

50 év

Túravitorlás Sportklub

FORRÁS

ASBÓTH TIBOR
BÁN ISTVÁN DR.
DANOS JUDIT
DÉNES D. ISTVÁN
DULIN JENŐ DR.
ELEKES BÉLA IFJ.
ELEÖD KRISTÓF
ERDŐSS GÁBOR
ERDŐSS SÁNDOR
GAÁL PÉTER DR.
HAFFNER ISTVÁN
HOMONNAY ZSOMBOR
FINÁCSY ERNŐNÉ – ÁDI NÉNI,
DESSEŐ MÁRIA ADRIENN
FRIGYER ATTILA
GARÁDI ISTVÁN

HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁR ÉS IRATTÁR
BONHARDT ATTILA DR., IGAZGATÓ
HAJÓ MAGAZIN, FOLYÓIRAT
HAJÓZÁSTÖRTÉNETI KÖZLEMÉNYEK
HEGYI DÉNESNÉ
HISTÓRIA, TÖRTÉNELMI FOLYÓIRAT
HOÓS RITA
HEYDUCK GYÖRGY
KÉPES SPORT, HETILAP
KENEDI KATA
KENÉZ LÁSZLÓ
KÖRMENDI JUDIT
LEHÓCZKY GÁBOR
LITKEY FARKAS
LIPOVSZKY GYÖRGY
MAGYAR NEMZET, NAPILAP
MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR
ORSZÁGOS LEVÉLTÁRA
MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR
VESZPRÉM MEGYEI LEVÉLTÁRA
MAJOROSS BEA
MAJOROSS PÉTER
MARTIN JÁNOS DR.
MATYIKÓ SEBESTYÉN JÓZSEF
ÚJ EMBER, KATOLIKUS HETILAP

MURÁNYI GÁBOR
NAGY GYULA
NÁRAY VILMOS
NÉMETH BOTOND
NÉPSPORT, NAPILAP
NÉPSZABADSÁG, NAPILAP
NEMZETI SPORT, NAPILAP
ORSZÁGOS RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
KOMMUNIKÁCIÓS SZOLGÁLAT
PETŐFI IRODALMI MÚZEUM,
DIGITÁLIS IRODALMI AKADÉMIA
POMORSKA VOJNA AKADEMIJA, RIJEKA
HADITENGERÉSZETI AKADÉMIA
RAJÁGH LÁSZLÓ IFJ.
RIPKA EDIT
RUJÁK ISTVÁN
SCHMALZ ILDIKÓ
SIKLÓSI MÁTÉ
SCHINKOVITS ANNA
SPORTMÚZEUM, SZABÓ LAJOS
SZABÓ JÓZSEF DR.
SZÉNÁSY JÓZSEF DR.
SZÜCS MARGIT
ZALAI ILDIKÓ
TAHY PÉTER
TÚRAVITORLÁS ÉRTESÍTŐ
VÁTI ÉPÍTÉSÜGYI DOKUMENTÁCIÓS ÉS
INFORMÁCIÓS KÖZPONT TERVTÁRA
VESZPRÉM MEGYEI HÍRLAP
VITORLÁS ÉRTESÍTŐ
VITORLÁZÁS, FOLYÓIRAT

A serene landscape photograph of a calm lake at dawn. The water is still, reflecting the soft, hazy light of the sky. In the background, a line of dark, silhouetted trees stands against the horizon. The foreground is dominated by the dark, vertical stalks of reeds or grasses, some of which are reflected in the water. The overall color palette is muted, with various shades of blue, teal, and grey, creating a peaceful and atmospheric scene.

50 év

Túravitorlás Sportklub

HAJÓ MAGAZIN KÜLÖNKIADÁS, 2014.

ISSN:
1216-9161

KIADÓ:
**TÚRAVITORLÁS SPORTKLUB,
MÉDIA & MARKETING KFT.**
© MINDEN JOG FENNTARTVA

SZERKESZTŐ:
SZEKERES LÁSZLÓ

NYOMDAI MUNKÁK:
PROSPEKTUS NYOMDA, VESZPRÉM
FELELŐS VEZETŐ: SZENTENDREI ZOLTÁN

Ez a kiadvány a TÜV tanúsítványa szerint az ISO 9001 szabványnak megfelelő, famentes, 100 százalékos klórmentes, környezetbarát technológiával előállított papírra készült.

Fotó:

BARICZ KATALIN
BUJNOVSZKY TAMÁS
DARÓCZI GERGŐ
DARÓCZI BENCE
DÉNES D. ISTVÁN
EMBER KÁROLY DR.
FORTEPAN.HU
GAÁL PÉTER
JANKÓ VIRÁG
JOÓ KRISTÓF
KOSSA ISTVÁN
KOTNYEK ANTAL
KRAMER ISTVAN DR.

LIPOVSZKY GYÖRGY
MAG ANDREA
MAKARA TAMÁS DR.
NÁRAY RICHÁRD
PÁLINKÁS ZSOLT
RTV ÚJSAG
SZABÓ JÓZSEF DR.
SZALAI JENŐ
SZAMÓDY ZSOLT
SZEKERES LÁSZLÓ
TÓTH NÓRA
TUMBÁSZ HÉDI
UMANN KORNÉL

TARTALOM

ELŐSZÓ	6	TVSK BAJNOKOK ÉS BAJNOKSÁGOK	133
50 ÉV ÖRÖKSÉGE	7	A TVSK MAGYAR BAJNOKAI	134
A KOR	9	ANDORKA RUDOLF	134
MAGYARORSZÁG A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ UTÁN	10	BAGI ESZTER	134
VITORLÁZÁS A HÁBORÚT KÖVETŐEN	13	BALOGH JÁNOS	135
A KLUBALAPÍTÁS ÉVE: 1964	17	BISZTRAY FRIGYES	135
XVIII. NYÁRI OLIMPIA, 1964., TOKIÓ	23	BISZTRAY B. GYÖRGY	136
A KLUBALAPÍTÁS ELŐZMÉNYEI	25	CSIHA LÁSZLÓ	136
VITÉZ SOLTI LÁSZLÓ	31	CZÉGAJ PÉTER	137
VITORLÁZÓ SZAKCSOPORT	39	ELEKES BÉLA	137
SOLTI LÁSZLÓ A TESTNEVELÉS ÉS A SPORT ÉRDEMES DOLGOZÓJA!	47	IFJ. ELEKES BÉLA	138
TÚRAVITORLÁS SPORTKLUB	51	FINÁCZY LÁSZLÓ	138
TVSK TELEPEK	75	FRIGYER ATTILA	139
FONYÓD	76	HEGYI DÉNES	139
ALSÓÖRS	77	HÓNIG PÉTER	140
KESZTHELY	79	KELEMEN TAMÁS	141
ALMÁDI	80	KENEDI ISTVÁN	141
ÁBRAHÁMHEGY	84	KUTICS KRISZTIÁN	142
BALATONFÖLDVÁR	86	NÁRAY VILMOS	142
HAJÓÉPÍTÉS A TVSK-BAN	87	DR. MAJOR ISTVÁN	143
25-ÖS TÚRAJOLLE	88	DR. MAJOROSS LÁSZLÓ	143
REBELL	90	DR. MAJOROSS PÉTER	144
EURÓPA 30-AS	91	NAGY TIBOR	145
OKTATÁS	93	DR. PERJÉS ISTVÁN	145
UTÁNPÓTLÁS	94	RIPKA LÁSZLÓ	146
OKTATÁS	95	SCHOLTZ IMRE	146
TVSK VITORLÁSTÚRÁK	97	IFJ. SCHOLTZ IMRE	147
FIATALOK EGY ÚJ VILÁGBAN – GYERMEKTÚRÁK 1954–1958.	101	SZABÓ GÁBOR	147
ÚJKORI TVSK GYERMEKTÚRÁK	107	SZEKERES LÁSZLÓ	147
FLOTTATÚRÁK	111	SZÉKELY RÓBERT	148
LEHOCZKY CSABA, 1924–2003.	112	DR. TAKÁCS ISTVÁN	148
EGYÉB TVSK TÚRÁK	112	TAKÁCSY GÉZA	149
TVSK TENGERI VITORLÁSTÚRÁK	113	TÖNKŐ GÁBOR	150
VERSENYZÉS A TVSK-BAN	115	TUSS MIKLÓS	150
TVSK VERSENYSZAKOSZTÁLY	117	ZENTAI ÁRPÁD	151
A TVSK ELSŐ VERSENYE	117	MAGYAR BAJNOKSÁGOK A TVSK RENDEZÉSÉBEN	152
TVSK KUPA FÖLDVÁR–KESZTHELY	119	JOLLE BAJNOKSÁG	152
FÖLDVÁR–KESZTHELY, 1946–1968.	120	REGINA BAJNOKSÁG	152
TVSK FÖLDVÁR–KESZTHELY	122	A KLUB ELNÖKEI	153
		DR. PÁLOS ISTVÁN, ELNÖK	154
		DR. SCHMALZ JÓZSEF, ELNÖKHELYETTES	155
		AZ ELSŐ INTÉZŐBIZOTTSÁG	155
		DR. MARTIN JÁNOS, ELNÖK	158
		HEGYI DÉNES, ELNÖK	159
		FRIGYER ATTILA, ELNÖK	159
		SIKLÓSI MÁTÉ, ELNÖK	159

ELŐSZÓ

Nehéz dolga van a krónikásnak, amikor a Tűravitorlás Sportklub elmúlt ötven évét tekinti át. Egy, mégoly' fontos, de nem országos jelentőségű történet hiteles dokumentálása sokszor nagyon esetleges, hiányos. Jelen esetben a fellelhető dokumentumok közel sem teljeseek. Ami a rendelkezésünkre áll, azok a TVSK, illetve elődjének »hivatalos« kiadványai, a Vitorlás Értesítő, majd Tűravitorlás Értesítő javarészt tényeket közöl, azokat is a kor elvárásainak megfelelően, így ezekből a valódi szándék nem is igazán derül ki. Pedig a cél egyértelmű: az alapítók szerettek vitorlázni, és ennek a feltételeit kívánták megteremteni. Ezt viszont elsősorban a visszaemlékezésekből tudhatjuk meg, de számolnunk kell azzal, hogy ezek sokszor pontatlanok, illetve egy sor fontos részletkérdésre nem adnak hiteles választ. Más esetben előfordul, hogy két elbeszélés ellentmondó. Amennyiben feljegyzésekből, hivatalos iratokból nem bizonyítható egyik vagy másik állítás, akkor jelezve, de meghagyjuk az ellentmondást, ha csak nincs valamilyen alapunk az egyiket megerősíteni, esetleg cáfolni.

Az alapítók – és a kezdetekben résztvevők – igazán büszkék lehetnek arra, amit elértek, de az utódaik miatt sem kell szégyenkezzenek. Az idők során sokan vettek részt a klub munkájában, akikről talán illene megemlékeznünk, de a terjedelem okán ezt sajnos mégsem tehetjük meg. Tudjuk, hogy sokan név szerint talán kimaradtak ebből az összeállításból, de ez nem jelenti azt, hogy rájuk ne emlékeznék jó szívvel.

A mai tagság nevében is köszönjük mindazt amit elődeink – értünk is – tettek.

50 ÉV ÖRÖKSÉGE

Gyermekkoromban gyönyörű helyre kerültem, születésemtől fogva az alsóörsi TVSK kikötőben töltöttem nyaraim jó részét, ahol rengetegen voltunk együtt gyerekek. Ma már nosztalgia a korabeli viskók közötti nádas és mocsár, az akkor még hajóktól mentes sziget, vagy a sufniiban gyártott optimistek hada.

Akkor nem éreztem, hogy mekkora csoda részese vagyok, csupán élveztem, hogy ott lehetek. Nem éreztem és nem tudhattam, hogy mit jelentett, hogy nyolc évvel az 1956-os forradalom leverése, és mindössze egy évvel a kádári amnesztia után őrseink – vitorlázókat tömörítő! – civil szervezetet alapítottak, majd kikötőket építettek önerőből. Csak részese voltam a csodának.

Részese voltam akkor is, amikor az 1980-as évek elejétől húsz hajóval jártuk körbe a Balatont, számháborúztunk, úsztunk, bociztunk és vitorlázunk. Nem tudtam, hogy a TVSK tagjai által szervezett gyermektúra már két generációval idősebbek számára is létezett.

Ma azt látom: a csoda lényege az volt, ahogy alapítóink tettek egymásért. Nem a saját érdekükben, hanem egymásért. Közösen tolták a hajókat le tavasszal a kikötőkbe, közösen vették ki azokat a vízről. Ha valakinek eszébe jutott, hogy szervezzen egy túrát, aki csak tudott, ott volt. Ha valakinek eszébe jutott, hogy szervezzen egy nagyhajós versenyt, aki tudott csatlakozott, segített. Biztosan voltak, akik nem értettek egyet fontos, lényeges dolgokban egymással, de egy biztos: együtt építették a klubot, mely csodák csodájára nem csak a '60-as éveket élte túl, mindmáig az ország legnagyobb taglétszámú vitorlás egyesülete, öt saját tulajdonú kikötőt üzemeltetve.

Öt évtizede létezik a Csillagtúra, bő harminc éve, ma is van Földvár–Keszthely verseny, és számos egyéb program. De az utolsó években sem tétlenkedtünk, hiszen klubunknak vannak új magyar bajnokai, új versenye, a Szüreti Regatta, új utánpótlás-nevelő programunk. A Kikötőink szebbek, vonzóbbak, mint valaha.

A TVSK idén, 2014-ben ötven éves, ezért az elnökség egy, a múltat bemutató könyv kiadásáról döntött. A könyv levéltári kutatásokból, fényképekből, cikkekből, levelekből épül fel, meg persze sok emlékből, élményből. A legfontosabb: az élmények »gyártásával« a jövőben se hagyjunk fel, hiszen további ötven év múlva akkor tudjuk majd elmesélni, miért voltunk méltóak arra, hogy nagyapáink, szüleink ilyen gyönyörű örökséget hagytak ránk.

Kívánok minden olvasónak jó szórakozást, és köszönöm minden egykori és jelenlegi tagunknak, a könyv megszületéséhez nyújtott segítségét.

Siklósi Máté
TVSK elnök



A KOR

1964. február 21-én megalakult a Természetbarát Szövetség Budapest V. kerületi Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlázó Szakcsoportja.

Amilyen egyszerű ma leírni mindezt, olyan nehéz lehetett a megvalósítás ötven évvel korábban.

Hogy mi vezethetett el a Túravitorlás Sportklub – pontosabban elődje, a Vitorlás Szakcsoport – megalakulásáig, ahhoz két dolgot is meg kell értenünk.

Az első, hogy legalább nagyvonalakban lássuk a második világháborút követő kort.

A történetünk szempontjából talán még fontosabbak a közvetlen előzmények: az az esztendő, 1964. amelyben a Szakcsoport megalakulására sor kerülhetett.

A második világháborút követően, 1947-ben aláírásra került a párizsi békeszerződés, amely rendezte Magyarország – mint vesztes hadviselő fél – és a győztes szövetséges hatalmak viszonyát. Az országban a Szövetséges Ellenőrző Bizottság a megszálló szovjet csapatokkal gyakorolta a polgári irányítást.

Magyarország a második világháború után

Menjünk vissza majd hetven évet az időben: 1945-öt írunk, a szovjet csapatok a német-nyilas uralom alól felszabadították, és ugyanakkor megszállták Magyarországot. Megkezdődött – és rövid idő alatt végbe is ment – a világháborút követő kommunista hatalomátvétel Magyarországon.

A szovjet 2. Ukrán Front csapatai 1945. február 13-án elfoglalták Budát. Ezzel – miután Pesten már január 18-án véget értek a harcok – befejeződött Budapest felszabadítása a fasiszta és nyilas uralom alól. Más történészek szerint, Budapestet nem felszabadították, hanem ellenséges városként bevették. A magyar vezetés Budapestet nyílt várossá akarta nyilvánítani, hogy megkímélje az ostromtól. Hitler azonban másképp döntött, közölte Szálásival, hogy Budapest erőd, melyet, ha kell, háztól házig fognak védeni. Ezzel a sorsa meg is pecsételődött. A nagyvárosok között Sztálingrád és Leningrád után Budapest ostroma tartott a legtovább – több mint száz napig – a második világháborúban.

A háború befejezésével hazánk romokban hevert. Budapest pedig különösen rosszul járt: értelmetlenül, katonailag nehezen indokolható hadműveletek miatt gyakorlatilag megbénult az élet, egyetlen ép híd sem maradt a német pusztítás miatt. Nem volt élelem, az épületek negyede elpusztult, becslések szerint a maradék fele lakhatatlanná vált. Budapesten a két oldalon harcolók halottainak és sebesültjeinek a száma 420 ezret tett ki, csak a szovjet katonák közül nyolcvanezer lelte halálát a fővárosban.

A háborút követően a feladat világos volt: újjá kellett építeni az országot, a vidéket és a fővárost egyaránt, ami – legalábbis a lényegét tekintve – meglepően gyorsan megtörtént.

Az illegitimitásból kilépő Magyar Kommunista Párt (MKP) szerepe a szovjet jelenlét miatt jelentősen megnőtt. A Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SzEB, elnöke Vorosilov marsall) folyamatos nyomást gyakorolt a magyar bel- és külpolitikára, segítve a magyar kommunistákat. A felszabadult területeken rendezett ideiglenes nemzetgyűlési választásokon (1944. december) már érzékelhető volt a szovjet befolyás. A MKP taglétszáma gyorsan növekedett: februárjában harminc, októberben kb. ötszázezer tagja volt! A párt vezetői mindenben a szovjet érdekeknek megfelelően cselekedtek. Az 1945 tavaszi – a kommunisták által, a saját sikerüknek beállított – földreform felszámolta a nagybirtokrendszert. 1945. november 4-én választásokat tartottak Magyarországon – ekkor a nyugati hatalmak és a Szovjetunió még együttműködött –, melynek során kiderült, hogy az ország demokráciát – de legalábbis biztosan nem kommunista politikát – kíván. A választások abszolút győztese (57,3%), a Független Kisgazda Párt (FKGP) azonban – szovjet nyomásra – koalíciós kormányt volt kénytelen alakítani, amelyben a fontos tárcákat (pl. belügy, közlekedésügy) kaptak a kommunisták. A kisgazdák az óriási infláció és a földreform miatt súlytalanná váltak. Ráadásul a szovjet hadsereg asszisztálásával megalakult a kommunista vezetésű Gazdasági Főtanács. Ezzel végleg kicsúszott a gazdaság irányítása a Tildy Zoltán, majd a Nagy Ferenc vezette kormányok kezéből.

Az 1946. március 5-én a Baloldali Blokk – MKP, Szociáldemokrata Párt (SZDP), Nemzeti Parasztpárt (NPP) megalakulásával kezdetét vette a kisgazdák hatalomból történő kiszorítása. 1946. tavaszán a kommunisták elérték, hogy a FKGP húsz nemzetgyűlési képviselőjét kizárják a pártból. Törvényt alkottak az „államrend és a köztársaság büntetőjogi védelméről”, és a MKP megkezdte ellenfelei eltávolítását (konceptiók perek). 1946. májusában az ún. B-lista alapján több mint hatvanezer közalkalmazottat, elsősorban kisgazda szimpatizánsokat távolítottak el az államparátusból. Kezdetét vette az egyházi szervezetek feloszlatása (Katolikus Népfőiskolai Mozgalom, cserkészmozgalom), egyházi személyek bebörtönzése (többek között Mindszenty József, bíboros-érsek), a civil társadalmi szervezetek megsemmisítése.

A forint bevezetése (1946. augusztus. 1.) pénzügyi stabilizációt eredményezett, ami a MKP népszerűségét növelte. A Szov-



Pusztítás mindenütt – 1945.



Az ország romokban, de épül az új szovjet emlékmű – 1945.



Öt hónap alatt épült fel az első »állandó« átkelő, a Kossuth híd – 1946.

Nagy Ferenc és Rákosi Mátyás – 1947.



..... országgyűlési képviselőválasztó kerület.

..... vármegye.

..... járás.

..... város.

..... község.

..... sz. szavazókör.

Névjegyzék kivonat

A saját szavazókörre helyett más körzetben szavazó rózsára
(1945: VIII. tc. 36. §-ának (2) bekezdése, 1947: XXII. tc. 17. §-a)

A választó névjegyzékben feltüntetett sorszáma:

családi és utónéve (férjzett-nőnél a leánykori családi és utónév):

születési helye és éve:

Megjegyzés:

1947. évi hó n.

A kék cédula – 1947.



Új forint-tervek – 1948.



Rajk László, Kádár János és Kossa István – 1948.

Áru nem volt, ezért a jegyrendszer 1951-ig tartott

BUDAPESTI KENYÉRJEGY			BUDAPESTI KENYÉRJEGY		
Érvényes: 1945. máj. 1–31-ig.			Érvényes: 1945. jún. 1–30-ig.		
A jegy tulajdonosának neve: lakása:			A jegy tulajdonosának neve: lakása:		
A jegy utánzásáért, vagy ezzel elkövetett bármilyen visszaéléstől törvényesabban büntetés jár.			A jegy utánzásáért, vagy ezzel elkövetett bármilyen visszaéléstől törvényesabban büntetés jár.		
Május 25-26	Május 27-28	Május 29-30	Június 25-26	Június 27-28	Június 29-30
Beváltható 1945. május 25-től 30-ig			Beváltható 1945. június 25-től 30-ig		
Május 19-20	Május 21-22	Május 23-24	Június 19-20	Június 21-22	Június 23-24
Beváltható 1945. május 19-től 24-ig			Beváltható 1945. június 19-től 24-ig		

jetunió pedig, a magyar kommunistákat segítve, átítette a jóvátétel visszafizetését. Az új ár- és bérrendszer elszakadt a világtól, a kapitalista gazdaság elsorvadását eredményezve.

A MKP ekkor már nyíltan a polgári erők ellen lépett fel: köz-társaság-ellenes összeesküvés vádjával, a Belügyminisztérium Államvédelmi Osztályának (ÁVO), később Államvédelmi Hatóság (ÁVH) irányításával megkezdtek a kiscgazda vezetők letartóztatását. 1947. február 25-én a Szovjetunióba hurcolták Kovács Bélát, a FKGP főtitkárát, és további ötven kiscgazda képviselőt kényszerítették távozásra a pártból. 1947 májusában lemondatták és emigrációba üldözték Nagy Ferenc miniszterelnököt, ugyanígy járt Varga Béla, a parlament kiscgazda elnöke is. Tildy Zoltán, köztársasági elnök 1948 júliusában távozott tisztségéből.

1947 augusztusában kezdetét vette a szovjet típusú tervgazdálkodás bevezetése (hároméves terv).

Az 1947. augusztus 31-ei választások a visszaélések jegyében zajlottak: a választói névjegyzékből kb. 460 ezer, feltehetően polgári érzelmű személyeket hagytak ki, ugyanakkor a kék cédulák (ideiglenes választói névjegyzék-kivonat) segítségével a MKP káderei több voksot adtak le pártjukra. A MKP 22,3 százalékkal megnyerte a választást, az SzDP-vel 37,17 százalékat szereztek, de a választók nagy része, 55 százaléka a polgári és ellenzéki pártokat – FKGP 15,3, utódpartjaival együtt az 52 százalékat kapott – támogatta. A választásokat követően azonban a kommunista belügyminiszter (Rajk László) irányításával, ajánló szelvényekkel történő csalás vádjával megsemmisítették a Magyar Függetlenségi Párt (MFP) mandátumait, a pártot betiltották. 1948. június 12-én a MKP és a Szociáldemokrata Párt (SZDP) egyesült, a kikényszerített pártfúzióval egyidejűleg eltávolították a SzDP demokratikus szárnyát, többek között Kéthly Annát.

Az új néven – Magyar Dolgozók Pártja (MDP) – működő kommunista állampárt az egypártrendszer megteremtésére törekedett, és hozzálátott a szisztematikus államosításhoz (bankok, üzemek, iskolák), a maradék pártok, és minden ellenzéki erő likvidálásához. A Magyar Függetlenségi Népfront néven megteremtett (1949. február 1.) kényszerszűkítés (MDP, NPP, FKGP) előre felosztva a parlamenti helyeket, már vetélytársak nélkül »nyerte« (96,2%) az 1949. május 15-ei választásokat, ezzel kezdetét vehette a sztálini típusú állam kiépítése, a Rákosi Mátyás-féle kommunista diktatúra megteremtése.

Rákosi Mátyás 1947 után egyre inkább a hatalom rabjává vált. Pozícióinak megszilárdítására minden eszközt elfogadhatónak tartott, így például a Svájcban szabadságát töltő Nagy Ferenc miniszterelnök öt éves fiát elraboltatta, és lemondásáért, illetve azért engedte szabadon, ha Nagy soha nem tér vissza Magyarországra. Saját bajtársait is habozás nélkül bebörtönöztette, kényszerítette emigrációba, vagy végeztette ki. Közülük Rajk László esete a legismertebb. Rákosi nevével fémjelzett korszakban az emberi jogok súlyos sérelmet szenvedtek. Sokakat ért megtorlás: a koncepciós perekben kivégzettek száma száz és kétszáz fő közé tehető, negyvenezen voltak rendőri őrizetben. 1950–53 között egymillió embert vontak ügyész eljárás alá, és minden második ellen vádat is emeltek. (A később bekövetkező változások során hozott közkegyelmi rendelet 748 ezer embert érintett.) Hozzávetőleg háromszázezer embert telepítettek ki lakhelyéről, főként korábbi földbirtokosok, módosabb gazdák, katonatisztek, állami alkalmazottak, gyártulajdonosok jutottak erre a sorsra. Lakásukat rendszerint a kiemelt káderek vagy a politikai rendőrség tagjai foglalták el, és az ott lévő berendezési tárgyakat (sokszor nagy értékű ingóságokat) minden törvényi felhatalmazás nélkül sajátjukként vették birtokba.

