: neki mertek vágni az építésnek, és hónapok szombat délutánjainak a feláldozásával véghez is vitték. (Akkor még szabad szombatok sem voltak!)

Hogy mi játszódott le bennük, azt talán egy elsős fejezte ki a legjobban. Az éwégi iskolai kiállításon a kiállított új hajó mellett elmenve azt látom, hogy úgy simogatja a hajót, ahogy talán a lovas szokta a kedvenc paripáját. Megkérdeztem tőle: No, hogy tetszik a hajó. Ezt felelte: "Tanár úr, én soha se hittem el a tanév folyamán, hogy valóban el is készül ez a hajó. Az általános iskolában is előfordult, hogy nekifogtunk valaminek, és azután nem lett belőle semmi. Ez pedig itt van készen."

Nagy nevelő értéke van a prózai eseményeknek, például a mindennapos bevásárlásnak és főzésnek. Ez a túráinkon naponkénti váltással sorra megy, mint Tápén a bíróság, mert az első és utolsó nap kivételével minden nap főzünk. Ügyes és leleményes naposok esetén ez a munka sokszor hoz számukra megérdemelt elismerést, de mindig növeli bennük az édesanyák és a háziasszonyok iránti tiszteletet, akik ezt a fontos munkát évtizedeken át szótlanul végzik.

Evezős túráink idején a főzés általában estére maradt, mert száraz gallyat kellett gyűjteni hozzá és ideiglenes tűzhelyet építeni. Vitorlás túráinkon már a kikötőkben aludtunk, ahol nem lehetett a parton tüzet rakni. Benzintűzhelyet szereztünk be. Roppant előnye volt ennek, hogy a Belugában menet közben is tudtunk vele főzni és így a kikötőkben is. Ez már valószínűleg luxus-kirándulásá alakította túráinkat. Persze az új korosztály ezt hamar megszokta, és ma már magától értetődőnek veszi.

Több ezer városi gyerek tanult meg a többszáz túrán küzdeni a természettel. Minden egyhetes túra célja a Balaton megkerülése a vitorlázás fogásainak elsajátításával és alkalmazásával. Ez megfelelő széllel 3-4 nap alatt is megtörténhet, de

6-7 nap alatt állandó cirkálással is kikényszeríthetjük a természettől. - Kolumbusznak és vitorlázó hajósainak az élményeiben részesülünk.

Belekerülünk egy legtöbbször véletlenül összeverődött csoportba. Rajtunk is áll, hogy ez a hét végére egy kellemes csapat lesz-e, amelyre évek múlva is szívesen emlékezünk vissza. Ha közreműködünk, ez a legtöbbször sikerül is!

Végül egy kedves vitorlás szójáték: "A vitorlázás a bátrak sportja, mert ott merni kell!" Ennek tréfás emlegetésekor a becsapódó víz kimérésére gondolkunk, de a másik értelme is igaz: tanulhatunk okos merészséget, józan kockázatvállalást. - Milyen nagy szükség van erre éppen a mai időkben!

Úgy vagyunk a vitorlázással is, mint az autózással. Tudjuk, hogy a vasút biztonságosabb, mint az autó. Mégis sokszor inkább az autóval való utazást vállaljuk annak kényelme, sok előnye és sokszor egyszerűen csak a szépsége miatt.

## **7. Érdekes, izgalmas események túráinkon**

A sok nyár, a még több túra természetesen sok érdekes, izgalmas eseményt is hozott. Nézzünk ezek közül most egynéhányat.

Az 50-es években, még az evezős túrák idejében történt a következő eset. Még macskánk - természetesen vasmacskáról van szó - sem volt. Este a hajót egyszerűen felhúztuk a partra, és ott "aludt" mellettünk. Az egyik nap valahol Szárszó táján olyan szép, csendes este volt, hogy a legénység nem tartotta szükségesnek a partra felhúzni a hajót, hanem egy kőhöz kötve a part közelében egyszerűen lehorgonyozta. Reggel felébredve látták, hogy volt hajó, nincs hajó. Ijedten telefonáltak fel hozzám Pestre, hogy eltűnt a hajójuk. Dél tájban érkeztem le hozzájuk, és csak annyit mondtam nekik, hogy jöjjenek velem, a Földvári kikötőben van a hajójuk. Úgy néztek rám, mint valami látnokra. Pedig nem volt benne semmi varázslat. En először Siófokra mentem, a balatoni révkapitányságra, és megérdeklődtem, hogy nem jelentettek-e be valahonnan egy talált hajót. Azt mondták, hogy éppen az előbb jött egy ilyen telefonüzenet Földvállról.

Utólag könnyű a történeteket rekonstruálni. Az éjszaka gyöngye délnyugati, tehát a parttal párhuzamos szél fúj. A hajó, elszabadulva a köről, amihez kikötöttek, szép lassan elindult a Földvári kikötő felé, amitől kezdetben mintegy három km-re volt. A kikötő szája délnyugatra nyílik, így a hajó éppen beteretlődött a kikötőbe, és felült a strand melletti homokos észak-keleti partra. Még egy karcolás se esett rajta. Reggel a strandolók vették észre a magára hagyott nagy csónakot, és a strand úszómestere jelentette az ügyet a rendőrségnek. - Száz évben, ha egyszer fordul elő egy ilyen eset.