1948-ban, az úgynevezett fordulat évében Rákosi Mátyás meghirdette: az 1949-ben életbe lépő alkotmány alkalmazásával beáll a diszkontinuitás, tehát az 1945. év előtti jogszabályok hatályukat veszítik. Ennek ellentmond, hogy ezt az elvet mellőzve, például a kitelepítéseket a Horthy-korszakban hozott jogszabályokra hivatkozva hajtották végre. A legtöbb kitelepített mezőgazdasági munkára fogták, és többnyire embertelen körülmények között tartották.

Rajk Lászlót is – a Népbíróság ítélete alapján – egy háború előtti, a hűtlenségről és kémkedésről szóló 1930. évi III. törvény-cikkre hivatkozva akasztották fel.

A személyi-kultusz fokozatosan épült ki, és 1952-re érte el tetőpontját, amikor kezdték a „népünk bölcs vezére”, valamint „Sztálin legjobb magyar tanítványa” jelzőkkel illetni. Hatvanadik születésnapja alkalmából munkaversenyeket hirdettek, és ekkoriban alapították a Rákosi Mátyás Tanulmányi Versenyt. Minden magyarnak kötelező volt valamivel hozzájárulnia a nagy ünnepséghez: az óvodások rajzokat készítettek, az általános iskolások első fogalmazásukat neki írták, a felnőttek terítőkbe hímeztek Rákosi nevét. Augusztus 14-én a Minisztertanács elnökeként (miniszterelnök) megalapíthatta saját kormányát.

1953. március 5-én Sztálin meghalt, és Rákosi pozíciója meggyengült. Moszkvába rendelték, ahol a Szovjetunió Kommunista Pártjának vezetői súlyos bírálatban részesítették a „beképzelt, (...) kollektív módon dolgozni képtelen” Rákosit. Lavrentij Berija ingerült hangon hozta Rákosi – és a magyar küldöttség tudomására –, hogy olyan miniszterelnök kell, aki nem zsidó. Kormányfői posztjáról Nagy Imre javára le kellett mondania, majd önkritikára kényszerült, de a párt vezetője maradt.

Amikor Beriját 1953 decemberében kivégezték, kezdte újra magához ragadni a hatalmat, visszafordítani a Moszkva által elrendelt enyhülést, a koncepciós perek áldozatainak rehabilitálását, sőt, további elnyomó intézkedésekre és perekre is sor került. Elérte, hogy a koncepciós perek kivizsgálására összeállított bizottság elnöke legyen. 1956-ig váltakozó sikerrel folytatott hatalmi harcot Nagy Imrével, végül 1955-ben sikerült elérnie Nagy Imre leváltását. Helyére bizalmi embere, Hegedűs András került.

Az SzKP XX. kongresszusa után, 1956. július 18-án szovjet nyomásra az Magyar Dolgozók Pártja első titkári tisztségéből eltávolította. Ekkor a Szovjetunióba távozott. A pártfőtitkári széken a legközelebbi elvbarátja, Gerő Ernő követte.

Az 1956-os forradalom – a budapesti diákok egyetemekenről kiinduló békés tüntetésével – október 23-án kezdődött. A tömegtüntetés a fegyvertelen tömegre leadott sortűz következtében még aznap fegyveres felkeléssé alakult. Ez a kormány bukásához, a szovjet csapatok visszavonulásához, majd a többpártrendszer visszaállításához, és az ország demokratikus átalakulásának megkezdéséhez vezetett. November első napjaiban az új kormány tárgyalásokat kezdett a szovjet csapatok kivonásáról, a Varsói Szerződésből történő kilépésről és az ország semlegességéről. A szovjet politikai vezetés – miután a nyugati nagyhatalmak biztosították őket arról, hogy nem nyújtanak a magyar kormánynak segítséget –, a kezdeti ígéretek után meggondolta magát, november 4-én hadüzenet nélküli háborút indított Magyarországgal szemben. Az jelentős túlerővel szemben egyedül maradt ország több napon át folytatott szabadságharcra végül elbukott.

A harcokban – a hivatalos statisztikai adatok szerint – 2652 magyar és 720 szovjet ember vesztette életét. A forradalom következményeként kb. kétszázezer magyar hagyta el az országot. 1957. januártól a forradalom résztvevőit tömegesen börtönözték be, majd sokukat kivégezték. A brutális megtorlást és a magyar nép elnyomását a világ közvéleménye és az ENSZ is elítélte.

Az 1956-os forradalom bukása után hatalomra került Kádár János Rákosi személyi kultuszát jelölte meg az »ellenforradalom« egyik kiváltó okának.

Rákosi több kísérletet tett a hazatérésre, de erre nem kapott engedélyt, Hruscsov Kádár mellett döntött. 1957. május 9-én az Országgyűlés megfosztotta elnöki tanácsi tagságától és parlamenti mandátumától.

1962. augusztus 15-én a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) Központi Bizottsága (KB) az általa elkövetett törvénysértésekben viselt felelőssége miatt kizárta az MSZMP-ből. A Központi Bizottság sokat foglalkozott hazatelepédési kérelmeivel, amihez a közügyektől, azaz a politikától való eltiltást és a házi őrizetet ajánlották fel. Rákosi ezt nem fogadta el, Gorkijban maradt, és ott is érte a halál. Urnáját szűk családi körben a Farkasréti temetőben, lényegében titokban, helyezték el.



Lenin és Sztálin a nagy festményen – 1949. május 1.



Egy bő hónappal később: Rákosi már egyedül... – 1949. június 12.



Amikor nem ünnepeltek, akkor lövtek minket – 1956.

Kádár János – 1960.



VITORLÁZÁS A HÁBORÚT KÖVETŐEN

1945. és 1947. között a legfontosabb dolguk az volt az embereknek, hogy rendezzék az életüket.

A vitorlázók a háború alatt sem fordítottak hátat szeretett sportáguknak, de érthetően, meglehetősen korlátozva voltak annak művelésében. Azonban alig maradtak abba a hadicselekmények, amikor rendezték a soraikat: felmérték a veszteségeket, meggyászolták az elesetteket, számba vették ki távozott külföldre, és a súlyos károkat szenvedett hajóparkkal ismét versenyeket rendeztek.

A háborút követő évekre, évtizedekre Szénásy József a következőkben így emlékezett vissza.

1945-ben az új sportfőhatóság a vitorlássport önállóságát – a szövetséget – meg akarta szüntetni („úri sportra nincs szükség”). Végül sikerült elérnünk, hogy a Magyar Vitorlás Szövetség (MVSz) – ekkor maradt el a yacht szó szövetségünk nevéből – önállósága megmaradt. Márkus Antal személyében főmegbízott került a testület élére.

A vitorlázók háború utáni átmeneti időszakban sem hagytak fel a versenyzéssel. Rendbe hozták telephelyeiket, kiemelték az elsüllyesztett hajóikat. Versenyeket szerveztek. A Magyar Vitorlás Szövetség tovább működhetett, elnöke Grofcsik János lett, aki már a háború előtti vitorlázásban is fontos szerepet töltött be. Klubhelyiséget is kaptak Budapesten, az V. kerületben, tanfolyamokat szerveztek, előadásokat tartottak, készültek az 1948-as londoni olimpiára.

Az 1946 elején újjáalakult szövetség elnöke Grofcsik János, ügyvezető elnöke Márkus Antal, alelnöke Skodaj Schuler István, főtitkára Jankovich István, kapitánya pedig személyem, Szénásy József lett.

Az MVSz ügyeinek intézésében szerencsés egybeesés volt, hogy a főtitkár és a kapitány személye azonos volt a Balatoni Yacht Club hasonló tisztségviselőivel. A szövetség kérésére a BYC már 1946-tól folyamatosan megrendezte elméleti vitorlástanfolyamait. Ezeken egyesületre való tekintet nélkül bárki részt vehetett.

1946 nyarától három éven át működött Balatonlellén a szövetség edzőtelepe, amely az elméleti oktatáshoz hasonlóan szintén rendelkezésére állt valamennyi érdeklődőnek. Az edzőtelepen rendezték a válogató versenyeket az 1948. évi londoni olimpiai játékokra, ám végül magyar vitorlázó, a hivatalos indoklás szerint adminisztratív okok miatt mégsem vehetett részt az olimpián. Az igazság azonban – szinte hihetetlen – az volt, hogy nem kaptak útlevelet a vitorlázók!

A háborút követő első balatoni vitorlászversenyre 1946. augusztus 18–20-án, az MVSz rendezésében Balatonlellén került sor. Az akkori viszonyokra jellemző a versenykiírás alábbi köszöntő szavai: „Nehéz és viharos két év múltán a vitorlássportért rajongó szíve melegével nyújtja át a versenyintézőség a versenyrendet a vitorlázóinknak.”

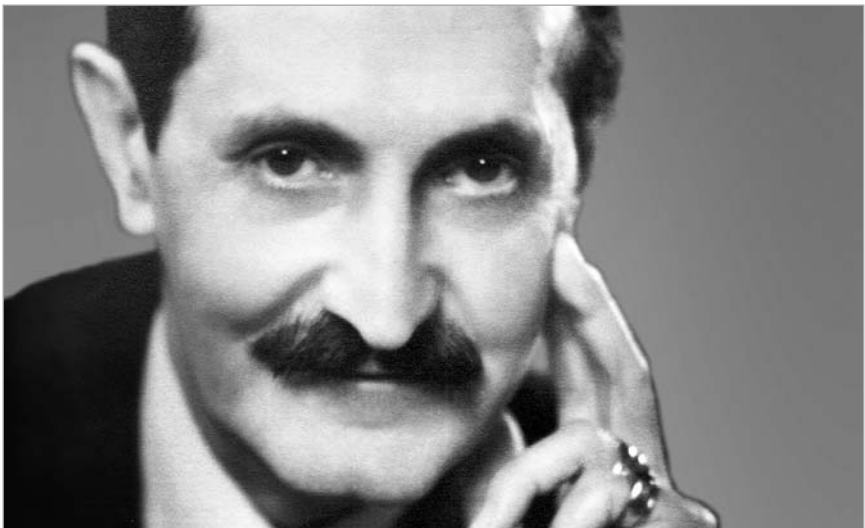
1947-ben nyolc hajóosztálynak már bajnokságot rendeztek, 1948-tól pedig a bajnokságok mellett egyesületi versenyekre (pálya- és túraverseny) is sor került.

Úgy tűnt minden rendben lesz, de csak addig tudták folytatni a munkát, míg a hatalom a fontosabb »szemétdombokon« kapingált. A politikai változások után klubstruktúrában és a sportágak vezetésében bekövetkező átalakulásokra még várni kellett, azonban kizárólag az időpont volt kérdéses, a végeredmény nem. A szépen alakuló folyamatos kibontakozást és fejlődést 1948-ban a politikai helyzet fordulata ellehetetlenítette. Egyre inkább világossá vált, hogy a régi klubok feloszlata, vagyonuk, hajóik és klubházaik elkobzása nem kerülhető el. Az MVSz vezetésében és tanácsában is a pártpolitikai szempontok váltak uralkodóvá, a szakértelem teljes mellőzésével.

1948 júniusára megvalósult az egypártrendszer, a kommunista diktatúra. Ez sajnos rányomta bélyegét a társadalmi szervezetekre, a kulturális és sportrendezvények lebonyolítására, a klubok, egyesületek működésére is. Ez utóbbit úgy képzelték, hogy az egyesületeket állami irányítás alá vonják. A versenyzők maradhattak, ha kiálltak az új rendszer mellett. Erre azonban nem mindenki volt hajlandó. Nem egy esetben került klubelnök és szakosztályvezető a rendszer ellenségei közé. Így járt a balatoni vitorlázás egyik fellelvára – a Balatoni Yacht Club – és gyakorlatilag a teljes vezetése is. Nekem – mint a BYC vezetőség tagjának – egy illető, akinek a nevére már nem emlékszem,



Középen Heinrich Tibor – a fasizmus elől menekült



dr. Ugron Gábor, 1932 és 1942 között a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség elnöke, – 1951-ben kitelepítették, 1952-ben a nyugdíját megvonták



dr. Szénásy József a háború után is rengeteget tett a vitorlássportért – ő megúsza

dr. Tuss Miklós, nem hódolt be a hatalomnak – kényszermunkára ítélték





A Hungária Yacht Club klubháza – a BKV Előre tulajdonába került, majd lebontották



A BYC épülete – ma vendéglő



Az új hatalom embere: Németh István – 1952–1956 között az MVSz elnöke

Németh István, Schmalz József, Billos E. Lívio és Lettner Ferenc



de teljesen érdektelen is, az egyik munkásegyesülettel ajánlott fúziót. Természetesen erre nem voltunk hajlandók... Nekünk, a BYC akkori vezetőinek az volt az álláspontunk, hogy ha áldozatok árán is, de hűeknek kellett maradnunk a BYC-et létrehozók szelleméhez, és azokhoz az elképzelésekhez, melyek a BYC vezetésében annyi évtizeden át uralkodók voltak!

Nem tudhatták, hogy akkor ez, mármint a fúzió jelenthette volna a túlélést. 1949 júniusában közölték a klub vezetőivel, hogy az egyesületet feloszlatták, annak vagyonát elkobozták.

Új egyesületek alakultak: Balatonfüredi HMSE, Füzői MTE, Keszthelyi MAC, később Balatonfüredi Vasas, Budapesti Előre, Budapesti Gyárépítők. Ezekben helyük volt a vitorlázóknak is, de a vezetésbe a párt emberei kerültek, akik a megadott irányelveknek megfelelően, többnyire minden tapasztalat és végzettség vagy szakértelem nélkül irányították a sportágat.

Míg a háború előtt egy-egy patinás klub nevéhez jellemzően egy, esetleg két szakosztály tartozott, ekkor a nagy egyesítések miatt, illetve Rákosi és a sportirányításban működő hű követői megalomániájának megfelelően, a legtöbb egyesület tíz-tizenkét vagy esetenként akár több szakosztályt működtetett. Az egyének és a vitorlasegységek értékeit elkobozva és újra felosztva, több, korábban akár nem is létező klubot preferáltak. A fel nem gyújtott, és el nem süllyesztett hajókra rátette a kezét a hatalom. Ezekből kirándulóhajókat, motorosokat csináltak, jobb esetben szakszervezeti üdülőkbe kerültek. Ha a tulajdonosok megmentették értékeiket – főleg a kisebb hajókról van szó –, akkor saját szórakozásukra hajózhattak, de versenyezni csakis egyesületi hajóval lehetett.

A hajók egy része a korábbi egyesület tulajdona maradt, de a frekvenciát klubok által »megszerzett«, akkor úgy mondták, hogy államosított – magyarul eltulajdonított – hajók névvaltoztatáson estek át. Ekkor jelentek meg a jól hangzó Partizán, Vörös Csillag (Pannónia), Vörös Zászló (Niobé), Nemzetköziség (Daruvár) stb. nevek.

A vitorlássport veszteségeit csak jóval később sikerült összesíteni. Amikor 1945-ben sorra vettük vitorlássportunk háborús veszteségeit, szomorúan állapítottuk meg, hogy emberben, hajóban, klubházban egyaránt súlyos veszteséget szenvedtünk. A vitorlázók közül sokan a fronton vagy légitámadás során meghaltak, többen hadifogságban sínylődtek. Jelentős volt azok száma is, akik a szovjet megszállást nem várták meg, és nyugatra távoztak.

De akadtak hajótulajdonosok és vitorlázók, akik a háborút követően soha sem kerültek haza a koncentrációs- vagy a munkatáborokból. Pusztult a felszerelés is. Sok hajót a megszorult tulajdonosok kénytelenek voltak eladni. Előfordult, hogy tűzifát aprítottak egy-egy jolléből, cirkalóból.

1952-ben egy valódi vitorlázó, Németh István került az MVSz élére. Ő is nyilván a hatalom embere volt, de legalább tudta, hogy mire volt szüksége a vitorlázóknak.

1956-ot követően, hála az idők valamelyes jobbra fordulásának, elsősorban az MVSz-ben újra a sportszempontok kerültek előtérbe, ha nem is mindenben az általam helyesnek talált mértékben és módon, de az utóbbi évek története szeretett vitorlássportunk értékes fejlődését mutatja. (A következő MVSz elnök, Lettner Ferenc, az előző, Németh István mancsaftja volt – *a szerk.*.)

Szívből kívánom, hogy az MVSz vezetői legalább anynyi lelkesedéssel, emberséggel és sportszeretettel végezzék munkájukat, mint ahogy azt mi annak idején, a Magyar Vitorlás Yacht Szövetséget létrehozó, előttünk járó nemzedéktől láttuk és tanultuk. Soha ne feledkezzenek meg a fiatalokról: szeretettel oktassák, irányítsák és példájukkal neveljék őket!

Szénásy József

A háború alatt súlyos károkat szenvedett a hajópark. Elsősorban a nagyhajók voltak veszélynek kitéve, mert egy háborodott elme kitalálta, hogy stratégiaileg veszélyesek lehetnek a visszavonuló német hadseregre, ha a szovjet csapatok kezére jutnak. Ezért – így szólt a parancs – a hajókat meg kell semmisíteni! Eleinte senki sem vette komolyan a dolgot, ráadásul a helyi német parancsnokoknak sürgősebb feladatai is voltak, így rövidesen a helyi csendőrök hatáskörébe került a végrehajtás. Ők azonban ameddig csak lehetett húzták, halasztották a parancs teljesítését, hiszen a helyi emberek, a matrózok, a hajóácsok az ismerősük volt. Ők, miután tudomást szereztek arról, hogy mi készül, vízre tették a hajóikat, majd a nádasokba rejtették, vagy – elsősorban a nagyobbakat – elsüllyesztették. A tulajdonosok közül is sokan hallottak a tervezett pusztításról, és próbálták menteni amit csak lehetett. Sok hajó úszta meg így a megsemmisülést. Végül csak neki kellett látni a parancs végrehajtásának, és sorra égették el a parton maradt hajókat. Amikor a tulajdonos vagy a tárolással megbízott nem engedelmeskedett, akkor a hangárral vagy a műhellyel együtt gyújtották fel a különös veszélyt jelentő járműveket.

Persze az oroszok sem voltak szentek, amikor elfoglalták a Balaton környékét, eszükbe sem jutott, hogy hadi célokra használják a balatoni vitorlásokat. Inkább azon a vidéken is raboltak, amit csak lehetett. Többek között vitorlásokat, amelyeket teherautókon szállítottak, de volt amelyik nem fért fel. Mivel az emberi elme meglehetősen találékony, gyorsan lett a problémára megoldás: a nagyobb hajókat egyszerűen félbevágták, és két teherautóra rakták, de előfordult, hogy a két rakomány közül az egyik Kijevben, a másik Moszkvában kötött ki...

Nem volt jó a helyzet a versenyzők tekintetében sem. Sokan estek el a fronton, vagy pusztultak el hadifogolytáborokban, esetleg a lágerekben. A szerencsések, akik hazatértek a harcokból, ha nem váltak földönfutóvá, akkor kezdhették újra az életüket. Feltéve, ha nem voltak az új rendszer ellenségei, mert nekik esélyük sem volt a normális, emberi létre. Ilyenek azonban a vitorlázók között is sokan voltak, ők nem is álmodhattak arról, hogy valaha sportoljanak.

Az 56-os forradalmat után, rövid idő múlva azonban puhult a diktatúra, és ez idővel a vitorlástársadalomban is érezhetővé vált. Mégis egy sor nehézséggel kellett megküzdeniük a vitorlázóknak. Hajók, hajóépítő anyagok, felszerelések és vitorlák beszerzése gyakorlatilag lehetetlen volt. Importhoz nem volt valuta, használható hazai termék nem létezett, versenyhajót – elsősorban Sztárt és Dragont – egyedül Balatonfüreden a hajógyárban építettek. Ezért a klubok álltak rá, elsősorban a kisebb, egyszerűbben kivitelezhető versenyhajók készítésére, veretek gyártására. Sok helyütt a vitorlákat is maguk készítették. A hatvanas években a maszek világ segített valamelyest a gondokon, de a megfelelő alapanyag hiányában a klubokban épített hajók, a kisiparosoknál készült holmik minősége általában elmaradt, nem csak a nyugati termékek színvonalától, de az elvárhatótól is. Ezek a hajók és felszerelések idehaza talán használhatók voltak, de a nemzetközi mezőnyben semmire sem voltak jók.

Amikor az élsportolók már elvétele nyugatra is utazhattak, a gondok valamelyest enyhültek. Ekkor vált általánossá a csempészet (a vám megfizetésének kikerülése – *a szerk.*), a valuta feketén történő vásárlása (kizárólag így lehetett hozzájutni – *a szerk.*), amelyek ugyan súlyos büncselekménynek számítottak, de nem volt választás, így juthattak vitorlához, verethez, felszereléshez az élversenyzők. Ez azonban csak néhány ember problémáját oldotta meg, a többségnek továbbra sem volt lehetősége a legalapvetőbb dolgokat sem beszerezni.



Ezeket a hajókat a háború előtt fizetett matrózok gondozták – Bohó, 1941.



A TVSK alapításakor a privát hajópark jórészt háború előtti darabokból állt – 1942.



Tramontana a túlélő – 1957.

A Kócsag, Fináczy Ernő hajója is túlélte a háborút – 1957.



A KLUBALAPÍTÁS ÉVE: 1964

1964. február 21. megalakult a Túravitorlás Sportklub elődje, a Természetbarát Szövetség V. kerületi Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlázó Szakcsoportja.

Ugyanebben az évben, ezen kívül is akadt fontos esemény, melyek közül néhányat az alábbiakban megemlítenék.

Január 4. Megkezdődött VI. Pál pápa történelmi jelentőségű látogatása Jordániában és Izraelben: ő az első katolikus egyházfő, aki a Szentföldön jár.

Január 18. A pápa kinevezi Karol Jozef Wojtylát Krakkó érsekévé és metropolitájává. (Ő volt II. János Pál néven a 264. pápa.)

Április 17. Sztálin halála után, a Szovjet Kommunista Párt első titkári pozícióját 1953-tól betöltő Nyikita Szergejevics Hruscsov – hetvenedik születésnapja alkalmából – ismét megkapja a Szovjetunió Hőse kitüntetését. Hruscsov nevéhez fűződik – többek között – az 1956-os magyar forradalom leverése, a kubai rakétaválság, a szovjet űrprogram elindítása, valamint a berlini fal felépítése.

Március 31. és április 10. között Szovjet párt- és állami küldöttség látogat Magyarországra. Kádár Jánost Lenin-renddel és a Szovjetunió Hőse aranycsillagával tüntetik ki.

Október 14. Fél év telt el Hruscsov kitüntetése óta, amikor eltávolítják a hatalomból, de megszokottól eltérően nem végzik ki, sőt, még csak börtönbe se kerül. Eltávolítása után, Leonid Brezsnyev lesz az SZKP első titkára, Alekszej Koszigin pedig a Minisztertanács elnöke (kormányfő).

Augusztus 4. Az amerikaiak első ízben hajtanak végre légitámadást Észak-Vietnam ellen. Ezzel megkezdődik egy újabb, teljesen értelmetlen, több mint tíz évig tartó háború.

November 21. Budapesten – két évvel a tervezett határidő után – felavatják az új Erzsébet hidat, tervezője: Sávoly Pál.

November 28. Elindul a Mariner 4 űrszonda a floridai Cape Canaveralban működő NASA-központból a Mars felé.

Martin Luther King veheti át Béke Nobel-díjat.

Kiadják a Beatles *A Hard Day's Night* című albumát.

Elhunyt Szilárd Leó, magyar származású fizikus (1898).

Federico Fellini, a *8 és fél* című alkotásáért kap Oscar-díjat.

A cannes-i filmfesztiválon Páger Antal, *A Pacsirta* című filmben nyújtott színészi játékát a zsűri a legjobb férfialakítás díjával ismeri el.

Október 10. és október 24. között, 93 ország részvételével, Tokióban rendezik a XVIII. Nyári Olimpiai Játékokat.

Átadják az első magyar autópálya, az M1–M7 közös szakaszát.

Kádár János, a párt első titkára 1964. február 7-én, a szegedi pártaktíván ekképp avatta be – úgymond bizalmas körben – a jól megválasztott hallgatóságát a felelősségvállaló pártvezetés gondolkodásába. (Milyen párt? Milyen párt? Mivel nagy választék nem volt, nem is volt szokás akkoriban megjelölni a pártot, de most megteesszük: Magyar Szocialista Munkáspárt. – *a szerk.*)

„Volt két-három olyan hét a múlt év őszén, amikor az a kép állt előttünk, hogy 1964. január 20-ig van kenyere az országnak, ha nagyon jól számoljuk. Azt is tudtuk, hogy a Szovjetuniótól most nem kérhetünk segítséget, de a lengyelektől és a csehektől sem. Kicsit taktikázni kellett, kicsit politizálni, s végül az Egyesült Államoktól kellett megvenni a gabonát, mert itt nem lehet tréfálni. Hatvanmillió dollárba került a kenyér. Most már itt van Magyarországon. A reakciók pedig hencegnek, hogy micsoda kommunizmus ez. Én erre azt mondom: micsoda nagyhatalom, meg világnagyság, hogy a dollárdeficitjét mi segítjük javítani? Itt nincs szerelem egyik oldalról sem. Pontosan érvényesül a kölcsönös előny. Ha az amerikai tőkésnek, meg az USA kormányának nem lett volna szüksége erre, akkor megragadta volna az alkalmat, hogy megfojtsa a magyar kommunistákat...”

A beszéd akár Kádár hatvanas évekbeli ars poeticája is lehetne: kis osztályharcos demagógia, kis pragmatista taktikázás, kis – „értik az elvtársak, ugye?!” – szemhunyorítás.

A korábbi terrort követő, kétségkívül enyhülést hozó évek után 1964 az első, igen rövidnek bizonyult lélegzetvétel éve, a előzőekhez képest szinte békebeli, majdnem 12 hónap.

1964 elsősorban mégis az utazásé: másfél millió turista lépheti, és lépi is át az országhatárt. A növekedés az előző évhez képest félszázazres. Csehszlovákiába az év elejétől, Lengyelországba júliustól, Bulgáriába szeptembertől lehetett viszonylag zökkenőmentesen, a személyi igazolványba tett, és az útlevélnél sokkalta könnyebben kiadott betétlappal utazni. A kapitalista országokba vágók félélves procedúra elé néztek, mégis több mint másfél-százazren jutottak el Nyugatra, főleg Ausztriába és az NSzK-ba. Az útlevél beszerzéséhez változatlanul egy sokoldalas formanyomtatvány büntetőjogi felelősséggel való kitöltése, a munkahelyi, állami, párt, szakszervezeti, fiatalok esetében még KISZ-vezetők ajánlása, részletes és mindenre kiterjedő önéletrajz szükségeltetett. Ezt követően már csak egy ígérvényt kellett megszerezni a Magyar Nemzeti Banktól, hogy lesz valuta, ha lesz útlevél. S ha lett, akkor kezdődhetett a sorállás a vízumért. Ekkor a kapitalista országok mindegyikébe szükség volt vízumra az utazáshoz.

1964 a kulturális virágzás éve is, megjelenhetett Déry Tibor novelláskötete. Déry sokáig nemkívánatos volt a közéletben, 1956 júniusában a Petőfi-körben a pártvezetést bíráló felszólalása után kizárták a pártból. 1956–1957 telén a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány ellen lépett föl, ezért 1957-ben kilencévi börtönbüntetésre ítélték. Büntetését 1961-ben felfüggesztették, majd amnesztiát kapott, és 1963-ban novellagyűjteménnyel (*Szerelmem*) tért vissza az irodalmi életbe. Halála után, tiszteletére létrehozták a Déry Tibor-díjat, amit először 1984-ben adtak át.

Ebben az évben tartják Fejes Endre *Rozsdatemetőjének* színházi premierjét, amely a két évvel korábban megjelent azonos című regényéből született. A regényt rövid idő alatt, több mint harminc nyelvre fordították le, hatalmas visszhangot váltott ki, és óriási sikert aratott.

Megjelenik Sánta Ferenc *Hús óra* című műve. Sántha 1947 és 1950 között a Dorogi Szénbányászati Tröszt, 1953-tól 1956-ig a Kispesti Vörös Csillag Traktorgyár munkása. 1954-től publikált, 1956-ban a Petőfi-kör vezetőségi tagja. 1957-ben a Ganz Daru- és Hajógyár alkalmazottja. 1958. szeptember 1-jétől a Magyar Tudományos Akadémia Irodalomtudományi Intézetének munkatársa. 1987-ben a Magyar Demokrata Fórum alapító tagja.

Bemutatják Kovács András *Nehéz emberek* című filmjét, amellyel széles körben ismertté vált. Elnyerte a filmkritikusok díját, és az első Magyar Filmszemlén is díjat kapott.

Kiadják Jerome David Salinger *Zabhegyező* című regényét, amelyet korábban – szabadossága miatt – több országban, és egyes amerikai államokban is betiltottak.



Tolnay Klári, Páger Antal, Latinovics Zoltán *A Pacsirta* című filmben

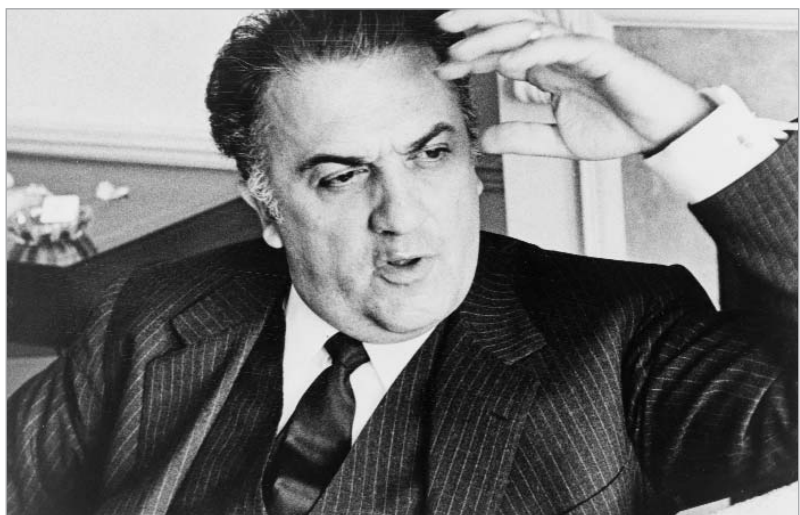


Egy fekete Nobel-díjas: Martin Luther King



Déry Tibor és felesége, Kunsági Mária Erzsébet

Federico Fellini





Az Erzébet híd építése – 1964.



Munkások a magasban



Átadták a forgalomnak – 1964. november 21.

Kész a szerkezet



Federico Fellini egy évvel korábban forgatott *Nyolc és fél* című filmjét vetítik a magyar mozikban.

1964. tagadhatatlanul az IKKA-csomagok, azaz a vámmentes szeretetsomagok éve. Az IKKA – IBUSZ Külföldi Kereskedelmi Akció – ajándék-, illetve segélyközvetítő intézmény volt a Magyar Népköztársaságban, amelynek segítségével a nyugati országokban élő magyarok rokonaiknak, barátaiknak ajándécsomagot vagy pénzt küldhettek. Érkeztek is szép számmal a küldemények. A rendszerellenes irományokért átkutatott küldemények a vámnál ugyan néha megcsappantak, olykor negyed kiló kávénak, máskor egy-egy ananászkonzervnek lába kelt, de még így is nagy örömet jelentettek a nélkülöző megajándékozottaknak.

A nemzetközi helyzet ismét bonyolultabbá vált. Február 15-én a Szovjetunió Kommunista Pártja a nemzetközi kommunista mozgalom egységéért folytatott harc jegyében elítélte a Kínai Kommunista Párt vezetőinek a lenini útról való letérését, szakadarságát, kispolgári kalandorságát, amely nagyhatalmi sovínizmussal párosult. Egy héttel később az MSZMP is határozatban bélyegezte meg ugyanezt.

1964 a kádári konszolidáció jelképévé magasztosított Erzébet híd átadásának éve. Avatására az eredeti tervek szerint augusztus 20-án, majd a nem várt műszaki problémák miatt, az év még kiemelkedőbbnek tekintett ünnepén, november 7-én került volna sor. Hogy végül újabb műszaki problémák vagy netán politikai bölcsesség okán tolódott-e további két héttel az avatás időpontja, nem állapítható meg, de a halasztás oka lehetett, hogy az időközben hatalomra puccsolt Leonid Iljics Brezsnyev – a testvéri országok vezetőivel együtt – elvtársi audienciára magához rendelte a hídavatásra készülő Kádár Jánost.

Hruscsov leváltása a konszolidációba vetett hitet ingatta meg, összekuszálta a tisztulni látszó helyzetet. A »békeév« tíz békehónappá rövidült.

A párt vezetői ekkoriban – a személyi kultusz tanulságait levonva – elsősorban a nyilvánosság előtt arctalanok. Az év folyamán az MSZMP politikai akadémiján – a párt belső nyilvánossága előtt – persze majd' mindegyikük tart előadást, beszédeiket pedig a párt napilapja, a Népszabadság, mint jelentős elvi állásfoglalásokat közli. Kádár közszerepléseiről a lapok kolumnákon keresztül tudósítanak, közreadják nagygyűlési beszédeinek szerkesztett változatát. »Emberközeli« arcát ritkán mutatja be a sajtó, a februári, már idézett szegedi beszédéről a Népszabadság egy elbújtatott bekezdéséből annyi tudható meg, hogy „a szegedi pártaktíva értekezleten Kádár János a megye pártmunkásait tájékoztatta az időszerű hazai és nemzetközi kérdésekről”. Ebben a beszédben mondta el Kádár az ország kenyerével kapcsolatos eszmefuttatását, és ugyanitt, a szegedi pártklán előtt jelentette ki azt is: „A proletárdiktatúra ereje immár nem azon múlik, hogy mennyi ember van börtönben és mennyi nincs, hanem azon, hogy a nép igazságérzete ki mellett áll. Én értékelem a rendőrséget, a hadsereget, nagyon nagy híve vagyok a munkásőrségnek. De az igazi erő nem ebben van. Államunk, rendszerünk igazi ereje a nép megértésében, megbecsülésében és támogatásában van. Mi így látjuk a proletárdiktatúrát...”

Júniusban Kádár részt vett, és beszédet mondott a pártfőiskola évzáró ünnepségén. Ideológiai eligazítása megint a belső körnek szólt: „Nos, hol is az osztályharc? (...) Jelenleg Magyarországon az osztályharc ott tart, hogy a munkásosztály, szövetségeseivel együtt, megsemmisítette a burzsoázia politikai hatalmát, gazdasági hatalmát, műveltségi monopóliumát, és jelenleg folytatja a harcot a burzsoázia ideológiai hagyatéka, maradványai ellen, amelyek az emberek gondolkodásában még megvannak... Teljesen fel akarjuk építeni a szocialista társadalmat, s utána megkezdjük a kommunizmus felépítését. Itt az osztályharc, ez az osztályharcos cél ma. S hogy ki van mellettünk, ki van ellenünk, azt ehhez a célhoz kell mérnünk. Ha valaki rendszerünk ellen támad, szocialista társadalmunk céljai ellen, az ellenünk van, az ellen harcolni kell, az ellenségünk. Aki a rendszert tudomásul veszi, a Népköztársaság törvényeit tiszteletben tartja, dolgozik, segíti a szocializmus építését, az velünk van, az a mi

szövetségesünk és barátunk.” Hasonló gondolatokkal március 19-én, a Hazafias Népfrent III. kongresszusán a nyilvánosság elé is kiáll: „Közismert, hogy vannak emberek, akik szerint a diktatúra annyi, mint odacsapni. A diktatúra azonban nemcsak annyiból áll, hogy csapjunk oda. Mert az igazság az, hogy amikor ezeket a primitív jelszavakat hirdették, még oda sem tudtak csapni, ahova kellett volna, sőt, az ellenkező oldalra csaptak oda ezzel a »csapjunk oda« jelszóval.”

A Népszabadságban Szabó László: Kie legyen a kapukulcs? címmel jelenik meg publicisztika. „Elégé megbízható-e a lakó, hogy kezébe adják a kapukulcsot, és éjszakánként házfelügyelői ellenőrzés nélkül juthasson be a lépcsőházba, majd a lakásába, avagy sem?” – teszi fel a szerző a kérdést. A választ az Építésügyi Minisztérium lakáspolitikai főosztályának vezetője adja meg: „Elképzelésünk az, hogy kapukulcsot kaphat minden 18 éven felüli lakó. A kulcsot számozzák, s ha egy család csak egyet igényel, akkor is használhatja bármelyik tagja. Az átalány darabonként öt forint lenne, de a lakó nem köteles kiváltani a kulcsot...”

1964 októbere Magyarországon is az év politikai vízvázlatzója lett. A Brezsnjev-puccs az egész világot váratlanul érte. Két nappal előtte még az első hármas úrutazás áll a hírek elején. 14-én a Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága minden funkciójától megfosztotta Nyikita Hruscsovot. Ezt a magyar lapok 16-án – a hivatalos TASSZ-kommüniké nyomán – közlik. „Hruscsov elvtársat korára és egészségügyi állapotára való tekintettel, saját kérésére felmentették első titkári és miniszterelnöki tiszte alól.” A hírre Biszku Béla a belügyi szerveknél és a munkásőrségnél azonnal riadókészültséget rendelt el. Erre szerinte azért volt szükség, mert „vannak ellenséges elemek, akik ilyenkor megpróbálnak a zavarosban halászni... volt olyan eset, hogy valaki a Szabad Európa Rádió adását felerősítve kitette készülékét az ablakba”. Kádár érdemi információval nem rendelkezett, de el kellett döntenie, hogy mi a „megfelelő” tájékoztatás. Szirmai István szerint a kommentárjaikban kell néhány méltató szó Hruscsovról, akinek „elévülhetetlen érdemei vannak a szörnyű sztálini korszak felszámolásában, valamint a békés egymás mellett élés politikájának megvalósításában”. Fock Jenő – Nemes Dezsővel együtt – a Szirmai által tervezett méltatást a „kelleténél többnek” érezte, helyette inkább „a szovjet elvtársakéhoz hasonló megfogalmazást” – vagyis a Hruscsov érdemeiről való hallgatást – javasolta. „Már csak azért is – tette hozzá –, mert vigyázni kell az olyan megfogalmazással, hogy az MSZMP politikáját nem érinti a változás. De érinti... mert, mint ahogy ők mondják, még következetesebben, még határozottabban viszik a vonalat, s nálunk is még következetesebben, még határozottabban kell vinni azt a vonalat, amit eddig vittünk.” Gáspár Sándor szerint: „Ha az SZKP nem tartja fontosnak nyilvánosságra hozni Hruscsov elvtárs érdemeit, mi nem vagyunk hivatottak azt méltatni.” Október 18-án, vasárnap a hazaérkező Kádár először is azt közölte az ország népével: „Küldöttségünk valamennyi tagja egészséges és munkaképes állapotban hazaérkezett. Az elmúlt héten sok és különböző esemény történt. Voltak olyan hírek, amelyeknek nagyon örültünk, és volt olyan hír, amely meglepett bennünket – s aminek nem tudtunk örülni”. Ez utóbbi félmondat azonban csak a pályaudvaron és a rádió egyenes adásában hangzott el, a másnapi Népszabadság tudósításából gondos kezek e kitéltelt már kigyomlázták. Mint ahogy „helyesbítették” Kádár azon elszólását is, miszerint Hruscsov helyére „Brezsnjevet és Kosziginet neveztek ki”. A Népszabadságban már a „választották meg” kifejezés jelent meg. Kádár, az „elévülhetetlen” szót nem használta, de kifejtette: „Hruscsov nagy érdemei voltak ...”. A párt első titkára biztosította az ország lakosságát: „A Magyar Szocialista Munkáspárt politikája egy hajszálnyit sem változott, és nem is fog változni ezután sem.” Kádár magatartásában a korábban nem tapasztalt elszántság a meglepő, amellyel kiállt egykori – éppen trónfosztott – patrónusa mellett. A Brezsnjevhez címzett, nem a nyilvánosságnak szánt levélben, amit október 20-án a titkárság ülésén terjesztett elő, ez állt: „Nyugtalanít bennünket, hogy a felmentés indokai között Hruscsov elvtárs hibáit is személyi kultusznak minősítik... Ha (öt)



A hatvanas években sok lakás épült



Vas és acél országa vagyunk – Csepel, 1964.



Elkészült az első magyar autópálya M1–M7 közös szakasza – 1964.

Az M7-es ötven kilométerrel arrébb, Fehérvár előtt





Autóforgalom a Fő utcában – 1964.



Autóbusz – 1964.



Ferihegy – 1964.

Villamos – 1964.



ezek elleni vétségben ítélnék el, jelentős társadalmi rétegek hite rendülne meg a szocializmusban. Kárt okozna, ha a Hruscsov elvtársat ért bírálat kompromittálná mindazt a jót, amit mondott és tett” – áll abban a szövegtervezetben, amit a magyar kommunista vezetők írnának az új szovjet vezetőknek „az őszinte baráti viszony és bizalom” jegyében. A levéltervezet ismertetése utáni vitában Kádár még azt is mondta: „A közvélemény megnyugtatósa és helyes orientálása érdekében el kellene azon is gondolkozni, hogy a nyilvánosságra szánt állásfoglalásban miként lehetne óvatosan arra is utalni, hogy a magyar pártvezetés az SzKP-nak bizalmasan leszögezte az egyet nem értő álláspontját.” Ezzel a Kádár egyértelművé tette, hogy legfeljebb az óvatosabb megfogalmazásról hajlandó vitát nyitni. A politikai bizottságban folytatódott vitában Gáspár Sándornak még az a más esetekben mindent elsőprő érve sem használt, hogy a „félreértéseket abban a tekintetben, hogy az MSZMP és az SZKP között valami új dolog kezdődik, és mi szembehelyezkedünk az SzKP-val... mindenképp el kellene oszlatnunk”. Kállai Gyula is hiába hívta fel a figyelmet arra, hogy feltétlenül elejét kellene venni azoknak „a tömegekben és külföldön is keletkező híreszteléseknek, hogy Magyarországon is eltávolodási törekvés van...” A hosszadalmas disputa gyöngyszemének is mondható Komócsin Zoltánnak a menteni a menthető ötlete: „a 3. bekezdés végén, ahol Hruscsov elvtárs érdemeit méltatjuk, kellene egy mondat, mely érinti a negatívumokat...” Kádár azonban ügyes manőverrel kikerüli az ellene szólókat. Az október 23-i, rendkívülinek mondott KB-ülésen egy háromórás beszédben tapasztalt taktikuskén, bevált szokása szerint magát és álláspontját, középre kormányozta. Egyebek közt azzal érvelt a Hruscsov mellett kiálló s főleg a leváltás módját szóvá tevő levél elküldése mellett, hogy a norvégok (mármint: a norvég kommunista párt) hivatalos állásfoglalásában – amivel persze a magyar párt már nem érthet egyet – az a szó is szerepel: gyalázatos. Miután az elviekben legnagyobb hatalmú testület támogatását is megnyerte, zárószavaival már a »vitapartnereinek« üzent: „Megfigyeltem már taggyűlésen is, ha dadog is egy ember, ha jót mond, megértjük akkor is. Körülbelül világos, hogy mit akarunk mondani. Hogyan győzzük le a kapitalizmust, ha napszám-ban ilyen fél nűánsznvi szavakon lovaglunk, ahelyett, hogy odamennénk már, ahol termelni kell és a termelékenységet emelni.” A KB-ülésen elmondott záróbeszédében vallotta meg, miért is emel szót Hruscsovért: „1956-ban az SzKP elnökségében napirendre került a magyar ellenforradalom és hogy mi itt a Szovjetunió teendője, segítsen, ne segítsen, beavatkozzon, vagy ne avatkozzon. A vita kezdetén kisebbségben volt az a vélemény, hogy igenis nyújtsanak segítséget. És ennek a kisebbségnek az élén Hruscsov állt... Nem kultuszt akarok üzni, de ez történelmi tény, amit mi nem fogunk az újságban sohasem megírni. Ott olyan vita volt elvtársak, hogy azt mondta az egyik elnökségi tag: inkább főbe lövi magát, minthogy megszavazza azt, hogy csapatokat adjanak Magyarországra.” Az éppen hatalomra került, és az elvtársi kritikát az akkor még meglepően jól viselő Leonid Brezsnyev novemberben azonmód levette a lábáról a magyar küldöttséget. Kádár moszkvai útja után a PB-nek készített beszámolóban már így fogalmaz: „A különféle helyről szerzett értesülés alapján megerősödött az a meggyőződés, hogy Hruscsov leváltása szükséges volt, ezért a Hruscsov-kérdéssel mi többet nem foglalkozunk”.

A Belügyminisztérium fokozza az 1964-es év második felétől „egyre élénkebb tevékenységet folytató belső ellenséges erők” elleni küzdelmet. Izgatás miatt 112 személyt vonnak felelősségre. A »politikánk változatlan« elv jegyében, az év utolsó két hónapjában sorra leplezik le a nyugati útjaik alkalmával kémnek beszerzett magyar turistákat, a csempészárusokat. A Legfelsőbb Bíróság pedig december 11-én – „a kapitalista társadalmi rend visszaállítása céljából szőtt államellenes összeesküvés” vádjával – a volt demokrata néppárti képviselőt, dr. Matheovics Ferencet tízesztendei, társait valamivel rövidebb ideig tartó szabadságvesztésre ítélte. A Magyar Nemzet: „Matheovitsék államunk humánusát gyengeségnek vélték, kezét emelték – immár nem először! – a népi demokratikus rendre. A büntető kéz lesújtott!



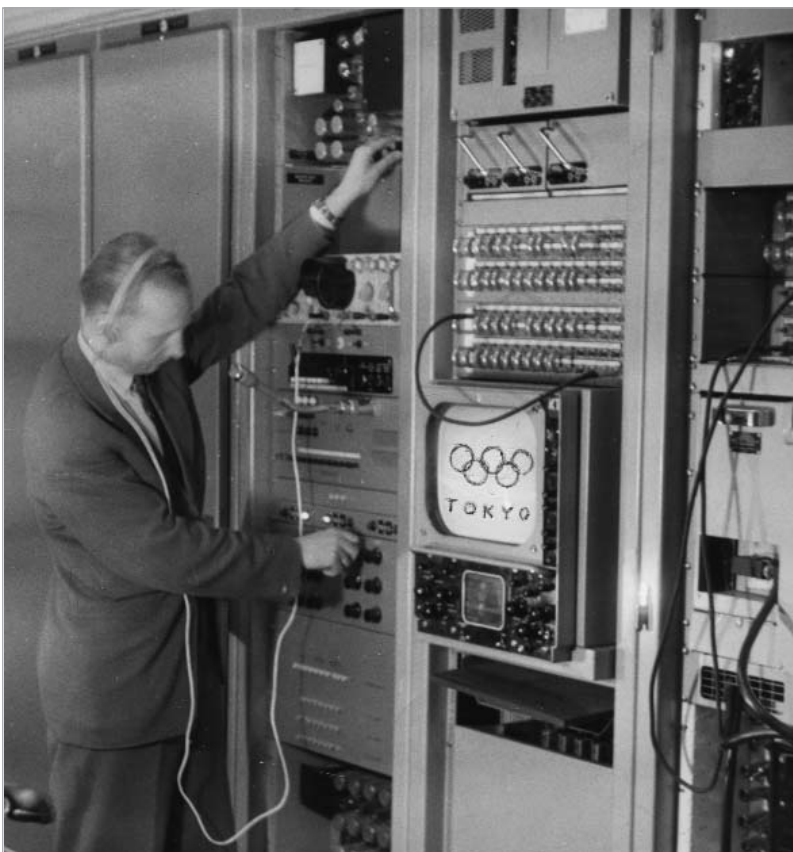


Fináczy György – 1963.



Fináczy kora tavasszal Siófokon – 1964.

Az első olimpiai élő közvetítés – 1964.



XVIII. nyári olimpia, 1964., Tokió

A játékokon győztes magyar sportolók: Hammerl László sportlövő, Kozma István birkózó, Polyák Imre birkózó, Pézsa Tibor kardvívó, Rejtő Ildikó törvívó, Török Ferenc öttusázó, a labdarúgócsapat: Bene Ferenc, Csernai Tibor, Farkas János, Gelei József, Ihász Kálmán, Katona Sándor, Komora Imre, Nógrádi Ferenc, Novák Dezső, Orbán Árpád, Palotai Károly, Szentmihályi Antal, Szepesi Gusztáv, Varga Zoltán, a női törvívócsapat: Ágoston Judit, Dömölky Lídia, Juhász Katalin, Marosi Paula, Rejtő Ildikó, a férfi párbajtörvívó-csapat: Bárány Árpád, Gábor Tamás, Kausz István, Kulcsár Győző, Nemere Zoltán, valamint a vízilabdacsapat: Ambrus Miklós, Bodnár András, Boros Ottó, Dömötör Zoltán, Felkai László, Gyarmati Dezső, Kanizsa Tivadar, Kárpáti György, Konrád János, Mayer Mihály, Pócsik Dénes, Rusorán Péter.

Vitorlázás

A római olimpia után Telegdy István keményen készült tovább, de új, az eddigieknél jóval erősebb ellenfélre akadt Tolnay Kálmán személyében. Telegdy megtarthatta az olimpiai Rasmussen-hajót. Tolnay Simon Károllyal társult, mivel mindketten a Hajógyárban dolgoztak, és részt vettek a híres magyar hajó, a Pelso fejlesztésében. Az elkövetkezendő évek kettőjük párharcával teltek, amelyből végül Tolnayék kerültek ki győztesen. A Szövetség által 1963-ban vásárolt hajót, már ők kapták. Ezzel a hajóval az 1964. évi Európa-bajnokságon a nyolcadik helyet szerezték meg, a nemzetek közötti rangsorban az ötödik(!) helyen végeztek. Joggal reménykedtek tehát az olimpiai kiküldetésben, ám az mégis elmaradt. A repülő hollandisok számára eleve nyilvánvaló volt, hogy nem utaznak, nem is reménykedtek.