Egy másik alkalommal erős, de nem viharos észak-nyugati szélben indultunk Keszthelyről az északi part mentén. Balatongyöröknél a kanyarban felerősödött a szél, ezért kikötöttünk. Az utánunk alig 150-200 m-re jövő Kalóz azonban nem akart előtűnni a kanyarban. Távcsovel pásztáztam végig a Balatont, és nagynehezen felfedeztem, hogy már vagy 2 km-re a parttól, leszerelt vitorlával tolja a szél őket a túlsó part felé. Telefonon felhívtam a Keszthelyi vízi rendőrséget, és elmondtam nekik a történeteket. Jó negyedóra múlva rohan felénk a rendőrségi motoros hajó, majd hirtelen kanyart vesz, és tart a közeli móló felé. A hajó mögül pedig az addig vontatott és az általunk észre se vett Kalózunk, mint egy eldobott dárda röppöl ki hozzánk az egyik fiúval a kormányznál. A másik két fiú pedig a rendőrségi hajóról integetve a kikötő felé tartott.

A történet a következő. A kanyarban felerősödő szélben a kormányos elvesztette a bátorságát, és elhatározta, hogy lehorgonyoz és vár, amíg a szél gyengül. Kidobták a horgonyt, és leszerelték a vitorlát. A munka végeztével vették csak

észre, hogy már vagy 300 méterre vannak a nádistól. Rögtön tudták, hogy az összecukható macska becsukva került a fenékre, és ezért nem horgonyozta le a hajót, hanem csak csökkentette a hátrafelé való haladási sebességét. Látták, hogy a most már szembe jövő hullámok se különösebben veszélyesek. Elhatározták, hogy hagyják magukat "átcsúszni" az egyre közeledő túlsó partra. A motoros rendőrhajó már a túlparttól néhány száz méterre érte el őket. Megkérdezték, hogy vissza akarnak-e menni a másik két hajóhoz, vagy itt hagyják őket. Egy fiút kormányosként hagyva a vitorlásban a másik kettőt pedig felvéve a hajóra, átvontatták őket hozzánk. - A Kalóz kormányánál ülő fiú, azt hiszem, soha se felejt el a motoros hajó hatalmas hullámaiban, a most már széllel szembe való utazásának az élményeit.

A harmadik izgalmas esemény valahol, talán a Badacsony kikötő közelében történt és részben hasonlít az előzőhöz. A hirtelen jött és erős széllel kísért hideg nyári esőben a flotta végén haladó Kalóz lehorgonyzóit a nádas közelében, hogy ott várja be az idő jobbra fordulását. A másik két hajónk befutott a kikötőbe. Az arra haladó utasszállító felajánlotta, hogy a személyzetet kiviszi a kikötőbe, de a hajót nem. Azért majd bejöhettek később, ha az idő megjavul. Az idő nagy nehezen megjavult, az eső elállt, de a hajónak nyoma veszett.

Azoknak, akik az eső elmúltával késő délután a túlsó parton sétáltak, érdekes élményben volt részük. Egy vitorla nélküli vitorlás hátrálva közeledett lassan a parthoz. A sekélyebb vízhez érve eladkadtt, majd az erős hullámverésben megtelt vízzel, és így hanyódott a hullámokon. A kíváncsiskodók begyalogoltak a hajóhoz, és meglepetten látták, hogy sok pokróc és egyéb túrafelszerelés van a hajóban, de utasoknak se híre, se hamva. Felcsaptak mentőknek, és anélkül, hogy az iszapba már beágyazódott uszonyt előbb gondosan felhúzták volna, nagynehezen kivonszolták a hajót a partra, és több kárt okoztak benne, mint a vihar. - Ilyen állapotban talált rá hajónkra a keresésére indult túravezető tanár. - A túra hátralevő ideje és a következő hét is túrázás helyett jórészt a megrongálódott hajó javításával telt el.

## ***VI. Múlt -jelen -jövő***

Az előzőkben áttekintettük a magyar piarista diákok 50 éves balatoni túráinak, kalalandozásainak az eseményeit. A szomorúakból igyekszünk okulni, a hála Istennek sokkal több örvendetesnek pedig ma is szívből tudunk örülni. 8 evezős és 9 vitorlás csónakunk illetve hajónk volt az elmúlt idők folyamán. Ezeknek a legnagyobb részét mi magunk építettük. Kb. 7 000 személy vett részt nyaraltatásainkon és túráinkon. Ezek legnagyobb része az akkori tényleges diákjaink közül került ki.

Az elmúlt nyáron (1992.) például 11 túránk volt a Balatonon 7 különböző tanár vezetésével. A résztvevők száma az öregdiákokkal együtt meghaladta a 170-et. Nemcsak iskoláink száma, hanem tanulóink létszáma is évről-évre örvendetesen növekszik. Meg kellene találnunk a módot a diákjainkkal való nyári foglalkozásoknak nemcsak a növelésére, hanem korszerű irányokba való kiterjesztésére is.

A ma is meglévő kerékpározás, a hegyekben való túrázás, a folyókon való kenuzás és kajakozás mellett talán szóba jöhetne a vitorlázó repülés is. Jómagam még a 30-as évek végén, mint rendi növendék és egyetemi hallgató a vitorlázó repülésből letettem az első, az ún. "A" vizsgát Esztergomban a Cserkészrepülőknél. Szegeden pedig a 40-es évek elején mint kezdő tanár a VH-ikes és VIII-ikos diákjaimmal Algyőre jártam ki vitorlázó repülő kiképzésre. Itt próbáltam ki az akkor megjelent első magyar tervezésű, Vöcsök elnevezésű vitorlázó sportrepülőgépet és a Cimborá elnevezésű, szintén magyar tervezésű kétüléses vitorlázó repülőgépet is.

Ez a sport természetesen még a balatoni vitorlázásnál is kevesebbeknek való. Azonban ma a sárkányrepülés, az ultra könnyű motoros sportrepülőgépek és az egyre szaporodó magánrepülőgépek korában aligha lehet teljesen abszurd ötletnek tekinteni.

A. M. P. I.