Bizakodtak viszont a finnesek, hiszen hajót, árbocot és vitorlát továbbra is a rendezők biztosítottak. Kiírták a válogatókat. Hármán aspiráltak a kiküldetésre: Fináczy György, Tuss Miklós és a »number one« Schömer András. Fináczy és Tuss klubtársak voltak, és azért küzdöttek, hogy ők legyenek. Mindketten korszerű, műanyag Elvstrøm-hajóval versenyeztek, ami lélektani előnyt jelenthetett a Tolnay-féle, fa építésű Joue-hajóval versenyző Schömerrel szemben. Mindhárman elutaztak a Kieli Hétre. Dolesch Iván 1964. július 27-én az Értékelő jelentés a magyar vitorlássport olimpiai kiküldetéséről című dolgozatában a következőket írja: „Az olimpia öt vitorlázószámából jelenleg a három legkisebb típus honosodott meg nemzetközi szinten Magyarországon. A nemzetközi eredmények alapján a Finn osztályban történő kiküldetésre teszünk javaslatot. (...) A kieli regattán a három kiküldött versenyző közül Fináczy György eredménye kimagaslóan jó, és másik két versenyzőnk is az első tizenöt között végzett. Fináczy egy kióvott futam után a 81 indulóból a nyolcadik helyen végzett. A három utolsó futamban 3., 1. és 2. helyezéseket ért el. (...) A hajóosztály hirtelen felfutása a nemzetközi élménybe nem csak Fináczy, hanem Tuss és Schömer esetében is igazolja azt a tételt, hogy a maximális akarati tényezővel rendelkező, ideális versenyzőtípus rövid idő alatt képes nemzetközi eredményekre. A fentiek alapján javasolom Fináczy György versenyző kiküldetését a tokiói olimpiai játékokra, az utóbbi két év alatt elért fejlődése, nemzetközi élvonalba történő felzárkózása, és fiatal korából (22 éves) származó fejlődési lehetősége alapján.”

Fináczy a következőképpen emlékszik: – Hármunknak volt esélye kijutni az olimpiára. A Kieli Héti Schömer volt a legjobb közülünk. Ott az első négy futamig közel vitorláztunk egymáshoz, a huszadik hely körül. Erős szélben Schömer jobb volt nálunk, ekkor is így volt, de az ötödik futamtól gyenge szél fújt, és abban kiemelkedően jó voltam. Nyertem egy futamot, egyszer második, egyszer harmadik lettem. Ez olyan nagy dolog volt, hogy már ott kint mindenki veregette a vállamat, hogy öcsi, te már biztosan utazol az olimpiára. Végül is Kiss Gusztáv csapatvezetővel ketten utaztunk. Időben kérkeztünk, volt két hetem a verseny előtt megismerni a hajót, árbocot, vitorlát.

Sagami olimpiai vitorlásversenyek

– Az első futamban északi-északkeleti, egyes-hármas szél fújt. Jól rajtoltam, az első kreuzban nyolcadik voltam. A leebójánál ötödiként fordultam, a második kreuzban hatodiknak, hátszélben ötödiknek, és a befutóban hetedikként végeztem.

A második futamban kettes-hármas északi szél fújt, luvban rajtoltam a felső boly leehajójaként. Az áramlás 0,8 mérföld per óra volt. Első-második helyen értem az első bójához, a második raumba visszaestem a hatodik helyre, majd ötödik, negyedik és ismét ötödik voltam. Megjegyeztem magamnak, hogy ez nem volt jó. A cseh Miroslav Vejvodával küzdöttem ezen a szakaszon. A második kreuzban visszaestem a tizennegyedikre, természetesen ez rossz minősítést kapott. Hátszélben egy helyet fölöttem, és a befutóban ismét tizenegyedik voltam.

A harmadik futamban erős, ötös-hatos, olykor hetesig növekvő északi szél volt. Leeből harmadiknak jöttem ki. Mindenki elment, nagyon imádkoztam, hogy ne törjön el az árboc. Faárbocok voltak, jó durungok, gyalulgatni kellett őket. Én már az edzések alatt is hárommat eltörtem. Addig nem adtak másikat, amíg össze nem törtem őket. Mindenkinek adtak kettőt. Amelyik görbe volt, és úgy ment, mint a csatakigyó, azt az ember gyorsan összetörte, hátha kap egy jobbát helyette. Aztán az utolsó hétre nagyon elfogytak az árbocok. Nekem kettő maradt, az egyik aztán el is tört valamelyik futamon – majd biztos írom is –, vigyázni kellett. A vitorlát elkezdte az ember igazítani, az árbocot gyalulgatni... és korábban nem volt ilyen erős szél. Ezen a futamon már látszott az erős szél és az én képességem viszonya. Akkor sem voltam hetvennégy kilónál nehezebb, fel is értem az első kreuzban huszonharmadiknak, a raumban négyen borultak, egy hajó meg lehagyott. A második kreuzban egy kis haláltakkot húztam nyugat felé a norvég versenyzővel. Ez bejött, tizenkettediknek fordultam. Hátszélben erősödött a szél, már hetes teteje volt, néhányan felketyyentek. Lent tizedik voltam. A harmadik kreuzban egy helyet visszaestem, és tizenegyedik lettem. Ez nekem szép eredmény volt az erős szélben.

A negyedik futamban négyes-ötös északi szél fújt. Középen rajtoltam, rosszul bontakoztam ki, és tizenhetediknek értem föl, végül tizenharmadiknak futottam be.

Az ötödik futam előtt reggel észrevettem, hogy az árbocom elrepedt. Nem kockáztattam, elővettem a másikat, amelyik eleve rossz volt, görbe, meg se dolgoztam. Gyorsan elkezdtem meggyalulni, megpróbáltuk, megmértük, középen túl puha volt, ragasztani kellett volna. Idő nem volt, irány a pálya. Jól rajtoltam luvban. Az új-zélandi lerohant, kifordultam, és éreztem, hogy beragadtam. Huszonhatodiknak fordultam, előttem nagy lyuk volt, a kutyákkal küzdtem. A második kreuzbójánál huszonkettedik, hátszél végén huszonegyedik, befutóban huszadik voltam. Azt reméltem, ez lesz a kieső.

A hatodik futamban négyes-ötös északi szél fújt. Korai rajtom volt, vissza kellett mennem. Első kreuz végén huszadik, a második raumban ütöttem a bóját. A portugál és a cseh srác mellett próbáltam beférni a bója mellé, amelyek fix, hatalmas, tengerjáró hajóknak a bójái voltak. Mozgásuk kiszámíthatatlan volt, független a hullámok mozgásától. Néha megindultak, és öt-hat méteren áttörték magukat, aztán visszalendültek. Mindenki nagy tisztelettel kerülte őket, a portugál és a cseh is. Én meg úgy véltem, erre az öt méterre még pont beférek, de aztán a bója gondolt egyet, és úgy oda-sújtott, hogy majdnem összetörte a hajómat. Gondoltam, azért végigmegyek, de nem futok be. Ezt a harmadik kreuzban döntöttem el végleg, nagyon nehéz volt. A második kreuzban tizenötödik, hátszélben tizenegyedik voltam, és a végén – mert hibát javítani abban az időben nem lehetett – mellé futottam.

A hetedik futamban déli-délnyugati hármas-négyes, hármas-kettes, hármas szél fújt, ebben a sorrendben. A folyás körülbelül szembe jött. Reggel a jó repedt árbocomat lamináltam, infralámpa stb. Jól rajtoltam, leeben elsőnek jöttem el. A raumok végén hatodik voltam, a második kreuz után ötödik-hatodik helyen fordultam, hátszélben nagyon gyors vagyok, megvertem a svédet, a kanadait és a norvégot. A befutóban fogtam az embereimet, és negyedik helyen értem célba. Végeredményben – a 33 induló induló között – a 13. helyen végeztem.



Fináczy az Északi-tregeren

Tokióban – Fináczy Tokióban – 1964.



A KLUBALAPÍTÁS ELŐZMÉNYEI

Ha az előzőek alapján röviden szeretnénk tehát összefoglalni a korra jellemző politikai és társadalmi helyzetet, akkor azt mondhatnánk, hogy a hatvanas években a politika ugyan még mérgezte a mindennapokat, de az állampolgárok lényegesen szabadabban élhettek, mint korábban, a negyvenes–ötvenes években. Szabadabban, de mégis jól körülírható korlátok között, nem mindenki és csak egy bizonyos fokig!

A hangsúly természetesen a „nem mindenki” és a „bizonyos fokig” kifejezéseken van, mert a relatív szabadság csak azokra volt igaz, akik tartották a szájukat, nem gyakoroltak kritikát, alávetették magukat a hatalomnak, betartották nem csak a párt által megkövetelt írott, hanem a meg sem fogalmazott íratlan szabályokat is; és semmilyen állam- vagy népellenesnek számító szervezkedésben nem voltak benne. (Hogy mi számított annak? Bármilyen, ami a hatalomnak – vagy adott esetben mondjuk a házmasternek, akik többnyire besúgók voltak – nem tetszett.)

Ilyen, büntetendő »szervezkedésnek« számított minden polgári és magán kezdeményezés (ez a két kifejezés annak idején szitokszó volt), minden nem központilag irányított egyesület, társaskör vagy bármi más. A korra jellemző politikai, társadalmi berendezkedésben szinte elképzelhetetlen volt egy, nem valamelyik minisztérium, honvédség, rendőrség, szocialista nagyvállalat vagy termelőszektor által alapítandó sportklub létrejötte.

A túravitorlázók amúgy helyesen választották meg a stratégiájukat, nem is klubot akartak alapítani, hanem, egy létező – szocialista elhivatottságát sűrűn és megfelelően kinyilatkoztató – Természetbarát Szövetség szakcsoportjaként kívántak működni. Nos, ez az elképzelés átment a szűrőn, vagy csak nem érte el az ingerküszöböt az ügy, esetleg az 1963-tól a belügyminisztériumhoz rendelt állambiztonsági szervek működtek meglehetősen trehányul, így a túravitorlázók hosszas tárgyalások eredményeként elérték a céljukat.

Ehhez kellett egy ember, akinek volt nem kevés bátorsága, és a párton belül megfelelő pozíciója. Ez az ember az elkötelezett természetbarát és vitorlázó, dr. Pálos István volt. Pálos, aki elsősorban, vagy kizárólag, szakmai karrierje miatt volt kénytelen – ami akkor teljesen normálisnak számított – belépni a pártba, de minden politikai szereptől tartózkodott, viszont a klub érdekében sokszor hasznosította kapcsolatait.

Ebben a politikai és társadalmi környezetben, 1964-ben sikerült összehozni a Túravitorlás Sportklub, azaz a TVSK elődjét, a Budapest V. kerületi Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlázó Szakcsoportját.

Ezzel egy olyan polgári, tulajdonképpen magánkezdeményezést ismert el a hatalom, amelynek egyik központi figurája a császári és királyi hadsereg tisztje, majd a két világháború között a rendőrség felügyelője, vitéz Solti László volt. Igaz, őt – minden valószínűség szerint taktikai okból – kihagyták az intéző bizottság tisztségviselői közül.

A klub – az egyszerűség kedvéért nevezzük így, mert lényegében arról volt szó – másik prominense, még az ötvenes évek végén és a hatvanas évek elején, ifjabb Alapy Gyula jogász, aki a második világháború után a Győri Népiügyszétség vezetőjeként eleinte háborús bűnösök pereivel foglalkozott, majd 1948-tól a Budapesti Államügyészétség vezetője, és kiemelt koncepciók perek népiügyszétsze lett. Legjelentősebb ügyek, amelyekben főügyészként szerepet vállalt (vagy csak inkább rákényszerítették?): Mindszenty József, Rajk László és Péter Gábor pereit voltak. Az 1956-os forradalom idején a Szovjetunióba menekült, ahonnan csak másfél évvel később, 1958 márciusában tért haza, és a Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Intézetének lett munkatársa. 1962-ben a konszolidációra törekvő, Kádár János vezette politikai vezetés miatt kizárta az MSzMP-ből. 1982-ben Fonyódon érte a halál. Atrocitásoktól tartva, jeltelen sírba temették, de ezzel sem sikerült elkerülni, hogy nyughelyét, többször, legutóbb idén, 2014-ben, meg ne gyalázzák.

Szóval, ez a két ember, alapjaiban más világnézettel, meglehetősen különböző politikai elkötelezettségük ellenére is kijött egymással. Talán csak egyvalami volt közös bennük: szerettek vitorlázni... Nemcsak tolerálták egy-



A fonyódi móló az ötvenes években



25-ös jolle a fonyódi kikötőben – 1950.

A fonyódi hajóállomás – '50-es évek vége





A Narancsosláda – 1962.



mást, de amikor kellett, ugyanazért a célért képesek voltak közösen tenni is.

A Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoport alapító ülésén megválasztott Intéző Bizottság elnöke: dr. Pálos István, elnökhelyettese: Dr. Schmalz József lett, tagjai: Asbóth Tibor, dr. Előd Huba, Gérusz Miklós, Gyurkó László, dr. Rajágh László, Szabó János és Szűcs Iván voltak.

Természetesen az előzmények jóval korábbra, még az ötvenes évekre nyúlnak vissza, és a történetünk szempontjából nagyon fontosak.

Kezdjük az elején!

A kalandos história tehát Fonyódon kezdődött. A móló volt a fiatalok kedvelt találkozóhelye, napközben lehetett itt fürdeni, napozni, este jókat beszélgetni és bulizni. A társaság eleinte főként kaposvári, budapesti és pécsi diákokból, valamint környékbeli fiatalokból állt.

Ebben az időben összesen két(!) vitorláshajó volt Fonyódon. Az egyikkel, egy gaffos 25-össel, a helyi csónakda tulajdonosának fia, Zsoldos Imre járt, a másik pedig Solti Laci bácsi »Narancsosláda« nevű, egyedi építésű, nyitott, leginkább 15-ös jolléra emlékeztető (egyések szerint folyami) vitorlás hajója volt.

A vízi életet Fonyódon az ötvenes években a csónakda jelentette, amely a nagymóló mellett, a keleti oldalon, a későbbi Lídó étterem (ma: Lídó társasház) és a Jogász üdülő helyén, a strand végében terült el. A nádasban megbúvó, zezugos járatokban épített stégek rengeteg csónak számára szolgált kikötési lehetőséggel.

Az előzmények kapcsán feltétlenül szólni kell a fonyódi patikusról, Gallé Cornéliáról, akit barátai csak Nellónak szólítottak, és igen népszerű volt a környéken. Hosszú évtizedeken keresztül sok fontos ember, és számos jelentős művész fordult meg nála. Sokan rendszeres, visszatérő vendégei voltak. Mára feledésbe merült, hogy honnan eredt a nagy baráti társasága, de azt tudjuk róla, hogy verseket írt, *A fonyódi öreg fűzfák* című dalt Gallé Kornélia versére Giricz Pál szerezte.

Nos, Nelló házának hátsó, napsütötte teraszán gyűltek össze majd' mindennap az ismerősök, és jókedvűen beszélgettek mindenféléről: irodalomról, festészetről, nyárról, vitorlázásról vagy nőkről és férfiakkal, az életéről, és csak ritkán a politikáról.

A rendszeres vendégek közül elsőként Takáts Gyulát – aki fiatal korában festőnek készült, és Rippl-Rónait mondhatta első mesterének! –, a Kossuth-díjas költőt említeném. Akkoriban nemhogy Kossuth-díjas nem volt, de a háború utáni időkben a verseit sorra utasították vissza a kiadók. Takáts Gyula így emlékezik: „Valamikor fonyódi villánk állandó művésztanya volt, akárcsak a Berzsenyi Társaság nagy korszakának idejében a kaposi házunk. Édesanyám vendégszeretete, munkabírása volt a szíve és lelke annak a fonyódi villának. Maga Németh László is ide akart költözni Hódmezővásárhely előtt, de a háborútól tönkretett villa helyett akkor már én a patikába tettem át a műhelyemet. Ennek lelke Gallé Cornélia volt, aki ugyanúgy látta vendégül a művészeket, mint azelőtt édesanyám. Itt volt nyaranta heti vendég Egry József is. A Kassák- és Fülep Lajos-látogatásokat *A harmónia keresése* című esszéketemben adtam közre. Egy tény: akkor, amikor a legrosszabbul ment Egryéknek, sokat jelentett számukra ez a fonyódi kikötő. Öt-hat rólam készült rajza vízszínteretről tanúskodik. A *Vízűkör* (Egry Józseffel közös művük – a szerk.) keserves sorsa nemcsak egy hibás művészetpolitikára vetett fényt, de a rajzok és versek elutasításával az érdekelt hivatalok és művészek szellemi hovatartozására is...” (Takáts Gyula: *Tükrök szava – Betűk arca, Jegyzetek – Válaszok, Vallomások*; Petőfi Irodalmi Múzeum, Digitális Irodalmi Akadémia, 2011.)

Takáts Gyula

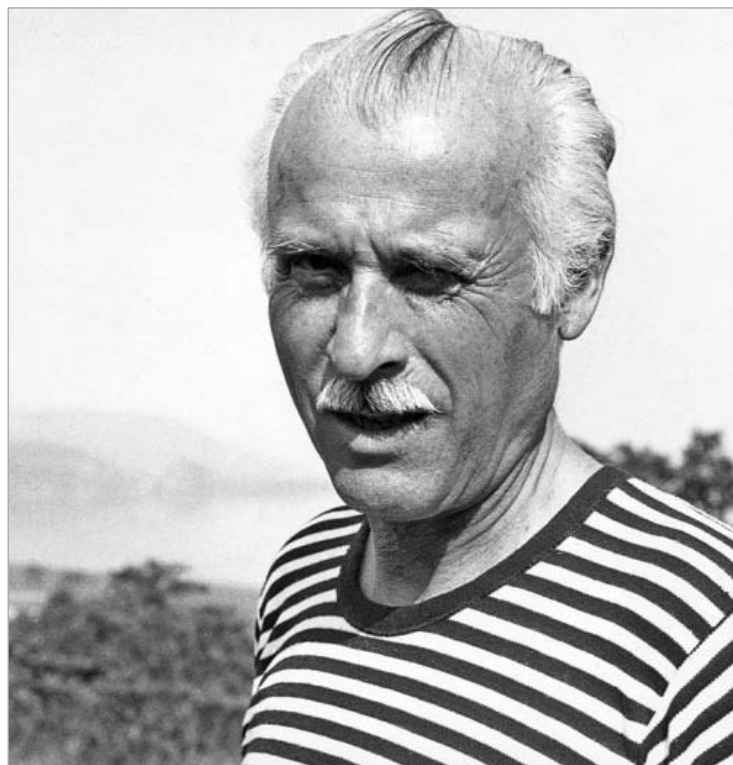
1911. Tab – 2008. Kaposvár

1911. február 4-én született Tabon, Somogy megyében. Középiskolai tanulmányait Kaposváron végezte. A pécsi Erzsébet Tudományegyetemen 1934-ben szerzett tanári és bölcsész doktori oklevelet, földrajz, geológia és filozófia tárgykörben. 1939-től tíz éven át tanított munkácsi és kaposvári középiskolákban. 1949-től a Rippl-Rónai Múzeum igazgatója, később a Somogy Megyei Múzeumok Igazgatóságának vezetője egészen 1971-es nyugdíjaztatásáig.

1971-ben Tab, 1973-ban Kaposvár, 2002-ben Balatonyörök díszpolgárává választották, életműve 2010-ben *Örökségünk Somogyország Kincse* címet kapott. 1975-től a Magyar P.E.N. Club tagja, 1994-től alelnöke. 1946-tól 1949-es feloszlatásáig, majd 1985-ös újjáalakulásától a költő haláláig a Berzsenyi Dániel Irodalmi és Művészeti Társaság elnöke. 1992-ben a Széchenyi Irodalmi és Művészeti Akadémia alapító tagja. A Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Takáts Gyula életművének jelentőségét a kritikai irodalomtörténeti visszhangja mellett számos díj is tanúsítja. 1941-ben Baumgartner-díjat, 1960-ban és 1975-ben József Attila-díjat kapott, 1985-ben Déry Tibor-jutalomban részesült. Életművét 1991-ben Kossuth-díjjal ismerték el.

2008. november 20-án Kaposváron, 97 éves korában hunyt el.



Takáts Gyula

A patikushoz Takács barátja, Halvax Gyula festőművész is bejáratos volt, aki Kaposvárott szintén Rippl Rónai József tanítványaként tanult festeni. Halvax – többek között – Takáts Gyula *Kút* című verseskötetét is illusztrálta.

Halvax Gyula

1906. Tab – 1984. Budapest

Halvax Gyula 1906-ban született Kaposváron. Apja, Halvax Ödön bíró és ügyvéd volt, jó kapcsolatban állt Rippl-Rónai Józseffel, akivel a kaposvári Róma-hegyen szőlőszomszédok voltak. Rippl tanította Halvaxot a pasztell kezelésére, és a saját dekoratív stílusára. Amikor látta, hogy bútorokhoz támasztva festi képeit, egy remek festőállványt ajándékozott neki.

Az érettségi után nem vették fel a főiskolára. Néhány hónapra a kecskeméti művésztelepre ment, ahol Révész Imrétől tanult. Tanulmányait egy év múlva a Képzőművészeti Főiskola tanári szakán, Rudnay Gyula osztályában folytatta. Akkoriban, 1925-ben festette az ott kiállított önarcképét. Főiskolás éveiben is látogatta Rippl-Rónait, és 1927-ben, röviddel a mester halála előtt, portrét festett a beteg tanáráról.

1929-ben három hónapos olaszországi ösztöndíjat kapott. Elképzelhető, hogy ennek hatására, a magyar művészettörténetben Római iskolának nevezett neoklasszicista irányba fordult Halvax művészete.

A végzős festőnövendéket főiskolai mestere, Rudnay közös kiállításra invitálta, amelyre Kaposváron került sor. Az első önálló kiállítása Budapesten, a Nemzeti Szalonban volt, 1931-ben.

Jelen volt a kaposvári művészeti életben. Takáts Gyula 1935-ben *Kút* címmel megjelent első verseskötetét illusztrálta.

Több évtizedes pályafutása alatt megszámlálhatatlanul sok képet alkotott, a Balatont és a természet ezernyi arcát örökítette meg.

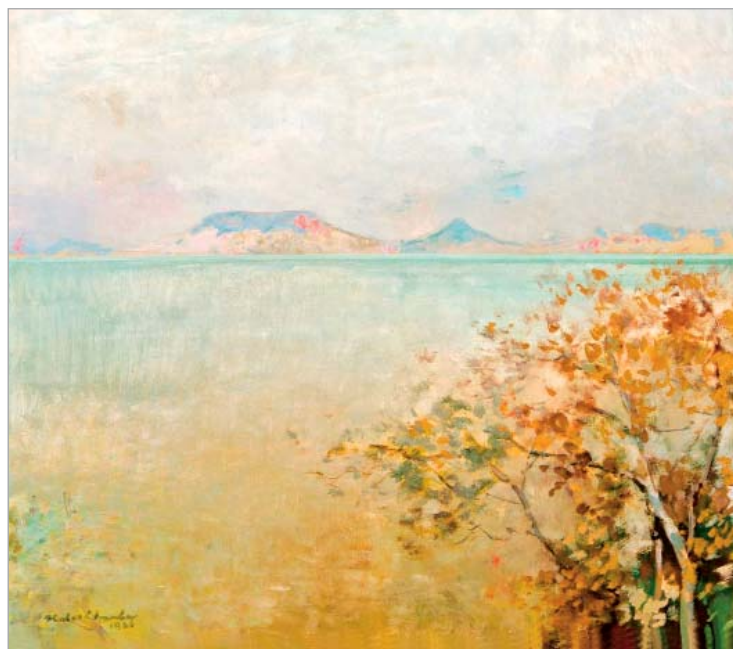
Halvax Gyula kiegyensúlyozott, boldog emberként élt le életét. Budapesten hunyt el 1984. október 12-én.

Matyikó Sebestyén József, Új Ember, 2003.



Egry József: Vízükör

Halvax Gyula: Badacsony



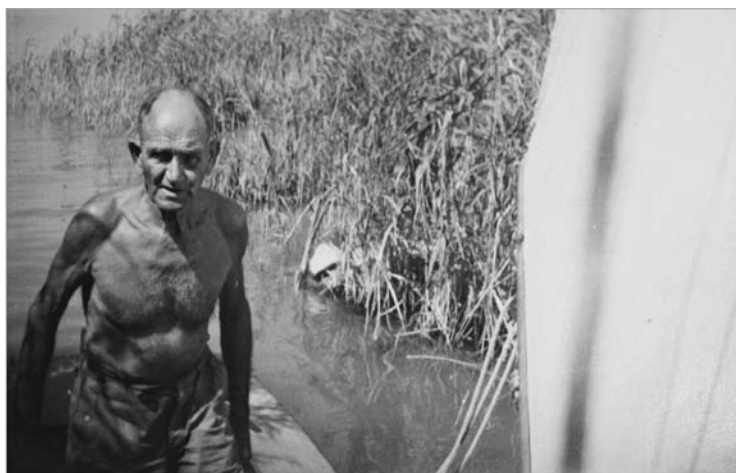


Marton László: Egry József



Solti László

Egry József: Aranykapu – 1944.



Egry József

1883. március 15., Zalaújlak – 1951. június 19., Badacsony
Avantgárd festő, az expresszionista és a konstruktív stílusok mentén alakította ki egyedi látásmódját.

Napszámos paraszt családban született. Autodidakta módon kezdett festeni, majd Lyka Károly segítségével egy évet Párizsban töltött. Onnan került a Képzőművészeti Főiskolára, Szinyei Merse Pál és Ferenczy Károly mellé.

1910-től kiállító művész. 1911-ben kijutott Belgiumba, ahol nagy hatással voltak rá Meunier festő és szobrász, kikötőmunkásokat formáló alakjai, néhány évig maga is a város peremén élő munkásembereket festette.

Az első világháborúban súlyos baleset érte, és a badacsonyi hadikórházba került. Itt ismerte meg későbbi feleségét Pauler Juliskát, aki önkéntes ápolónőként tevékenykedett a kórházban.

Az 1920-as években kezdett a fénnel foglalkozni. Eleinte expresszionista szimbolikával közeledett a napkultuszhoz, egyéni erővel festett zaklatott, nyugtalan képeket.

„Ünnepi ruhát veszek a lelkemre, mikor festek.” Önarcképei magányosságának dokumentumai.

Részben a háborús sérülése következtében folyamatosan romlott az egészségi állapota, ezért olaszországi utakra ment, főleg Szicíliába. *Taormina* (1930.), majd *Nervi* (1938.) című alkotásai ezekről az utakról származtak.

A fénytől átjárt atmoszféra maradt a témája mindvégig. Művei egy témát variáltak, legfőképpen a balatoni tájat. „Aki belép a természetbe, elveszti reális valóját.” Utolsó befejezett műve az *Aranykapu* (1944.)

1948-ban az elsők között kapta meg a Kossuth-díjat. 1951-ben halt meg Badacsonyan.

A Gallé Nellónál, a gyakran összeverődött társaságban rendszeresen megfordult vitéz Solti László is, aki tanult, olvasott ember lévén, a társaság tagjaként hosszú délutánokat beszélgetett át az előzőekben említett emberekkel.

Évek múltán egy szomorú nap következett: Nellóéknak menniük kellett. Senki sem tudja miért, de a patikust áthelyezték, ekkor, 1957-ben került Fonyódra Sikos Pál gyógyszerész és felesége, Ivanyos Márta, akik negyven évig látták el Fonyód és környékének betegeit. Tíz évig abban a házban folytatták a munkát, amit Gallóéktól megörököltek. Nem telt el hosszú idő, és az új patikuséknál is kezdetét vette a vendégjárás. Márti hasonló szeretettel fogadta a betérőket, mint a korábbi házigazda, hamarosan ugyanaz a kávéházi hangulat uralkodott a kert felőli teraszon, mint korábban évtizedeken keresztül. Solti Laci bácsi is ugyanúgy rendszeres vendég volt, mint a régi társaság legtöbb tagja. Nyáron, ha csak tehetett, télen szinte mindennap megjelent a patikában. Az utóbbinak prózai oka is volt: Sikoséknál ugyanis fűtöttek, kellemes meleg szoba várta. Laci bácsinak ilyen luxusra nem tellett, így teletente gyakran itt húzta meg magát napközben.

A patikai társasága mellett, Laci bácsi egyre ismertebbé vált a környéken. Eleinte talán Bán Emil (Matyi) és fia, István látogatta rendszeresen, majd: Alapy Gyula, Rajki János, Linci (Sipos Klára), Szerecz László, Pieringer Zsuzsa és Károly, Sikos Károly, leánya Andrea, ifj. Kollár Lajos. Ők alkották az ős Port Lacaj alaptagságát, majd később a Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoport kikötőjének lettek alapítói.

De ne szaladjunk ennyire előre... A klub, pontosabban az elődje, a szakcsoport megalakulásáig még hatalmas munkát kellett elvégezni. Ekkor, a hatvanas évek elején, hivatalos, tehát engedélyekkel rendelkező kikötővel még a legmerészebb álmódzók sem számolhattak. Az események viszont roppant sebességgel követték egymást, és egyszer csak ott állt a társaság, a kikötőmegnyitó ünnepi beszédeit hallgatva...

Az események ismertetése előtt, azonban egy pár szót engedjenek meg nekem Solti Lászlóról.



VITÉZ SOLTI LÁSZLÓ

Solti László a Balaton admirálisa volt. A fonyódi nádkunyhója így értelemszerűen az admirális nevet viselte, a kikötő pedig, ahol a hajóját tartotta, Port Lacaj néven vált ismertté. Laci bácsi évtizedeken át, generációkat tanított vitorlázni és síelni.



Édesanyja Beretvás Anna. Édesapja járásbíró volt, ezért ide-oda helyezték az országban. Solti László az elemi iskola négy osztályát és a gimnázium 1–5. osztályát Szabadkán végezte el, majd 1907-től a szegedi Állami Felső Kereskedelmi Iskolában folytatta tanulmányait, ahol 1910-ben érettségi vizsgát tett.

Mint érettségizett fiatalember, 1913. október 1-jén vonult be tényleges katonai szolgálatra a Soproni Császári és Királyi 76. számú Gyalogezredhez, egyévi önkéntesként. Azok az egyévi önkéntesek, akik megfeleltek a tartalékos tiszti rang követelményeinek tényleges szolgálatuk idején tartalékos tiszti képzésben is részesültek. Ezek közé tartozott Solti László is.

Azonban mielőtt befejeződött volna tartalékos tiszti kiképzése, történt, hogy 1914. július 28-án, egy bizonyos Gavriló Princip nacionalista szerb diák megölte Ferenc Ferdinánd főherceget, az Osztrák–Magyar Monarchia trónörökösét és hitvesét, Chotek Zsófiát. Ezért az Osztrák–Magyar Monarchia hadat üzent Szerbiának, amely maga után vonta a szövetséges hatalmak kölcsönös hadüzenetét, és kitört az első világháború.

Ezzel a történelem Solti László életébe is alaposan bele szólt. Egyévi önkéntes tizedesként, a tiszti képzést megszakítva, 1914. augusztus 8-án az orosz hadszíntérre vonult, ahol augusztus 23-án egy arclövéstől súlyos állkapocs-roncsolódást szenvedve, megsebesült. Az ellenség előtt tanúsított hősie magatartása elismeréseként I. osztályú Ezüst Vitézségi Éremmel (Nagyezüst) tüntették ki.

Felépülése után – mint frontszolgálatra alkalmatlan – 1916. szeptember 1-jéig ezrede pótkereténél szolgált. Időközben tartalékos zászlóssá, majd 1915. november 1-jével tartalékos hadnaggyá léptették elő.

1916. szeptember 1-jétől 1918. november 1-jéig mint frontszolgálatra alkalmatlan tiszt, egy építőszázad parancsnoka volt Albániában. 1917. november 1-jével tartalékos főhadnaggyá léptették elő. Front mögötti szolgálataiért a Katonai Érdem Keresztel tüntették ki.

Az Albániából való visszavonulás során, 1918 őszén behajózták a Linz nevű gőzösre, amelyet találat ért. A mentésben tanúsított magatartásáért Bronz Katonai Érdeméremmel tüntették ki.

1918 novemberétől 1919 októberéig egy őrszázad parancsnoka volt a soproni 76. gyalogezred kötelékében.

A háborút követően, kitüntetései elismeréseként, Solthy László Károly néven felvételt nyert a Vitézi Rend Tiszti tagjainak sorába, és – feltehetően 1921. augusztus 21-én, az első alkalommal rendezett avatáson (más források szerint 1923-ban) – vitézzé ütötték, valamint az Országos Vitézi Szék dicséretében részesült. Vitézi címe és kitüntetése mellé, Rákóczi falván 200 hold vitézi telket kapott. Az első világháborút követően egy ideig itt gazdálkodott.

1920-ban mint rokkant tartalékos tiszt a Magyar Királyi Államrendőrség rendőrfelügyelői karába nyert felvételt, és Szolnokon működött. Mivel nem értett egyet feletteseivel, egy, az előjáróival folytatott vitát követően, mert az akkori viszonyok nem tetszettek neki, a kardját a parancsnoka asztalára téve, kérte nyugdíjazását, így 1934. július 1-jén rendőrfelügyelőként ment nyugdíjba.

1935-ben, mint tartalék állományban lévő katonát, címzetes századossá léptették elő.

1938. szeptember 15-én, a felvidéki bevonuláskor elrendelt mozgósítás alkalmával Solti Lászlót, mint tartalékost is behívták, és a szolnoki, majd az ungvári pályaudvar parancsnokává nevezték ki. 1938. december 18-án egy rakodás alkalmával egy lö olyan szerencsétlenül lépett a bal lábára, hogy lábujjai egy részét csonkolni kellett.

1941-ben az erdélyi Óradnára költözött, ahol fabeszerző munkakörben dolgozott.

Egyetlen fia, aki a Szolnoki Repülő Főiskola hallgatója volt, 1942-ben bekövetkezett halála – 18 évesen, egy gyakorló bevetés során zuhant le repülőgéppel – után elvált a feleségétől.

Teljes rokkantsága ellenére, 52 éves korában, 1944. október 1-jén ismét behívták katonai szolgálatra, és 1945. március 31-ig Fertőszentmiklós község katonai parancsnoka volt. Itt várta be a szovjet csapatokat.

1945 áprilisában szovjet igazolással ingóságaiért Erdélybe utazott, ahol a román hatóságok mint kémgyanús egyént letartóztatták, és 333 napig fogva tartották, majd kitoloncolták.

1945 előtt még 30 hold legelővel és szántóval rendelkezett, amit nem sokkal a háború után a kikényszerített téjeszesítés miatt veszített el.

1946 nyarán a menekültügyi hatóságok segítségével Mecsekknádasra települt, ahol a Földalaptól egy kis vízimalmot bérelt, de rokkant lábával nem bírta a zsákolást és a lépcsőzést, és ismét kórházba került.

1947-ben 12 hold cserebirtokot kapott, azonban rokkant állapota miatt már fizikai munkát nem tudott végezni, ezért 1949 nyarán a házat, földet és gazdasági felszerelést eltartásért átadta egy, a szovjet hadifogságból hazatért embernek.

1951 januárjában a hadkötelezettség felső korhatárának elérésével a katonai nyilvántartás szempontjából „fogyatékbá” került.

Mivel rendőrségi nyugdíját megvonták, 1951. december 1-jétől az Állatforgalmi Vállalatnál helyezkedett el.

1952. február 2-án bejelentett lakcíme Fonyód, Fürdő utca 5. szám alatt volt.

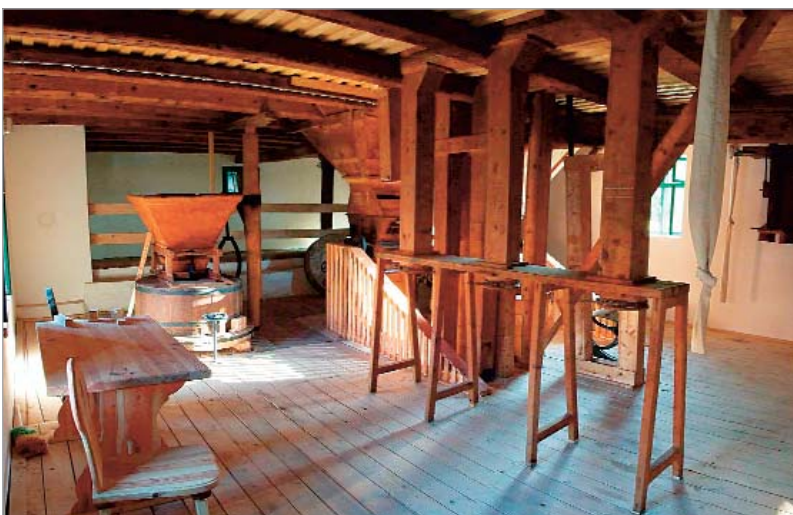
Forrás: Hadtörténelmi Levéltár és Irattár



Vitézi Érem – 1921.



Mecseknádasdi malom, ma vendégház Ezüst Vitézségi Érem (Nagyezüst)



A név

A nevét eredetileg – minden valószínűség szerint – y-nal, Soltyként írta, de a vitézi tiszti lajstromban hy-nal mint Solthy szerepel, sőt, ugyanebbe az iratba második keresztnévként a Károly is bekerült. (Solti László kapcsán kizárólag itt találkozhatunk a Károly keresztnévvel, nem tudjuk, hogy honnan ered, Laci bácsi sosem használta. – *a szerk.*) Feltehetően a második világháborút követően tért át az i végződésre, azaz a Soltira, ugyanis azokban az időkben az y-ra végződő nevek – mivel ilyen írásmód a második világháborút megelőzően a nemesség és az arisztokrácia körében volt szokásos – vörös posztóként hatottak a munkás-paraszt hatalom gyakorlóira. A dolognak azonban a fonyódi időkben már nem nagyon volt gyakorlati jelentősége, őt mindenki csak Laci bácsinak hívta, majd Lacajnak, esetleg Tatusnak szólították.

A Vitézek Lovagrendje

A nemzetgyűlés 1920. március 1-jén Horthy Miklóst kormányzóvá választotta. Kormányzói kinevezését és jogkörét az 1920. évi I. törvény szabályozta, amely a királyság intézményét érintetlenül hagyta. Horthy kezdetől kormányzói jogkörének kiszélesítésére törekedett. Nemességet a törvény szerint nem adományozhatott, ezért más módon akart egy, a személyéhez hű, nemesi jellegű társadalmi bázist létrehozni.

1920 augusztusában jelent meg a M. E. 6650/1920 sz. rendelet, amely különleges jogi minősítésű ingatlanok, az úgynevezett vitézi telkek adományozását rendelte el, a magyar állam védelmében kitént feddhetetlen férfiak részére, a haza el nem múló hálája jeléül.

Vitézi Rend alapításáról nem született jogszabály, az Országos Vitézi Szék, mint a vitézek közösségének irányítására létrehozott szerv belső döntése volt, hogy a felavatott vitézek szervezetét kezdettől Vitézi Rendnek nevezték.

A Vitézi Rend a Miniszterelnökség hatáskörébe tartozott, főkapitánya a kormányzó volt, és ő volt az Országos Vitézi Szék elnöke is.

A felvétel szabályai szerint vitéz lehetett minden magyar állampolgár, aki a magyar állam védelmében (a világháborúban) kitént, és a forradalmak idején is hűséges maradt a hazához. Ezen túlmenően erkölcsi feddhetetlenséget is elvártak a jelentkezőktől.

Részletesen szabályozták azt is, hogy milyen kitüntetésekkel kellett rendelkezniük a kérvényezőknek, különválasztva a tiszteket és a legénységi állományúakat. A Vitézi Rend szervezetének leírását, a jogokat és köteleességeket mindenre kiterjedő alapossággal a Vitézi Rend Kis Kátéja tartalmazta.

A rend székháza Budapesten, az Üllői út 8. szám alatt volt. 1944 decemberében, a főváros szovjet ostroma során az épület kiégett, a vitézi rend levéltára és dokumentációja megsemmisült.

A második világháború után a rendet feloszlatták, és a vitézi cím használatát törvényben tiltották meg.

Azonban a rend nyugatra került tagjai a rendet továbbra is életben tartották, és 1962-ben Edinburghban a Lovagrendek Nemzetközi Állandó Bizottsága által is elismertették, és a vitézi rend a hivatalos kiadványában a Register of Orders of Chivalryben, 1964-ben hirdette ki a jogfolytonosságot. A lovagi rend magyarországi tagozatának hivatalos elnevezése e szerint: The Knightly Order of Vitéz (A Vitézek Lovagrendje), jogforrásként, illetve legfőbb védnökként a Szent Koronát ismerte el.

Ma hazánkban több szervezet is működik ezen a néven. Magyarországon mindegyik jogilag elismert szervezet, egyesületi vagy alapítványi formában tevékenykedik, és mindegyik szervezet magának követeli a jogfolytonosságot a Vitézi Rend kapcsán.

Anekdóták

Solti Lászlóról rengeteg anekdota kering, magam is hallottam jó néhányat az elmúlt évek során. Több ezek közül – a kétségek, néha a tények ellenére – ma is tartja magát.

Az egyik ilyen, hogy tengerésztiszt volt az első világháború éveiben. Ami azt illeti, tudása, felkészültsége okán akár lehetett is volna – állítják róla őt ismerő tengerész barátai –, de nem volt az. A fiumei Nautica – a Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia –, valamint az Osztrák–Magyar Monarchia Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia regiszterében sem szerepel, pedig 1776 és 1936 között a monarchia határain belül csak itt képeztek polgári és hadi tengerésztiszteket.

Az viszont vitathatatlan tény, hogy igazi hajós ember, kiváló vitorlázó volt.

Nautica

Olasz neve: Regia Ungarica Accademia Nautica után, röviden csak Nauticának nevezték a magyar tengerészképzés első másfél évszázadának Fiumében – horvátul Rijekában – volt központját.

A város 1776-ban került a magyar korona fennhatósága alá, és hosszabb-rövidebb megszakításokkal az első világháború végéig magyar fennhatóság alatt maradt.

Kormányaink gondot fordítottak egyetlen tengeri kijáratunk, a fiumei kikötő, és ezzel együtt a város folyamatos fejlesztésére.

Emellett – adriai jelenlétünk erősítése végett – igyekeztek megteremteni, majd fenntartani a magyar tengerészetet, és ennek érdekében a tengerészek képzését is, ami időről időre nehéz feladatnak bizonyult ebben az olasz kultúrájú, de majdnem felerészben szlávok (horvátok és szlovének) által lakott városban.

A Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia, a korábbi Tengerészeti Főtanoda akadémiai rangra emelésével, 1894-ben alakult. Az oktatás és az adminisztráció nyelve is magyar volt. Az épületben ma a fiumei egyetem egyik kara található, amelynek kapualjában ott található az alapítók emléktáblája.

Azt, hogy sosem volt tengerész – egy interjú alkalmával, 1965-ben – ő maga is megerősítette: „... Ennek ellenére, mindig tengerész akartam lenni – de sosem sikerült.” Ugyanakkor rengeteget hajózott, igaz nem nagy tengerjárókon, hanem kis vitorlásokon. Először Bécsben – még az egyévi önkéntes katonai időben, tartalékos tiszti kiképzése alatt – volt alkalma vitorlázni, majd a háborút követően, 1920-ban egy dingivel többhetes utat tett meg a Tiszán. Egy évvel később ugyanazzal a kis hajóval Regensburgból (Németország) Budapestig hajózott. 1923-ban – egy asztalos segítségével – építette a Narancsosládát, egy nyitott 6,50 méter hosszú, 1,80 méter széles jollét. Ezzel a hajóval közel fél évszázadig, egészen a haláláig, kora tavasztól késő ősziig, nap mint nap járta a Balatont. Soha életében nem versenyzett, »csak« túrázott, de ennek a műfajnak a professzora volt.

Egy másik – sokaktól hallott – történet szerint Solti László a Szent István csatahajón, mint katona teljesített szolgálatot. Mások elbeszélése szerint csendőrként kerülhetett a hajóra, és a parancsa szerint az 1918. február 1-jén kitört cattarói matrózlázadás elfojtása lett volna neki és társainak a feladata. Nem sokkal később, mint ahogy állítólag a behajózása történhetett, június 10-én átélte a hajó pusztulását. (Az, hogy csendőr lett volna, ellentétben áll az ismert tényekkel, valamint a Vitézi Rend tagságával, így szinte biztosan kijelenthetjük: Solti László nem volt csendőr. – *a szerk.*) Ez a legenda, sőt, mindkét verziója – katona, csendőr – makacsul tartja magát, de azt is bátran kijelenthetjük – a Hadtörténelmi Levéltár és Irattár adatai alapján –, hogy a Szent István csatahajón nem szolgált sem katonaként, sem csendőrként amikor az elsüllyedt, mert Solti ebben az időben Albániában tartózkodott. Sőt, valószínű, hogy sosem járt a Szent István fedélzetén.



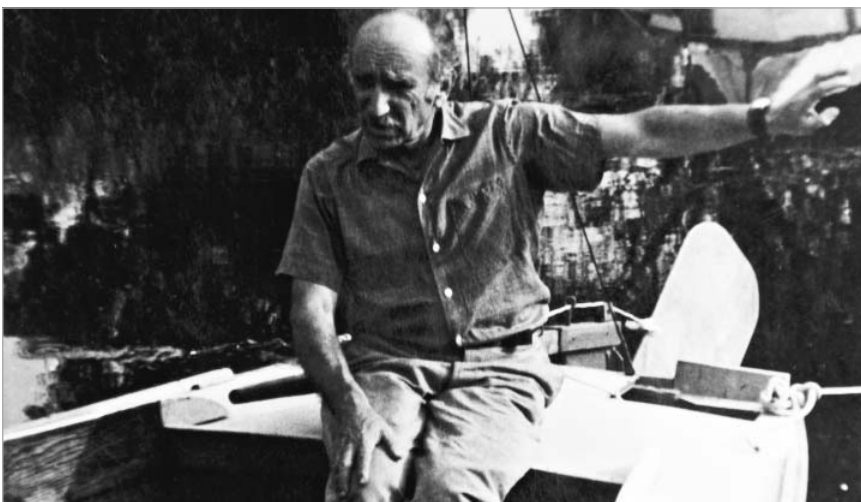
Eleőd Huba és Solti László – 1960.



Pieringer Károly – 1964.

Szerecz László és Solti László – 1960.





Lacaj első fonyódi barátainak egyike: Bán Emil (Matyi) – 1964.



dr. Kollár Lajos



Ugyanakkor Linci (Sipos Klára) határozottan állítja ennek ellenkezőjét a *Port Lacaj* című könyvében, sőt, úgy fogalmazza meg a történetet, mintha Laci bácsit idézné. Itt a következőket olvashatjuk: „Az első világháborúban szerzett sebesülései után ismét csatasorba állt. (...) Ezután a szárazföldi csapatok szállítása, kísérése volt a feladata az Adrián. Amikor hajójuk, a Szent István aknára futott és elsüllyedt, 48 órát volt vízben mire kimentették, és persze nem emlékezett a két nap összes történéseire, utólag tudta meg részben, mi, hogyan volt. (...) Egyetlen egyszer beszélt erről az emlékiról, de olyan életszerűen, mintha ott lettünk volna. A mentőcsónak kevés volt, jóval több ember esett a vízbe, a hajó örvénylő sodrába, mint amennyi mentő lehetőség akadt, mentőöv, fapad, vagy bármi, ami úszik a vízben, fennmarad és fenntart egy embert. Lacibácsi (az eredetiben így írja a szerző – a szerk.) egy gerendát fogott ki magának, és bár nem részletezte különösebben az emberi jellemeket, elmondta: a saját szemével látta, amint az egyik mentőcsónakba kapaszkodó kezét csuklóból levágták a bennülők, mert már rájuk is veszélyt jelentett volna még néhány társuk az amúgy is túlterhelt csónakban.” Eddig az idézet.

Amennyiben az előzőekben citált Hadtörténelmi Levéltár és Irattár adatai nem lennének elég meggyőzőek – tulajdonképpen akár ők is tévedhetnének, de persze erre kicsi az esély – akkor is egy sor ellentmondással találjuk szembe magunkat. Egy hajón szolgáló katonatiszttól elvárható lenne, hogy az aknára futást megkülönböztesse egy torpedótalálattól, ami jelen esetben ráadásul két találat volt. Ráadásul a torpedót indító, olasz Rizzo korvettkapitány jelentése szerint, észlelték a torpedó kilövését a megtámadott hajón. A találatról számítva hosszú idő eltelt míg a hajó süllyedni kezdett. A Szent István két és fél órán keresztül erősen megdőlt, de viszonylagos nyugalmi állapotban volt, csak ezt követően kezdett tovább dőlni és átfordulni. Közben a közelben tartózkodó Tegetthoff megkísérelte vontára venni a sérült hajót. A halottak száma a hivatalos vizsgálat szerint 14, az eltűnteké 75 volt. A hajón ezernél többen tartózkodtak, akiket a mentésben résztvevő hajók a fedélzetükre vettek, a halottakat a vízből kiemelték. A mentőhajók befogadóképessége bőségesen elegendő lett volna akár további több száz hajótörött elhelyezésére, így nem valószínű, sőt, inkább kizárt, hogy közelharcot folytattak volna a vízben lévők egy-egy mentőcsónakba kerülésért. A mentés – a felborulást követően – egy órán át tartott, a tenger nyugodt, a látási viszonyok kifogástalanok voltak, így a mentőcsónakok a roncsok között is nyugodtan kutathattak túlélők után, ezért kijelenthetjük, hogy két napot vízben tölteni gyakorlatilag lehetetlen lett volna. A Szent István kapitánya, Heinrich Seitz sorhajókapitány a vizsgálat során eskü alatt vallotta: „(...) az összes úszó embert kimentettük”.

Szintén egy legenda: a két világháború között, mint Szolnok rendőrkapitánya dolgozott. Ez is csak szóbeszéd lenne? Ami a kapitányságot illeti, minden bizonnyal, de a rendőrségnél töltött szolgálat nem az – lásd: Hadtörténelmi Levéltár –, Solti László valóban a szolnoki rendőrségen működött.

Ugyanakkor az Országos Rendőr-főkapitányság Kommunikációs Szolgálat a következőképp nyilatkozott: „Megkeresésével kapcsolatban tájékoztatjuk, hogy vitéz Solti László Szolnok rendőrkapitányával kapcsolatos adattal sem az Országos Rendőr-főkapitányság, sem a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Rendőr-főkapitányság nem rendelkezik.

Amennyiben valóban rendőrkapitány lett volna, akkor az ORFK-nál feltehetően találtak volna erről adatokat, de az állomány aktái elképzelhető, hogy a második világháborúban, vagy az azt követő irattári »rendezés«, esetleges selejtezés során megsemmisültek. Azt, hogy Solti

rendőrségnél alkalmazásban állt, megerősíti a Vitézi Rend, Tiszi Vitézek névsora, amelyben ez áll: „Solthy (itt hy-nal írták a nevét – a szerk.) László Károly m. kir. áll. rend. felügy., v. fhdgy. Szolnok.” Ami – magyarra fordítva a bürokrácia nyelvét – a következőt jelentheti: (...) magyar királyi állami rendőrség, felügyelő, főhadnagy (...).

Solti László élete során is sokszor adott okot a találgatásokra. Voltak olyan dolgok az életében, amelyekről soha, vagy csak elvétve beszélt. Sőt, előfordult, hogy konkrét kérdésre is megtagadta vagy megkerülte a választ.

Solti Lászlónak 1952-től volt Fonyódon bejelentett lakása. Ettől néhány tíz méterre kötötte ki a vitorláshajóját, ami meglehetősen uras megoldás lehetett, de Laci bácsinak messze lehetett, mert nem sokkal később épített itt egy nádkunyhót, ami Csényi István – a háború előtt építési vállalkozó – családjának vízparti telkén állt. Laci bácsi kora tavasztól, késő őszig itt lakott, és a kunyhó mellett kialakított stég jelentette szeretett hajójának, a Narancsosládának a kikötőt. Mivel nem fogadta el, hogy ingyen használja a Csényi család telkét (ma Mecsek társasüdülő), Laci bácsi bérletet fizetett: évi egy forintot. Ezt minden szezon zárásakor, ünnepélyes keretek között, tábortűz mellett adta át.

Az ifjak közül páran már az ötvenes években megtalálták az utat Laci bácsihoz. Eleinte csak kérdezték és hallgatták az öreget, majd egyre elmélyültebb társalgások alakultak ki. A szó legtöbb esetben természetesen a vitorlázás felé terelődött. Aki szimpatikus volt a hajótulajdonos kapitánynak, annak megengedte, hogy elmenjen vele vitorlázni, és ha megfelelt az elvárásainak, kipróbálta, mint hajósinas-jelöltet. Néhányan közülük maradhattak, többen megütötték a mércét, és a hajósinasáig vitték, és ezáltal bejáratosak lettek Laci bácsihoz.

Halvax Gyula, akit Gallé Nelló révén ismert meg, mutatta be Laci bácsinak Sipos Klárát, akit csak Linci néven szólítottak a barátai. Halvax Linci nagybátyja, édesanyjának a testvére volt. Ebből a bemutatásból – Laci bácsi és Linci ismeretségéből – egy élte szóló barátság alakult.

Linci a *Port Lacaj* című visszaemlékezésében így ír Solti Lászlóról: „... Nagyon válogatós volt, mert aki nem nyerte el tetszését az nem sokáig mannschaftolhatott a hajón, még decket sem moshatott. (...) Ezzel szemben akit első ránézésre, és mint embert is elfogadott, azt csodálatos pedagógiai érzékkel irányította és tanította. Nemcsak vitorlázásra oktatta, hanem az élet dolgiban eligazodni is. (...) Lacibácsi bölcs ember volt, az élete során nagyon sok mindent átélt. (...) Hajlott kissé a romantika felé...”

Amikor Csényi Istvánnak a fülébe jutott, hogy az állam ki akarja sajátítani a telkét, úgy döntött, inkább eladja. Akkoriban ugyanis a kisajátítás során a kártalanítás sokszor mélyen a piaci ár alatt történt. Így természetesen Laci bácsinak is mennie kellett, ezért új és biztonságos helyet kellett keresnie a nádkunyhója és a féltett hajója számára.

Az új helyet az ősnádas egy közeli részén, három nagy öreg fűzfá árnyékában találta meg. A víz felől hosszasan vizsgálta a területet, illetve a további lehetséges alternatívákat, és végül azért döntött a fűzfák mellett, mert azok ragyogó támpontot nyújtottak a víz felől érkező hajósnak az egybefüggő nádrengtegben, és árnyékot adtak a kis háza számára.

1964 nyarán még a régi helyen állt a kunyhója, de a következő szezont Laci bácsi már az új helyen kezdte.

Persze ne úgy képzeljük ezt el ezt a területet, az új helyet, mint ami 1965-ben egy kikötő lett volna... Legfeljebb Laci bácsi terveiben, vagy inkább a vágyaiban, volt arra lehetőség, hogy ott egyszer valódi kikötő épüljön ott. Azonban a hely természeti adottságai védelmet nyújtottak néhány hajó számára. Nem volt ott eleinte semmi, csak a nádasban egy természetes bejáróféle, később egy stég is épült, és Laci bácsi kunyhója is ide került. A lelkes fiatalok segítségével bontotta el a kis hajlékát, és állította fel az új helyen, a régitől talán háromszáz méternyire keletre. Esténként petróleumlámpa szolgáltatott némi világosságot, ivóvizet az állomásról vagy a közkútról lehetett beszerezni, fűtés a házban nem volt. Mosdani és mosni a Balatonból mert vízben,



Kiss János: Lacaj

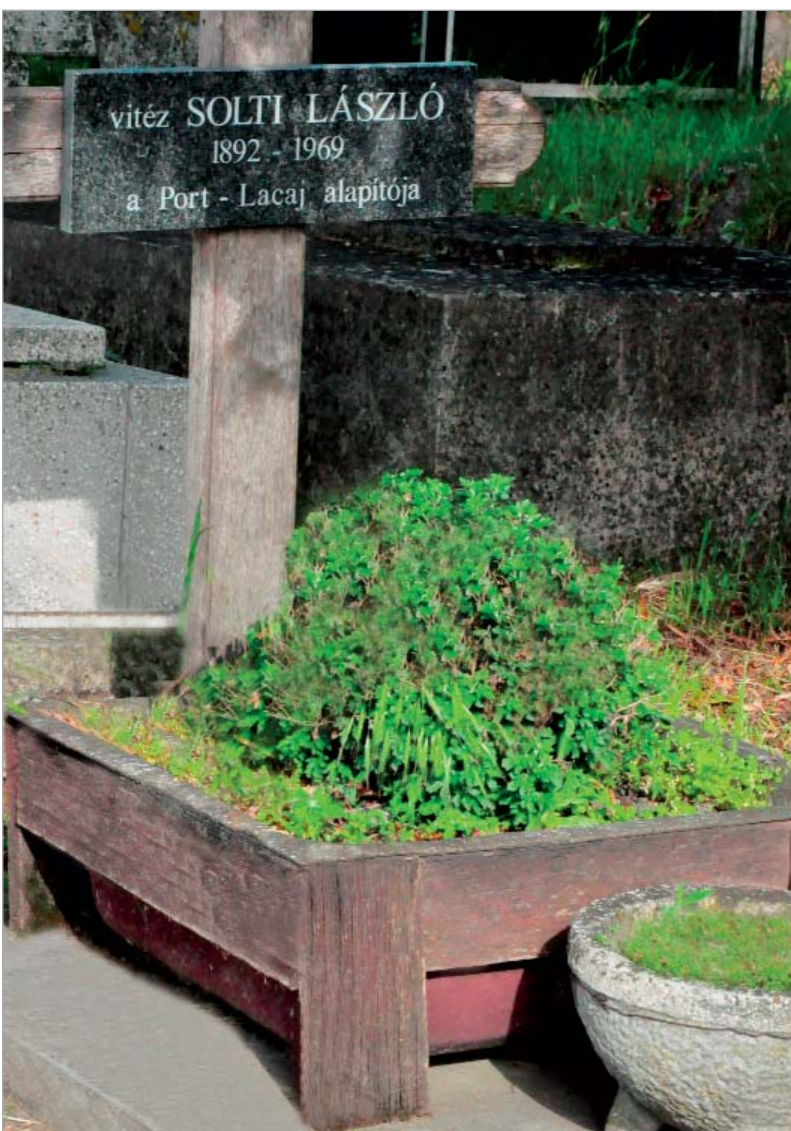
A kopjafa egy részlete





Fonyódi sírhelye

Szerecz László: Solti László – 1967.



lavórban – ami ebben az esetben nem a szélcsendes foltot jelenti – lehetett. (Mindenki tudja mi a lavór? Segítsek: magyarul mosdótál... Ha esetleg még így sem lenne világos, akkor kérdezze a nagyszüleit! – *a szerk.*)

A ház ma már nincs meg, valamikor a kikötő utca felőli bejárata mellett jobbra, a kaputól talán húsz méterre állt. Ma itt a Rajki »rezidencia« található. Ezzel szemben, a déli kikötőmedence túloldalán egy kopjafát – Szerecz László és fia ifj. Szerecz László munkája – helyeztek el, amelyen a fonyódi telep elhunyt tagjainak emléklapok láthatók, és itt állították fel Laci bácsi mellszobrát, amelyet a Fonyódi Városfejlesztési és Városüzemeltetési Nonprofit Közhasznú Kft. igazgatója ajánlott fel, és a fonyódi fafaragótábor keretében Kiss János készített.

Laci bácsitól egyre többen tanulták meg a vitorlázás fortélyait, sőt, pár embernek meg is engedte, hogy a stégijéhez kösse a hajóját. Később további hajók is itt találtak menedéket, és nyolctíz lelkes vitorlázó Solti László irányításával rendszeres vitorlástúrákat szervezett. Laci bácsi vérbeli túravitorlázó, a parti szelek kiváló ismerője volt.

Azonban azt ne felejtjük el, abban az időben, ha négy-öt ember együtt mutatkozott, az már gyülekezésnek számított, és külön előzetes engedély hiányában, az akkori gyakorlat szerint, a Büntető Törvénykönyv „A gyülekezési joggal való visszaélés” szabályai szerint, természetesen tiltva volt.

A fentiek értelmében, az ötvenes években szó sem lehetett a túrvitorlázók szervezetéről, se szakosztályról, se klubról, pláne nem kikötőről. Eleinte sokkal inkább egy, a véletlen ismeretségek nyomán kialakulófélben lévő társaságról beszélhetünk, akiknek tetszett a vitorlázás, és azoknak a keveseknek akiknek már esetleg volt alkalmuk és szerettek vitorlázni. Ezeket a fiatalokat hozta össze a vízi élet iránti érdeklődés.

Már a korábbi helyen is rendszeresen voltak vendéghajók, sőt olyanok is, amelyek gyakorlatilag egész szezonzban itt »vendégeskedtek« –, az új helyet pedig még többen keresték fel. Mivel a szaporodó hajók előbb vagy utóbb, de biztosan szemet szúrtak volna a hatóságoknak, ajánlatos volt ezt megelőzni, és hivatalossá tenni a kikötőt. Annál is inkább, mert sem a kunyhónak sem a »kikötőnek« nem volt semmilyen engedélye. Ezt persze akkoriban kevésbé vették komolyan, de sosem lehetett tudni, kinek, mi szúrt szemet. Ha mondjuk egy fontos embert zavart volna a kikötő vagy a társaság, akkor – nem is kérdéses – nem sokáig maradhatott volna meg.

Két év kilincselés – ma úgy mondanánk: lobbizás – után kezdett körvonalazódni a megoldás, és 1964. február 21-én megalakult a Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoportja. (Igaz, ami igaz: jó kis nevet sikerült találni egy vitorlásegyesületnek. – *a szerk.*)

A Szakcsoport Intéző Bizottságában Solti László nem szerepel. Laci bácsi – ahogy emberemlékezet óta mindenki hívta – ugyan kimaradhatott a klub hivatalos tisztségviselői közül, de nem a megemlékezésből. Ő volt ugyanis a Túravitorlás Sportklub kezdeti történetének kulcsfigurája. Talán nem is baj, hogy nem kapott (vállalt? – *a szerk.*) tisztséget, mert ha valaki utánanéző Laci bácsinak – ami akkoriban közel sem volt elképzelhetetlen, sőt... – valószínű, hogy ma sem lenne TVSK. Ő ugyanis, még meglehetősen finoman fogalmazva sem számított »rendszerbarát« személyiségnek. Már volt róla szó, az első világháborúban, a Császári és Királyi Hadseregben katonatiszt volt, és mint ilyen, automatikusan az új rendszer ellenségének számított. A két világháború között pedig Szolnokon egy ideig rendőrfelügyelőként is dolgozott, ami szintén nem járt jó pontokkal. A múltja miatt, a második világháborút követően, tehát nem volt az új világ embere.

1965-ben, miután sikerült begyűjteni az engedélyeket, felavathatták Fonyódon az új, a hatóságok által is elfogadott kikötőt, a Port Lacajt, ami – legalább részben – legalizálta Solti László tevékenységét is. Az 1980-as évekre a nevét viselő kikötőből a magyar nagyhajós jollevitorlázás legjelentősebb sportkikötője lett. Lacaj bá' egykori tanítványainak ma már az unokái is vitorlázhatnak a fonyódi vizeken.

M E G H I V Ó

Az V.ker. Tanács Természetbarát Vitorlás Szakosztály tagjai és az érdeklődő ismerősök részére 1964. február 27-én, 17.30 órakor összejövetelt rendez, melynek tárgya:

1./ A vízreszállás előtti karbantartási munkák.
Előadó: Dr.Rajágh László.

2./ Szervezeti élet aktuális kérdései.

Összejövetel helye: V.ker.Tanács, Bpest, V., Engels-tér 4.I.em.

Intéző Bizottság.

1.sz. VITORLÁS ÉRTESÍTŐ

1964. február

B E K Ö S Z Ö N T Ő

Régi vágya teljesült a magyar turavitorlázóknak: a Természetbarát Szövetség határozata alapján az V.ker.Tanács Sportkör /V., Engels-tér 4./ Természetjáró Szakosztályának keretén belül önálló vitorlás szakcsoport alakult. A Működési Szabályzat szerint "a Vitorlás Szakcsoport tagja lehet bármely magyar állampolgár, aki a Természetbarát Szövetség szabályainak aláveti magát, tekintet nélkül arra, más Sportegyesülethez tartozik-e, vagy sem, illetve, hogy saját hajóval rendelkezik-e, vagy sem".

A Szakosztály alapvető célja, hogy szervezetbe tömörítse a Balaton és más vizek eddig meglehetősen mostohagyermekként kezelt turavitorlázóit s szervezetten segítse elő, - elsősorban a Természetbarát Szövetséggel, a Magyar Vitorlás Szövetséggel, a Balatoni Intéző Bizottsággal karöltve - hogy ez a szép sport még jobban elterjedjen az országban.

Az 1964. évi február 21-én megtartott alakuló közgyűlés kimondta a szakcsoport megalakulását s megválasztotta az Intéző Bizottságot, melynek elnöke dr.Pálos István, helyettese Schmalz József, tagjai: Asbóth Tibor, dr.Eleőd Huba, Gérusz Miklós, Gyurkó László, dr.Rajágh László, Szabó János és Szücs Iván. Örömmel jelenthetjük, hogy máris 90 turavitorlázó lépett be szakosztályunkba.

Várunk mindenkit, aki szereti a turavitorlázást s kérjük sporttársainkat, hogy a közös célok érdekében vegyenek részt a szakosztály munkájában.

Az Intéző Bizottság.

VITORLÁZÓ SZAKCSOPORT

Teljes nevén: Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoport, amely a Túravitorlás Sportklub (TVSK) előde volt.

A TVSK fő céljai: a szervezett és egyéni túravitorlázás támogatása, versenyek rendezése, oktatás, viharjelző szolgálat fejlesztése, hajóépítés és telephelyek létesítése.

A Vitorlás Értesítőkből, később a Túravitorlás Értesítőkből – egy ideig – pontosan nyomon követhetők a történetek.

1. Vitorlás Értesítő, 1964. február

Az első Vitorlás Értesítő lényegi része látható a 38. oldalon, az eredetivel megegyező reprodukción. Az értesítő további öt oldala kevésbé érdekes olvasmány, azokon a vállalt feladatok részletei olvashatók.

Már az is szenzációszámba ment, hogy a Vitorlás Értesítő egyáltalán megjelenhetett. Ma, műfaját tekintve, talán hírlevélnek mondanánk a hetven példányban megjelent, nem túl szép, stencilezett kiadványt. De nem is a szépségéért szerették az olvasók, hanem a tartalma miatt, ami a valódi örömet okozta az érdekeltek körében.

2. Vitorlás Értesítő, 1964. március–április

A Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoport programja

Az Intéző Bizottság kidolgozta a Szakosztály általános programját, és eljuttatta ezt az illetékes szervekhez. Sporttársaink tájékoztatása céljából az alábbiakban közöljük a programot.

A balatoni túravitorlázás helyzete és fejlődésének perspektívája

Európai viszonylatban a Balaton a vízi természetjárás – különösen a vitorlázás, kismotoros és kajaktúrázás – legelső terepei közé tartozik. Különösen vonatkozik ez a túravitorlázásra. Ennek ellenére mind ez ideig a túravitorlázás előmozdítására, és a nemzetközi idegenforgalomba való bekapcsolására gyakorlatilag semmi sem történt. Ez év folyamán a Természetbarát Szövetség keretén belül az V. ker. Tanács Sportköre megalakította a Túravitorlás Szakosztályt, melynek eddig is már mintegy 100 tagja van. Ezen túlmenően még több száz belföldi hajóval rendelkező és hajóval nem rendelkező túravitorlázó beszerzésére lenne lehetőség. A túravitorlázás szervezett keretek között való folytatásának azonban számos akadálya van.

A szervezeti kérdéseken túlmenően a természetjárás ezen ága fejlesztésének anyagi előfeltételeit is meg kell teremteni. A legsürgősebb feladat két irányban jelentkezik: – Egyrészt meg kell oldani a túravitorlázók – jelenleg többnyire magántulajdonát képező – különféle nagyságú vitorláhajók és egyéb vízi járművek, motorosok, csónakok téli tárolásának a lehetőségét, ugyanitt célszerű gondoskodni a karbantartási lehetőségekről is. – Másrészt a vízi túrázás biztonságának, a vitorláhajók kikötési lehetőségének, őrzésének biztosítását. Ezen alapkövetelmények biztosítását az Egyesületbe tömörült túravitorlázók saját anyagi erejükből nem tudják biztosítani – ez vonatkozik különösen a tárolásra, másrészt pedig a biztonságos vitorlázás és a hajók kikötésére, a kikötőkben való biztonságos őrzésére, mely hatósági közbenjárást is igényel. A túravitorlázás anyagi bázisának megteremtése tehát elsőrendű fontosságú, és nagy vonalakban a következő szükségletekkel kell számolni:

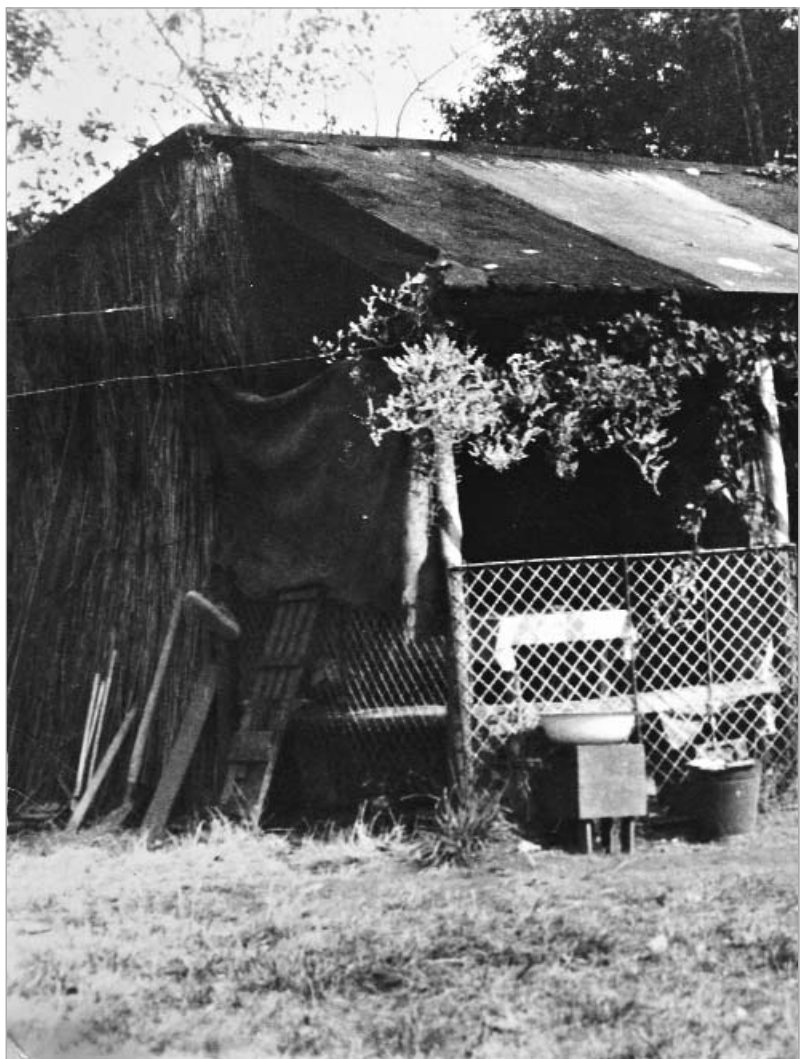
1. A Balaton-part legkevésbé igénybe vett helyein, lehetőleg meglévő létesítményekhez (kikötőkhöz) kapcsolódva megfelelő területet kell biztosítani. Ezek a helyek lennének a jövőben a túravitorlázás bázisai. A helyek kijelölésénél figyelembe veendő az, hogy a Balaton alsó része jöjjön elsősorban számításba, ami a nyugati idegenforgalom szempontjából is kedvező. Ilyen helyek lehetnek: Lelle, Boglár, Alsóörs, Badacsony, Keszthely.

2. Az fent említett helyeket a következő létesítményekkel kell ellátni.

a) Téli tárolásra alkalmas tárolók építése. Ezek vasvázas épületek lehetnek, melyek elsősorban a hőtől, esőtől és naptól kell védjék a hajókat. A téli tárolóhelyek a nyári időszakban mind belföldi, mind külföldi turisták járműveinek, ingóságainak megőrzésére is szolgálhatnak.



Fonyód, kikötő – 1950.





Az eredeti admirális, még a Csényi-telken – 1963.



b) Turistaház jellegű épületek építése. A szárazföldi turista-forgalomhoz hasonlóan, a vízi turisták elhelyezésére alkalmas épületeket kell létrehozni, melynek igénybevételét elsősorban a Természetbarát Szövetség túravitorlázói, illetve a külföldi hasonló szervezetek tagjai részére kell biztosítani.

c) A vízi turistaházon túlmenően vízi camping-helyek biztosításáról is kell gondoskodni. Ahol vízi turistaház építése rövid időn belül nem oldható meg, ott vízi camping-telepet kell létesíteni, vagy a meglévőt a vízi turisták részére is biztosítani. A vízi camping-teleppel támasztott elsőrendű követelmény, hogy az a parthoz közel legyen, a hajók számára biztos kikötőt nyújtson.

d. Kikötők építése. Az említett támaszpontokon a vízi-túrázók részére védett kikötőket kell építeni, illetve a meglévő kikötőkben helyet kell biztosítani a vízi-túrázók részére. A kikötőknek olyannak kell lenniük, ahol vihar esetén is biztonságban tarthatják a hajókat. Ezenkívül a Balaton több helyén (különösen a déli parton) szükségkikötőt kell létesíteni, mely a vihar esetén mind a hajósok, mind a hajók biztonságát megóvjá. (Évről évre jelentős számú hajó, csónak vetődik ki a partra, pusztul el.)

A balatoni túravitorlázás bázisainak megteremtéséhez a következő intézkedéseket kell foganatosítani:

1. Megfelelő beruházási keretek biztosítása.

2. A beruházásokhoz szükséges kapacitás, illetve a kivitelezők kijelölése.

3. A létrehozott létesítmények üzemeltetésének biztosítása. A beruházói és üzemeltetői tevékenységnek ellátására célszerű lenne állami szolgáltató vállalatot létrehozni.

Mit tehetnénk hozzá a fentiekhez? Ambiciózus tervek ezek, vagy a hatóságok részére eladhatónak tartott program? Olyan elképzelések, amelyek fél évszázad alatt is csak részben, vagy nem valósultak meg. Ilyen például: a nemzetközi idegenforgalomba történő bekapcsolódás, karbantartási lehetőségek, téli tárolók, turistaházak építése, vízi kempinghelyek biztosítása.

A szövegből inkább az érződik, hogy az utóbbi, a hatóságok számára készített program, mintsem a realitásokat is figyelembe vevő, valódi szándékot tükröző tervek. A szöveg, igaz nem kimondva, mégis azt sugallja, hogy ez egy három-, esetleg öt éves terv, amely ugyan illúzió, de néhány pontja hosszabb távon mégsem volt feltétlenül alaptalan elképzelés. Ötven év távlatából azonban elmondhatjuk, hogy a fejlesztések egy része – ha nem is akkor – fél évszázad alatt megvalósult.

3. Vitorlás Értesítő, 1964. május

Téli tárolási hely és turistaház

Dr. Pálos István előadta, hogy a Balatoni Intéző Bizottsággal eddig nem sikerült érdemben tárgyalni a telek szerzéséről, erre azonban a közeljövőben sor kerül. Élénk vita alakult ki a tárolási hely, és a turistaház elhelyezéséről. Az eredeti elképzelés szerint Lelle, Boglár, vagy Badacsonytomaj jött volna szóba. Az összejövetelen más javaslatokat is felvetettek. A Földvár mellett szőlők hangsúlyozták a kikötő védettségét, központi fekvését a Balatonon. Ellene szól viszont, hogy a kikötő már most is túlszűfolt. Elhangzott olyan javaslat is, hogy a szakosztály egy újonnan épülő kikötőben, pld. Széplakon biztosítson magának helyet. Ez ellen pedig az szól, hogy a kikötő megépülése bizonytalan. Többen javasolták az északi partot, ami mellett az szólna, hogy aránylag kis költséggel lehetne kikötőt építeni, és inkább van hely, mint az egyre jobban betelepülő déli parton.

Még csak érdemi tárgyalás sem folyt telkek kiutalásáról, de ez cseppet sem zavarta a tagokat, hogy vitatkozzanak azok hasznosításáról. Nem biztos, hogy ez helytelen volt.

Sőt, arról is polemizáltak, hogy hol kellene állami földhöz – természetesen ingyen – hozzájutni. Végül az derült ki, hogy ahol csak lehet...

Akkoriban természetes megoldás volt, hogy aki csak tehetette kijárt bizonyos előnyöket magának. Ez sokkal könnyebben ment,

ha közérdekre lehetett hivatkozni. Ebben az esetben a lobbisták azonban valóban a közösség érdekeit tartották szem előtt. Jól jött ez a társaságnak, de a hatalomnak is, mert egy időben ők lehettek a kirakat, a példa a »szocialista közösség érdekében« tett erőfeszítésekre. Ez akkor is igaz volt, ha a közösség egészen kis kört, akkoriban talán néhány tucat embert jelentett. Ma viszont az elődök akkori erőfeszítéseit sok százan élvezhetik.

4. Vitorlás Értesítő, 1964. június

A természetjáró vitorlázás túraszabályzata

A túravitorlázás – a vitorlázás sportteljesítményei mellett – a természet szépségeinek megismerését nyújtja. A túravitorlázás jellegéből adódóan a vízi természetjárás sokféle fajtája alakult ki. Közkedvelt formája a túrázásnak az egyéni, vagy kis csapatokban való vitorlázás, mely kötetlensége mellett gyakran különleges teljesítmények kifejtését kívánja meg. Ilyen adódhat hosszú út megtételénél, többnapos túráknál, és rossz időjárás, esetleg vihar esetében. Kialakult a túravitorlázás tömegsport jellegét kidomborító közös túrázási formája is, amikor sok különböző kategóriába tartozó vitorlánhajó közös céllal, és közös program szerint, általában hosszabb időtartammal együtt túrázik.

A Túravitorlás Szakosztály feladatának tekinti a természetjáró vitorlástúrák meghatározott keretek között való szervezését, melyek a túravitorlázás hagyományaira épülnek.

1. A túravitorlázás formája. A túravitorlázásnak két alapvető formája a következő: Egyéni túrák, Csillagtúrák. Egyéni túrát a túravitorlázásra kijelölt idényben minden túrázó saját elhatározása alapján, általa választott időpontban és útvonalon végezhet. Csillagtúrákat a Túravitorlás Szakosztály kiírása alapján lehet rendezni. A csillagtúra kritériumai: meghatározott időtartam, kijelölt útszakaszon együttes vitorlázás. a közös túraszakasz kijelölt induló kikötőjéhez való egyéni felvonulás, és az érkezési kikötőből való egyéni elvonulás.

2. A túravitorlázás értékelése. A szervezett formák között túrázók teljesítményeinek értékelése érdekében szükséges értékelési rendszer megállapítása. A szakosztály tagjai részére túralapot ad ki, amely mind az egyéni, mind a csillagtúrák teljesítményeinek rögzítésére szolgál. A túralapot a túrázó maga vezeti. A túrák induló és végállomásai érintését hajókikötői, vasúti, vagy postai bélyegzővel kell igazolni. A túrateljesítményt túrapontokkal mérjük. A túrapontok kiszámításának alapja az egyes túrákon megtett távolság, amelyet a hivatalos hajómenetrend kikötők közötti kilométer távolsága ad.

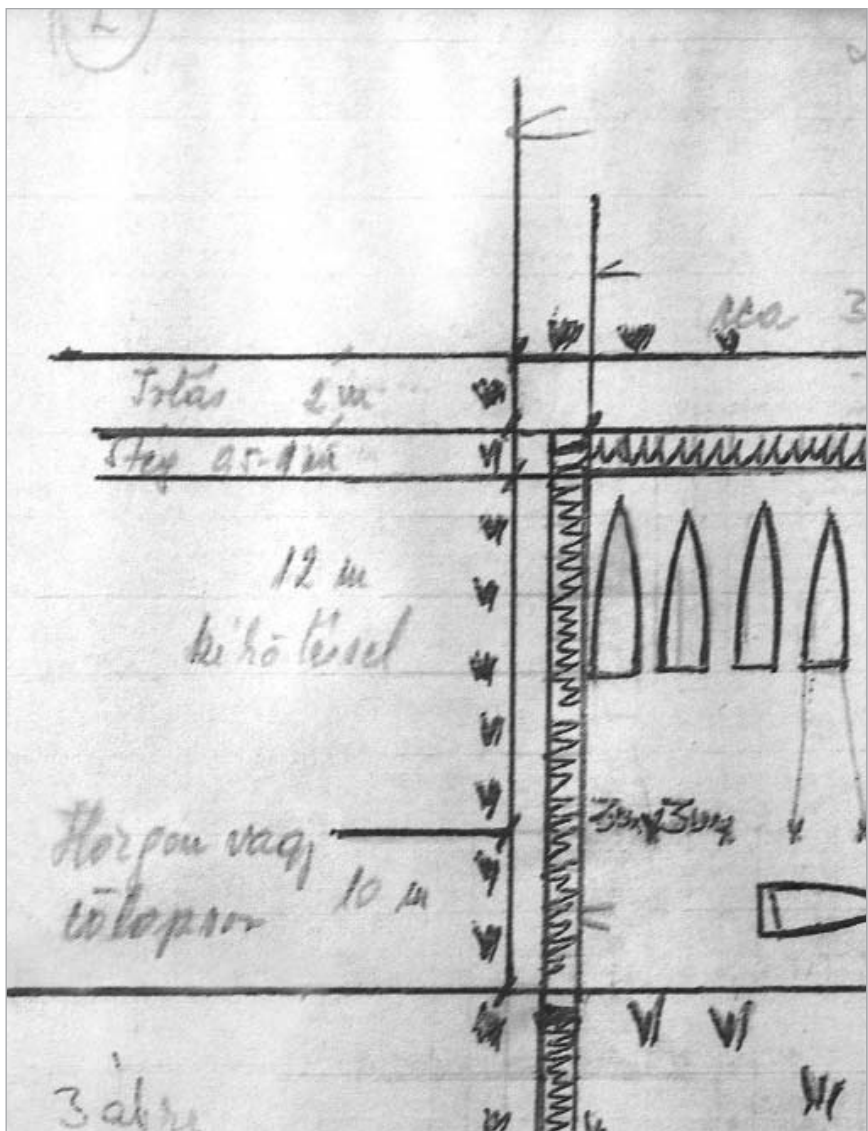
Minden igazoltan megtett 10 km távolság egy túrapontnak felel meg. A túravitorlázás kollektív formájának és a közösségi szellem kifejtésének elősegítése érdekében a csillagtúrák alkalmával megtett távolságot minősítetten értékeljük. Ennek megfelelően a közös túraszakasz távolságát négyszeres, a csillagtúrához való felvonulás, és az onnan való elvonulás távolságát kétszeres szorzószámmal számítjuk.

3. Minősítés. A túraszezon befejezése után a tagok túrateljesítményeit (túrapontokat), az előírásoknak megfelelően vezetett túralapok alapján, a Túraminősítő Bizottság állapítja meg. A tagok által teljesített és értékelt túrapontok alapján az alábbi túravitorlázási minősítések lehetnek:

- a) aranyjelvényes túravitorlázó az, aki 50 túrapontot ér el, és csillagtúrára részt vett,
- b) ezüstjelvényes túravitorlázó az, aki 35 túrapontot,
- c) bronzjelvényes túravitorlázó az, aki 25 túrapontot ér el.

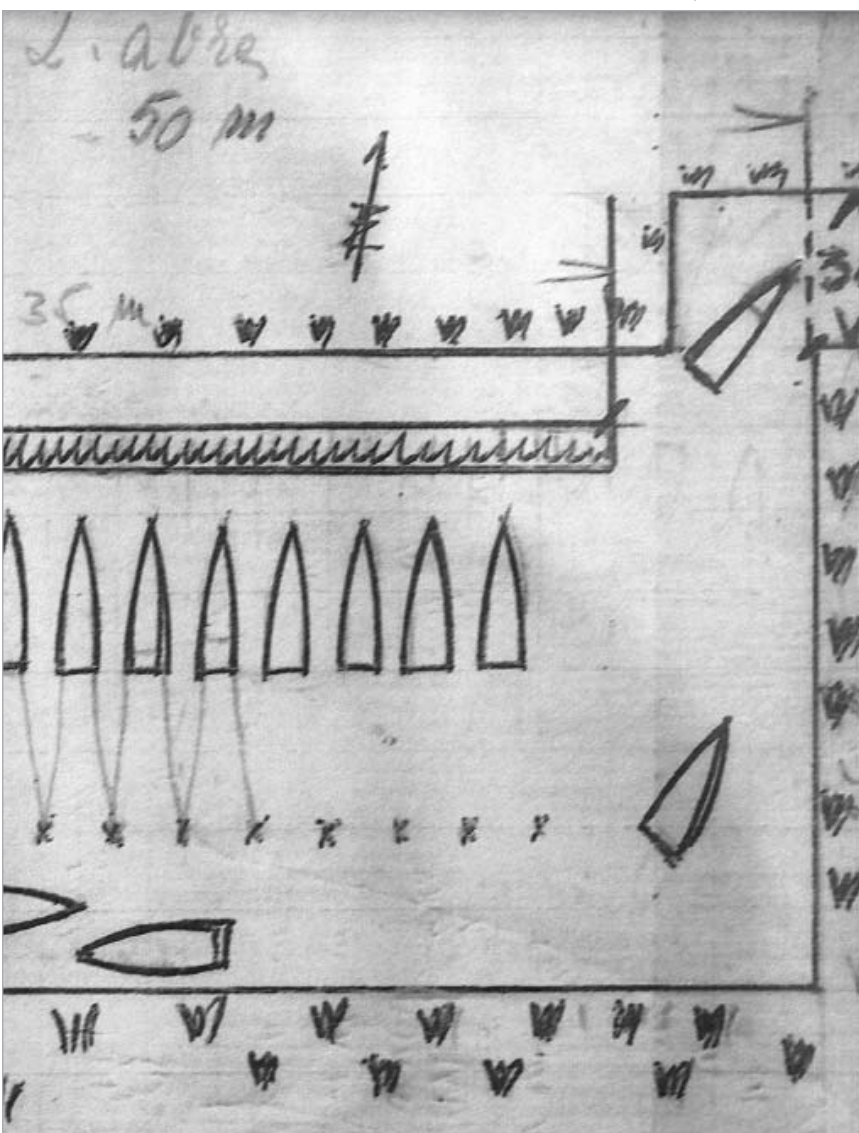


Sok hajó áll horgonyon, mert kevés a megfizethető kikötőhely – 1959.





Solti László vázlata az új kikötőről – 1964.



A túrajelentés használata

Túráknál a Vitorlás Szakosztály tagjainak (mind kormányosok, mind kíséreknek) a minősítés érdekében szükségük van arra, hogy a túrát hivatalosan is igazolják. Erre a célra az „R. sz. 20.” számú nyomtatvány szolgál. Beszerezhető a VII. ker. Rákóczi út 57/a. Sport Propaganda Irodában. Egyszerűség kedvéért minden tagunk részére jelen értesítővel 10 db túrajelentést küldünk. Ennek ára darabonként 5 fillér, amit a legközelebbi tagdíjbefizetéskor kell befizetni. A túrajelentésen a túra megkezdése előtt kell az egyes kérdőpontokra válaszolni, és a túra befejezését az utolsó oldalon „Megjegyzés (bélyegzése)” címszó alatt kell igazolni. Természetesen a túra közbeni állomásainak bélyegzésére is elegendő hely áll rendelkezésre, és javasoljuk, hogy minden egyfolytában végzett túráról külön túrajelentés készüljön.

A túrajelentésekkel ezek szerint már a kezdetektől, baj volt, és ez érdemben a mai napig sem változott. Akkoriban nem is lehetett kérdés, a tagság rendszeresen vitorlázott, és sokat túrázott. Ugyanakkor jelentős része nem használta a túranaplót, mert felesleges adminisztrációnak tartotta, ami nem csoda, mert gyakorlati jelentősége nem volt, viszont ezzel igazolhatták, azaz inkább csak igazolhatták volna, a Szakcsoport létjogosultságát.

6. Vitorlás Értesítő, 1964. augusztus–szeptember

Szücs Iván: A szezon végén

Szép lassan befejeződik az idei szezon. Nézzük meg, mi is az, amit Egyesületünk megvalósított a kb. egy éve elhangzott célkitűzéseiből. Előre kell bocsátani, hogy az eredmények meglehetősen szegényesek, aminek objektív és szubjektív okai vannak. Későn kezdtünk hozzá az ügyek érdemi intézéséhez, kevés sporttársunk vállalt aktív részt a pesti ügyintézekben, tárgyaló partnereink még nem vettek bennünket elég komolyan vis a visnek, azonkívül az olimpiász és egyéb nagyfontosságú sportesemények miatt nem nagyon lehetett a Sportszövetség vezetőivel tárgyalni. Most azonban konkrétan nézzük először talán az eredményeket.

a) Egyetlen terület van, ahol 100%-osnak mondható siker koronázta a fáradozásokat, ez pedig a Meteorológiai Intézettel folytatott tárgyalások eredménye. Ez – és ezt itt külön megköszönni Szabó János tagtársunknak – teljes mértékben az ő áldozatkészségének, fáradhatatlan energiájának köszönhető. Legutolsó eredményként a Természetbarát Szövetséghez érkezett BIB-átirat szerint, a b.földvári kikötőben kísérleti célból felszerelnek egy optikai viharjelző készüléket.

Bevált továbbá a Vitorlás Értesítő kiadásának rendszeresítése is, több ízben hangot adtunk különféle sajtóorgánumban létezésünknek, ami reméljük, a későbbiekben meghozza a maga hasznát.

b) Alapjában véve megvalósult a vitorlázók összefogása, jól sikerültek a csillagtúráink.

c) Nem értünk el eredményt a tárolóhely biztosításában, és a közös anyagbeszerzést sem sikerült biztosítani. Nem vált be a túraigazolások rendszere. Ezek a kérdések kell, hogy a jövő évi munkatervük gerincét képezzék. Összegezve az esztendő: elindultunk az úton, most pedig azon kell igyekeznünk, hogy ne torpanjunk meg, ne morzsolódjunk le, jövőre megint lépjük egyet előre. Ez jórészt rajtunk múlik, ezért kérünk minden tagtársunkat, tényleg jöjjenek össze minél nagyobb számban a klubnapokon, beszéljünk meg a gondjainkat, mert az hátrányos akkor sem lehet, ha ezek a klubnapok baráti beszélgetéseknél többet nem is eredményeznek.

Egyébként majdcsak átkreuzoljuk valahogy a telet, és tavasszal ismét a balatoni kikötőkben fogjuk üdvözölni egymást.

Addig is „Jó szelet!”.

Szűcs Iván szokatlan hangvételű írása éles kritikának számított, és sok igazságot tartalmazott.

Nem tudom Iván mire számított, amikor a következőket írja: „Nem nagyon lehetett a Sportszövetség vezetőivel tárgyalni”. Nos, a kort ismerve, nyugodtan kijelenthetjük, hogy akkoriban kétféle módon lehetett a nagyhatalmasságú elvtárakhoz eljutni, esetleg valamilyen eredményt is elérni: a pártapparátuson keresztül, vagy baráti – esetleg rokoni – kapcsolatok útján. Ez utóbbiból nem is állt rosszul a társaság, azonban a valóban magas beosztású állami vagy pártfunkcionáriusok körében már kevésbé voltak a tagok járatosak.

A vitorlázás a sport irányítóinál nem érte el az ingerszöböt sem. Azt az olimpiai pontszerzés, de inkább az olimpiai érem, természetesen elsősorban az aranyérem jelentette volna. A vitorlázás mint tömegsport értelemszerűen szóba se jöhetett, így a sportvezetés berkeiben – gyakorlatilag kizárólag az olimpiai osztályok esetében – a legjobb indulat mellett is, csak a megtúrt státuszt érte el, komolyan senki sem foglalkozott a dologgal. Kis túlzással azt is mondhatjuk, hogy a Magyar Testnevelési és Sportszövetségben (akkor éppen így hívták a sportirányítást) ilyen dosszié, hogy vitorlázás nem is létezett.

8. Vitorlás Értesítő, 1965. március–április

Fonyódi túrabázisunk

Fonyódon – mint ezt már a korábbiakban is hírül adtuk – készül az első, a Természetbarát Szövetség felügyelete alá tartozó túrabázis. Jelenleg a kikötő medencéje készen áll, a stégkészítés és a tereprendezési munkák hiányoznak. Terveink szerint a kikötő kb. június végén tudja fogadni a vendéghajókat.

Helyileg a Port Lacaj a fonyódi mólótól keletre (Pest felé) 1600 m-re van a nádasban, a halászcatorna mellett, (tehát a catorna és a móló között.) Bejárás a nádas keleti részén lévő természetes öbölből nyíló nádbevigáson át. Összejövetelünkön nagyléptékű térképen megtekinthető a kikötő pontos helye. Minden vendéget szeretettel vár a Balaton első természetbarát nyári túrabázisa.

9. Vitorlás Értesítő, 1965. május–július

Természetbarát vitorlás létesítmények

Elkészült a fonyódi Természetbarát vitorlaskikötő. Július elejétől sok szeretettel várja a túrahajókat.

Hogy ezt a kellemes hírt, szervezettségünk első látható eredményét közölhetjük, annak köszönhető, hogy az összes szerv és intézmény a legnagyobb segítőkészségét mutattak minden ügyben, amikor ajtajukon egy társadalmi követség nevében kopogtattunk.

Hiába lett volna azonban az MTSz, MTS, BTS, BIB, Községi Tanács és kivitelező vállalatok segítő szándéka, ha a kikötő létesítésének nem lett volna irányító parancsnoksága, és egy lelkes vitorlázógárda, amely a szombat és vasárnapjait minden időben, fagyban, sárban ne a helyszínen töltötte volna, vagy akik az ügyintézésben sajnálták volna az időt és fáradságot Budapesten vagy Fonyódon egyaránt.

Ahogy szokás volt, mindenkinek mindent megköszöntek. Sokszor azoknak is, akik annyival járultak hozzá a kikötő elkészültéhez, hogy nem tettek (nagyon) keresztbe.



Új helyen az admirális – Laci bácsi kunyhója – 1965.





Fonyód, még a keleti kijárat, elől Eleőd Huba a Boruval – 1966.



A viccelődés nem lenne ide illő, de azért némi mosolyt faszthatott az olvasók arcára a sok, néhány betűből álló rövidítés. Valószínű, hogy akkoriban sem tudta pontosan a többség, mit is jelentenek ezek, nyilván nem is volt lényeges, de az elvárásoknak meg kellett felelni, és senkit sem volt szabad kihagyni.

A lényeg azonban – és az már igazán ok a jókedvre –, hogy a fonyódi kikötő hajókat fogad. Abban viszont már felfedezhető némi túlzás, hogy elkészült... Az akkori állapotok sokkal inkább építési területre hasonlítottak, mintsem egy elkészült beruházásra, de ez nem igazán számított. Sokkal fontosabb volt, hogy a túravitorlázók – legalább egy részük – biztonságban tudhatták a hajójukat, és volt ahol legalább átmenetileg meghúzhatták magukat. Sokak erőfeszítése és munkája nyert ezzel igazolást: érdekes volt dolgozni...

10. Vitorlás Értesítő, 1965. július–szeptember

A fonyódi túrabázis: Port Lacaj II. túravitorlás kikötő avatási ünnepségét augusztus 18-án Pálos István elnök-sporttárs nyitotta meg: „Kedves Vendégeink, kedves Sporttársak! Mindnyájunkat öröm és meglepedettség tölt el a mai napon, amikor a túravitorlázók első sportlétesítményét, a fonyódi vitorlás kikötőt felavatjuk. Míg a hivatásos versenyvitorlázók minden földi jóval el voltak és vannak látva – kialakult szervezeti forma szerint sportegyesület, klubhelyiség, vitorláshajók sokasága, sporttelep kikötőhellyel, tárolóhely stb. – addig a túravitorlázókat lényegében kialakult szervezeti forma nélkül, és mondhatni személyes tulajdonú hajón kívül semmiféle berendezés és felszerelés sem segítette elő a túravitorlázás sportszerű üzésében. El lehetne mondani, hogy mi vagyunk a vitorlázás mostoha gyermekei, mert megfelelő érdek-képviselői szervezet és technikai felszerelés nélkül nyáron többnyire a partok mentén horgonyoznak hajóink, kiteve a viharoknak és a rongáló kedvű embereknek, télen pedig a szabad ég alatt tárolva, az idő viszontagságainak. Ezen áldatlan állapot megszüntetésének első lépése ez a vitorlaskikötő, mely társadalmi összefogás, a Természetbarát Szövetség támogatása, és a helyi és járási szervek segítségével épült.

Az egész vitorlástársadalom nevében szeretném azon reményeim kifejtését, hogy ez csak az első, a Balaton partján épülő túravitorlás sporttelepeknek, melyet később további kikötők, sporttelepek, és téli tárolásra alkalmas épületek fognak követni. Visszatérve a fonyódi túravitorlás kikötőre – melynek most már közismert neve Port Lacaj, mint már említettem, társadalmi kezdeményezésre és jelentős társadalmi munkával épült. A műszaki tervek elkészítésétől az építésvezetésig tagjaink működtek közre, gondoskodtak a nem kis fáradsággal járó adminisztratív és műszaki feltételek biztosításáról.

Ki kell emelnem a helyi tanácsi szervek megértését és jóindulatú támogatását, mely a megfelelő terület kijelölésével, és az építés folyamán megnyilvánuló mindennemű segítségben nyilvánult meg.

Meg kell még köszönni a Természetbarát Szövetség vezetésének, elsősorban Székely Miklós főtitkárnak azt, hogy felkarolta a túravitorlázási mozgalmat, és anyagi eszközök rendelkezésre bocsátásával elősegítette a kikötő megépítését.

Ez a kis kikötő, bár felszerelése még elég primitív, 10–15 kisebb-nagyobb vitorláshajónak nyújt állandó tartózkodási lehetőséget, de szükség esetén további tíz vitorláshajó is menedéket talál benne. Szeretettel várjuk ide a jövőben a vitorlás túrázókat!

Ezek után Székely Miklós, a MTSz főtitkára a következő szavakkal adta át a kikötőt rendeltetésének: „Kedves

vitorlás túrázók! Tényleg úgy kb. két éve, hogy megkerestek bennünket néhányan túravitorlázók, és felvetették a gondolatot, hogy ők is helyet keresnek a testnevelési sportmozgalomban, szerves részévé kívánnak válni. Megmondom őszintén, egy szerencsés időszakban volt a jelentkezés ideje, mert a Magyar Testnevelési Sportszövetség megalakulását követően történt, annak a tömegszervezetnek megalakulását követően, melynek célkitűzése, hogy minél nagyobb tömegek kapcsolódjanak bele a testnevelési és sportmozgalomba, és sajátjának érzi, nagyon is sajátjának, valamennyi természetjáró, túrázó és ebben a családban a vitorlás túrázókat is, akik nagy része – azt hiszem – a nyári időszakot követően, ősszel, meg télen, meg tavasszal, amikor éppen nem a hajóikat ápolják vagy gondozzák, valamennyien más módon ugyancsak kint járnak a szabadban, keresik a természet szépségeit. Szóval ezt a kedvező időszakot sikerült eltalálni, és éppen ezért mi most nagyon nagy örömmel jöttünk ide Kozmonovits elvtárral, az MTS tömegtestnevelői és sportolójának vezetőjével, mert nekünk legalább ugyanolyan nagy öröm egy ilyen új létesítmény – hogy úgy mondjam – felavatása, vagyis a cél szolgálatába állítása, mint azoknak, akik rendszeresen fogják ezt a kikötőt használni.

Sőt, megmondjuk őszintén, igyekezünk és keresni fogjuk az alkalmat, hogy hogyan lehet továbbfejleszteni ezt a kikötőt, és hogyan lehet későbbben talán megoldani azt a célkitűzést is, hogy a téli időszakban is megfelelő tárolóhelyre kerülhessenek ezek a hajók.

Mi igyekezni fogunk azon is munkálkodni, hogy ne legyen egy ilyen éles határ itt a versenyvitorlázók és a túravitorlázók között. Úgy gondoljuk, hogy ez egy nagyon fontos célkitűzés lenne, hogy a versenyvitorlázók kiöregedve a versenyzésből fiatal túravitorlázókként tovább szeljék a Balaton hullámain.

Az írásban emlegetett „Port Lacaj II.” kikötő névéből szerencsére a római kettes szám gyakorlatilag azonnal elmaradt, így a Kikötőt mindenki csak simán Port Lacajként emlegeti.

Pálos István a szokásos és kötelező – amitől persze még lehet őszinte – köszönetnyilvánításokat követően, már a folytatás igényét is előrevetítette, amennyiben a további kikötők, sporttelepek és téli tárolóhelyek létesítését szeretné elkezdni, és ehhez igényt tart további támogatásra. Erre azonban semmilyen ígéretet sem kapott. Szemben a meglévő kikötő fejlesztésével, amire Székely Miklós, a MTSz főtitkára a beszédében külön kitért, sőt, gyakorlatilag ígéretet tett. Igaz, Kozmonovits elvtárs, aki az MTS-től érkezett, hallgatott. (Vajon ki a keresztnév nélküli Kozmonovits? Lehet, hogy a nevet egyszerűen elírták, és az illető esetleg Kozmanovics? Ilyen nevű hivatalnok – Kozmanovics Endre – ugyanis dolgozott abban az időben a Magyar Testnevelési és Sportszövetségnél, ennek a rövidítése lehetett az MTS... De vajon mit jelenthetett a következő titulus, idézem: „MTS tömegtestnevelői és sportolójának vezetője” – *a szerk.*)

Az átadáson elmondottak, illetve az el nem mondtak, a sorok között is olvasni tudóknak, két dolgot biztosan jelentett. Egy: központilag, a sportvezetéstől a továbbiakban sem számíthatnak túl sok jóra; kettő: ha valamit csinálni akarnak a jövőben, akkor a lokális lehetőségekkel – ez elsősorban a helyi tanácsokat jelenti – lehet elsősorban számolni.

Továbbá jelentette azt is, hogy a tagság körében nincs egyetlen igazán erős, azaz befolyásos elvtárs se. Ami, lássuk be, azért egyben megnyugtató is lehetett. A klub vezetése a saját, illetve néhány tagja – személyes ismeretségei révén – azonban a továbbiakban is eredményesen munkálkodott azért, hogy a fejlesztések ne álljanak le, és esetleg újabb telephelyek jöthessenek létre.





10. Vitorlás Értesítő, 1965. július–szeptember

Solti László a Testnevelés és a Sport Érdemes Dolgozója!

Az MTS Solti Laci bácsit, a fonyódi vitorlásokikötő névadóját, az örökifjú Lacajt, ötvenévi vitorlás tevékenységének betöltése, vitorlásnemzedékek nevelése és az első természetbarát túrabázis létesítése terén tanúsított érdemeiért a Testnevelés és Sport Érdemes Dolgozója címmel tüntette ki.

A kitüntető jelvényt és oklevelet Székely Miklós, az MTS főtitkára nyújtotta át 1965. szeptember 12-én az ünnepeltnek. A bensőséges kis ünnepségen megjelent Bokody József, az MTS Vízitúra Szakbizottságának vezetője, és sok más túravitorlázó.

Székely Miklós beszédében méltatta Solti Laci bácsi tevékenységét, és további jó egészséget, kellemes vitorlázást, és jó szelet kívánt a Balaton admirálisának.

Solti Laci bácsi meghatott szavakkal köszönte meg a megtiszteltetést, és nagy örömet fejezte ki a túravitorlás sportág új lendületet kapott fejlődése felett, és azért a támogatásért, amellyel a tanácsi és sportszervek a túravitorlázást segítik. Nagyon örülünk Laci bácsi kitüntetésének, amely elsősorban az ő személyének szól, de azért talán egy kicsit mi is büszkéek lehetünk rá.

Mi azt reméljük folytatni, amit Laci Bácsi elkezdett. A különbség csak annyi, hogy ő egyedül, vagy néhány lelkes vitorlázó segítségével építgette a Port Lacajt, mi pedig hatalmas energiaforrással, a társadalmi szervezet nagy erőivel rendelkezünk, hogy megvalósítsuk Laci bácsi álmát. Ezért a kitüntetés egy kicsit nekünk is szól. Nekünk, a „Balaton mostoha gyermekeinek” – ahogy ezt a Turista tavaly írta rólunk a túravitorlásoknak, akiknek neve húsz éven át nem is szerepelt a hivatalos sportéletben.

Együtt örülünk a megtisztetésnek mindannyian és szívből kívánunk mi is jó szelet a Narancsosláda kedves kapitányának, a Port Lacaj atyjának, a Balaton admirálisának. Büszkéek vagyunk Rád Laci Bácsi, és szívből gratulálunk!

Eddig a rövid hír a Vitorlás Értesítőből.

Nem tudom ki volt a megjelent írás szerzője, de idézem: „Ezért a kitüntetés egy kicsit nekünk is szól.” Azért ez a kitétel kissé erős. Nos, ez a kitüntetés nem szól senki másnak, akkor sem, ha a fenti írás szerzője magának is vindikálná. A kitüntetés egyetlen Emberé, nevezetesen Solti Lászlóé. Ezt nem a TVSK alapításért, nem kikötő építésért stb. adományozták, hanem egyedül Laci bácsi munkásságáért. Ezen a napon mindenki másnak, nem a kitüntetésre, hanem kizárólag Laci bácsi személyére és esetleg ismeretségére lehetett büszkének lennie.

Amúgy az idézett írás végén a szerző is – nagyon helyesen – gratulált az ünnepeltnek.

Szűcs Ivánt idézem: „Drága Lacaj! Ez a mai, a Te napod! Akkor is, ha nem szeretted, gondolom, alig vártad, hogy vége legyen a ceremóniának, koccinthass, és mehesz vitorlázni...”

Hogy a kitüntetés mögött valóban mi állt, azt kevesen – talán csak Laci bácsi legközelebbi barátai közül páran – tudhatták. Mint ahogy azóta sincs tudomásunk arról, hogy ki járta ki a számára a hivatalos elismerést, de nagyon jól tette, hogy kilincselte ezért. Mert egy ilyen akkor sem ment másként. Az ugyanis annak idején is elképzelhetetlen volt, hogy az apparátus bármelyik irodájában egy fejes a homlokára csap, és azt mondja: Itt van ez a drága ember, ez a Solti elvtárs – ha nem elvtárs, akkor nem is lehetett volna őt kitüntetni –, aki nemzedékeket nevelt és

KILÁTÓ

„Port-Lacaj” és gazdája

Mit ér egy vitorlás teknő? • A „Narancsos láda” tovább fut Első betegség — hetven éves korban

A Balaton első hivatalos túravitorlás kikötőjének a „Port-Lacaj” nevet adták. Most nyáron volt az avatása! A kikötőt jelentő „port” szót a világ minden részén értik, de a „Lacaj”-on ugyancsak töprenghetnek. Mert nem más ez, mint afféle balatoni becenév.

Először még a fonyódiak sem sejtették mindnyájan születése történetét, nemhogy a más táj

beliek, ám hamar kiderült a titok nyitja. Csak a vitorlázókat kellett megkérdezni:

— Miről kapta a kikötő a nevét?

— Hát, a gazdájáról — volt a válasz.

Az ám, Solti Laci bácsiról! A kedves kis nyugdíjas öregről, aki nélkül nincs nyári Balaton, nincs vitorlázás, nincs kikötő. Ellenzős fehér sapkája, matrőztrikója, napszitta, szélcserezte bőre hamar elárulja, hogy már régidők óta

tam meg, mit ér egy vitorlás teknő. Beleültem egy disznófűrösztő alkalmatosságba, s egy partvisnyélre szerelt terítővel útnak indultam. De hamar megérkeztem. Apám úgy elvert a ruhaszáritó kötéllel, hogy... Szóval ennyit ért. Ennek ellenére mindig

fengerész akartam lenni

— sohasem sikerült...

— Mégis ötven évet hajókázott — súgta az egyik hallgató.

— Éppen annyit, s nem is akárhogyan öcsém. Katona koromban, Bécsben ültem először vitorlás hajóba, de 1920-ban már több hetes utat tettem egy dingivel a Tiszán. Egy évvel később meg ugyanezzel a hajócskával Regensburgtól Budapestig vitorláztam.

— S mióta van meg a „Narancsos láda”? — csintalankodott újból valaki, ugyanis emberemlékezet óta ezzel hajókázik Laci bácsi a Balatonon.

— Még 1923-ban készítettem, egy szakember segítségével. Azóta is a legnagyobb örömmre szolgál. Csak az idén... Az idén először fordult elő, hogy kissé nehezebben szálltam bele. Igaz, életemben először beteg voltam. Tüdőgyulladásom volt.

Szempillantása rásiklott a kalóztípusú járműre, s megint csak elhomályosult a szeme. Ennyi időt együtt tölteni nem kis dolog! Talán még magánál is jobban ismeri minden bordáját, minden erényét, minden hibáját.

— S most mit tervez, Laci bácsi?

— Mit? No, hát mit is?... Még sokáig akarok 8–10 éves gyerekeket tanítani, hogy sok túravitorlás legyen... Néha még vízre szeretnék szállni, s persze, szeretném megérni, hogy a „Port-Lacaj” kiépüljön, benépesüljön.

A lelkes hangzónát csak a felkerekedő szél söpörte el.

Öt perc múlva az egész sereg a vizen volt!

Z. Vincze György

Poseidonnal barátkozik.

Szikár, inas és erős — a víz teszi azzá. Most hetvenéves, s már ötven éve járja a vizeket. Sohasem versenyzett — „csak” túravitorlás volt, mindig, amikor talán még nem is ismerték ezt a szót. De a keze alól sok kiváló vitorlázó került ki!

A napokban aztán meglátogatták. Messze távolból is eljöttek „Port-Lacajba”, ahol egy kis „bungalowban” él és őrzí a kikötőt, a vizet, s ahonnan még nap, mint nap „ki is hajózik”.

Először csak csodálkozott, hogy mit akarnak ennyien tőle, de amikor átadták neki „A testnevelés és sport érdekes dolgozója” jelvényt és oklevelet, akkor kissé

párás lett a szeme.

— Édes fiaim, nem érdemlem meg ezt — mondta —, nem munka az nekem, amit csinállok.

De azért elnézett a messzeségbe, valahová az ünnepélyesen fellobogózt túravitorlások sokasága mögé.

Valaki aztán átölelte, s úgy kérdezte tőle:

— Hát, ha nem munka, akkor micsoda?

Az öreg rokonszenves komorsággal bökte ki:

— Ez az életem!... Halljátok csak, halljátok...

Közelebb húzódtak a többiek, lesték minden szavát.

— Valamikor, úgy beszédkez-dő koromban, még Palicson, a szüleimnél történt. Ott tud-

Rouen—Stade Français 2:1, Lille—Angers 1:0, Sedan—Cannes 3:1, Valenciennes—Monaco 1:0, Red Star—Lyon 2:2, Nice—Toulouse 2:1, 1. Nantes 11, 2. St. Etienne 10, 3. Sedan 10.

Svájc. Biel—Basel 1:1, Chaux-de-Fonds—Lausanne 2:2, Grasshoppers—FC Zürich 0:3, Lugano—Grenchen 1:2, Servette—Urania 3:1, Slon—Young Fellows 2:0, Young Boys—Luzern 9:2. A bajnokságban az FC Zürich vezet 10 ponttal.

A bulgáriai Iamboiban rendezték meg az idén szabadfogású birkózásban a Balkán Bajnokságot. A nemzetek pontversenyét Bulgária nyerte 37 ponttal, Törökország (32), Románia (20), Jugoszlávia (15) és Görögország (14) előtt. A bajnokok lepkesúlytól felfelé: Bajev (b), Seznik (t), Todorov (b), Vilcssev (b), Atahay (t), Bola (r), Musztafov (b), Kosztov (b).

Jerevánban, a nemzetközi sakkverseny II. fordulójában Portisch győzött az NDK-beli Fuchs ellen. Rigaiban a női sakkvilágbajnoki címért folyó párosmérkőzésen a védő Gaprindasvili az első játszmában győzött Kusnir ellen. (MTI)

Befejeződött a repülő hollandi vitorlás-világbajnokság, az olaszországi Alassióban. A győzelmet Nagy-Britannia szerezte meg Olaszország és az NDK együttese előtt. A magyarok a 15. helyen végeztek. Eredmények: 1. Nagy-Britannia 5803, 2. Olaszország 5229, 3. NDK 5071... 15. Magyarország 5174 ponttal. (MTI).



Solti László kitüntetése – 1965.



Ünnepi felvonulás után hazatérőben – 1966.

oktatott, tanította a természet szeretetére és tiszteletére, aki megálmodott és – természetesen sok segítséggel – létre is hozott valamit, nem is kis dolgot, nevezetesen egy túrakikötőt, és mi még csak ki se tűntettük...? Nem, ez nem mehet így tovább, adjunk neki gyorsan... valamit! A Kossuth-díjat akkoriban már nem a képesítés nélküli pedagógusoknak osztogatták, hanem tudósoknak, és elsősorban a művészeknek. Így ez kiesett. Mint ahogy egy sor más egyéb, akkoriban divatos plecsni is, mert azért meglehetősen ostobán vette volna ki magát vitéz Solti László esetében például egy Munkás-paraszt Hatalomért Emlékérem... Így aztán maradt a Testnevelés és a Sport Érdemes Dolgozója kitüntetés. Az persze senkit sem zavart, hogy Laci bácsi nem volt a szakma dolgozója, sőt, semmilyen dolgozó sem volt lassan úgy két évtizede. Korábban sem tevékenykedett »hivatalosan« a testnevelés és/vagy sport területén. De nem ez számított, ő igazán megérdemelt egy magas rangú állami elismerést.

A döntéshozók nem tudták, honnan is tudhatták volna, hogy vitéz Solti László sokkal többet tett az ifjúság oktatása, nevelése érdekében, mint a hivatásos pedagógusok jó része. Ő nem tanított. Ő maga volt a tananyag. Róla lehetett példát venni becsületből, tisztességből, tartásból, emberségből, szeretetből, empátiából.

Kár, hogy kevesen ismerhették személyesen, még kevesebbeknek adatott meg, hogy tőle kapjanak útmutatást az élet dolgait illetően, és még nagyobb veszteség, hogy veleszületett pedagógiai érzékét, tudását, tapasztalatát nem volt módja sokakkal megosztani, nem ismerhette szélesebb körben a pedagógusszakma sem.

Akik viszont ismerték és szerették, nagyon örülhettek annak, hogy Laci bácsit, a munkáját, munkásságát hivatalosan is elismerték.

Amúgy, a ceremónia kapcsán már az is szokatlan volt, hogy a kitüntetés átadására Fonyódon, a Port Lacajban, és nem valamelyik fővárosi hivatalban, ráadásul a telep avatástól független időpontban került sor. Laci bácsi úgy fogalmazott: „ha akarnak valamit, majd ide jönnek”...

Egy kitüntetést átvenni, azért mégsem mindennapos esemény. Sokak életében sosem kerül sor ilyenre, a kevesek viszont általában megadják a módját. Laci bácsinak volt már ebben gyakorlata, számos alkalommal vehetett át magas elismerést, vitézzé is ütötték, tehát ismernie kellett az ide vonatkozó protokollt. Nos, ennek ellenére nem sokat foglalkozott a dologgal, a megjelent elvtársak nem kis megrökönyödésére, egy alaposan megkopott tréningnadrágban, viseltes pulóverben jelent meg az eseményen. A sapkája – amit akkoriban nyilván nem bézbolsapkának hívtak –, és annak viselete (sildjével hátrafelé a fejére húzva) is megérne egy külön tanulmányt...

Ha a külsőségeket nézzük, azt hihetnénk, hogy nem sokat foglalkozott az öltözetével. Az őt ismerő barátai azonban állítják, hogy nagyon is foglalkozott, szerintük a ruhadarabok gondos megválasztásával is üzenni akart.

A kitüntetésnek örült, azonban az átadó hivatalnak már sokkal kevésbé.

Végül mégis meghatódva köszönte meg az elismerést. Az oklevél fő helyre került az admirálisáson, szembe a bejárati ajtóval, hogy minden belépő jól láthassa. Az ünnepség befejeztével, élete első interjúját – az előző teljes egészében olvasható – a Népsport újságírójának, Z. Vincze Györgynek adta, miközben állandóan a fák tetejét leste, figyelve a szelet. Amúgy maga az interjú kínos lehetett, mert az újságíró – aki korának egyik legjobb sportpublicistája volt – nem nagyon értett a vitorlázáshoz, ellentétben örök szerelmével, a bűvársporttal, talán ezért (mindkettőnek köze van a vízhez) küldték őt Fonyódra. Laci bácsit pedig igazán nem érdekelte a dolog. Azonban Z. Vincze Györgyöt hatalmas rutinja átsegítette a nehézségeken, így végül jó írás kerekedett a beszélgetésből.



TÚRAVITORLÁS SPORTKLUB

Eljött az az idő, amikor a Szakcsoport önállóvá válhatott. Ez a tagságot büszkeséggel tölthette el, ha érdekelt egyáltalán valakit; a vezetőségnek pedig nem kellett egy sor kérdésben egyetértésre jutni – esetleg olyan – »felettesekkel«, akik még vitorlást se nagyon láttak közelről... Az adminisztráció is egyszerűsödött, és a klub elnökét felnőtté nyilvánította a hivatal: önálló aláírási joga lett.

A két éve megjelenő Vitorlás Értesítő nevét Túravitorlás Értesítőre változtatta az elnökség, de a sorszámozás folyamatos maradt.

13. Túravitorlás Értesítő, 1966. április

Klubunk fejlődésének új állomásához érkezett. Előbb egy idegen sportegyesület ismeretlen szakosztálya, majd egy központi szakosztály, most pedig önálló Sportegyesület a fejlődés különböző lépcsőfokai amelyeket megtettünk. Sokak számára talán nem elég világos, hogy mi a különbség a volt és a jelenlegi szervezeti formák között. Ez a legmagasabb alapszervezeti forma, amelyet egy sportszervezet elérhet: önálló jogi személyként, annak minden jogával és felelősségével intézni az egyesületbe tömörült sportolók ügyeit.

Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a Vezetőség, amely eddig csak belső ügyintéztést folytatott, kisebb létszámú, és a Szervezetet kifelé is képviselő Elnökséggé alakul át, az OTP-nél külön csekkszámát kell nyitni, a pénzügyek teljes adminisztrációja az utalványozási jog az Elnökség erre felhatalmazott tagjára hárul.

A II. ker. MTS, amelynek eddig Szakosztálya voltunk, most közigazgatási felettes hatóságunk lesz, az eddig irányító jogkörre ellenőrzési jogkörre alakul. Ez lehetőséget jelent, az alapszabályok engedélyezte keretben, nagyobb önálló tevékenységet. Meg vagyunk győződve arról, hogy ezzel a lehetőséggel élni is tudunk. Meg kell köszönnünk Horváth Ferencnek, a MTS II. kerületi Tanácsa Elnökének a szívélyes fogadtatást, a sportszerű segítőkészséget és támogatást, amelyben részesültünk. A Klub és a II. ker. MTS között kialakult gyümölcsöző kapcsolatot a jövőben még szorosabbá, még eredményesebbé kívánjuk fejleszteni.

Szeretnénk kiemelni a BTS illetékeseinek, Kováts elnökhelyettesnek és Kölkedy főkönyvelőnek segítségét, meghallgatták és jóindulattal kezelték a mi kéréseinket, és biztosították nekünk a további tevékenység feltételeit. Meg kell emlékeznünk a Magyar Természetbarát Szövetség és az MTS Tömegsportosztály vezetőinek jóindulatáról. Reméljük, hogy a jelen pillanatban kezükben lévő fejlesztési terveink elbírálásánál is élvezni fogjuk ezt a jóakaratot, amelyben bízva, szeretnénk lépésről lépésre megvalósítani a balatoni vitorlássport jogos igényeinek kielégítését.

A klub gyakorlatilag önálló lett, hasonló jogokkal és kötelezettségekkel, mint bármelyik sportegyesület, mondjuk a Ferencvárosi Torna Club. Azért egy jelentős különbség megmaradt: az FTC összehasonlíthatatlanul jobban volt elerészve anyagilag, ráadásul közpénzből...

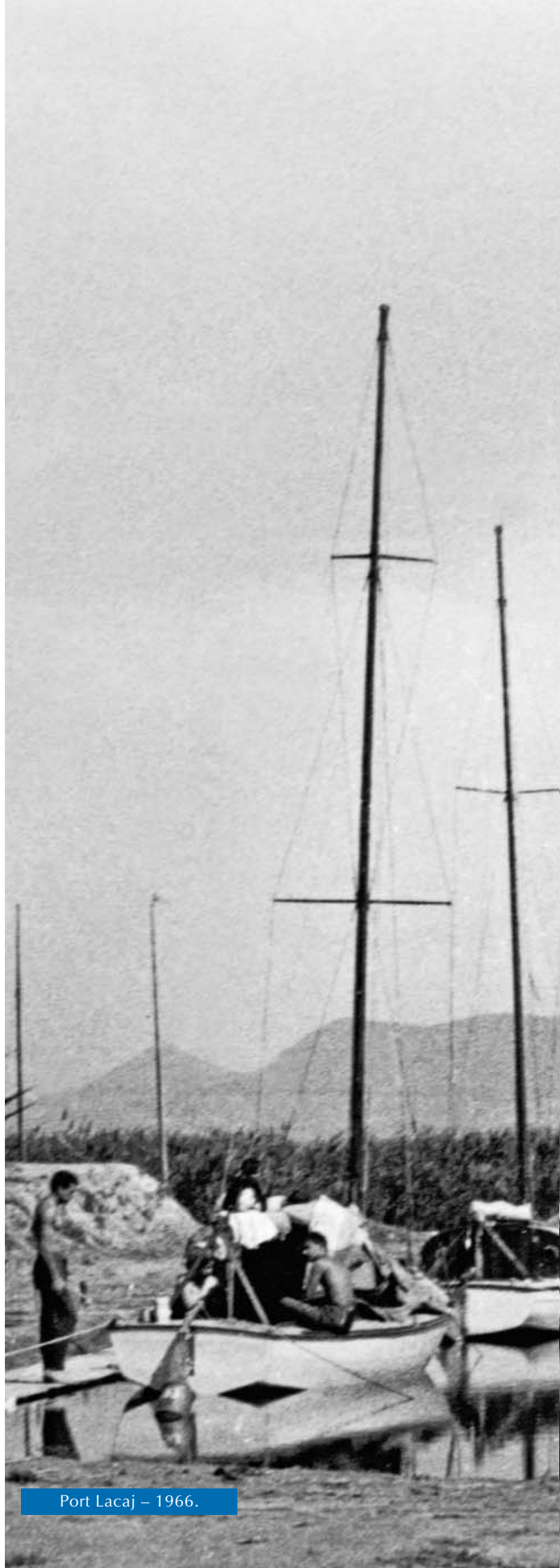
A fenti írásban egyúttal azt is kifejezésre juttatta a TVSK vezetése, hogy vannak elvárásaik. Azaz, ők is igényt tartanak állami támogatásra. A „balatoni vitorlássport jogos igényei” megfogalmazás alatt pedig a mi igényeinket, tehát a TVSK-ét kell érteni. Amelyek már csak azért is jogosak, mert a miénk...

Senki se gondolja, hogy a fentiekkel szemben a hivatalokban bármilyen kifogás merült volna fel, ugyanis az, hogy így mentek az ügyek, az általános, és teljesen normálisnak volt tekinthető azokban az időkben. (Viszont az, hogy egy kivételezett kör számára, később, akár a rendszerváltást követően – a hatalmon lévő politikai pártoktól és személyektől függetlenül – is így, de legalábbis nagyon hasonló módon történtek a dolgok, az már korántsem elfogadható.)

13. Túravitorlás Értesítő, 1966. április

A fonyódi tanácselnök

Miért éppen Fonyódon létesült az első Természetbarát Vitorlástelep és kikötő? Nem lett volna Budapesthez közelebb célszerű az első túrabázis kialakítása? Azon felül, hogy Fonyódon a klubtagok tulajdonában lévő hajóállomány jelentős része horgonyoz, a telep létrehozását az indokolta, hogy a fonyódi községi tanács elnökében, Magyar Imrében olyan partnerre találtunk, aki munkánk



Port Lacaj – 1966.



megkezdése óta a sportszerű segítségnyújtásnak és támogatásnak olyan példáját mutatta, amelyért kevés minden köszönet. Terület kell, egy talpalatnyi hely, ahol a túravitorlázók lábukat megvethetik? Magyar Imre személyesen intézkedik, hogy a terület rendelkezésre álljon. Nem tud bemenni a nehéz markoló a kijelölt területre? Magyar Imre elrendeli, hogy az útjavításnál kikerült földet a mi területünkre hordják. Kikötőavatásra egy kevés parkosítás kellene? Magyar Imre a községi kertészetből palántát, virágmagot biztosít. Az idén kulturáltabbá szeretnénk tenni az eddig vad tanyánkat. Kihez forduljunk? Magyar Imre rögtön válaszol. További parkosításhoz palántát ajánl fel, hozzájárul, hogy a közvilágítást bevezessék a kikötőbe. Ígéretet tesz a vízvezeték-hálózat bővítésére, hogy a telepen egy közkutat lehessen létesíteni. Vajon miért csinálja? Miért tud bokros elfoglaltsága mellett időt szakítani arra, hogy a mi ügyeinkkel ilyen behatóan foglalkozzon? Mert megértette az MTS kongresszusának határozatait, mert örömmel látja hogy segítsége nyomán új színfolttal gyarapodik a vezetése alatt álló közigazgatási terület, mert értékeli azt a társadalmi munkát, amelyet a tagok belefektetnek saját portájuk megteremtésébe. Magyar Imre beírta a nevét a Túravitorlás Klub történetébe. Mi – vele együtt – bízunk benne, hogy ma még szerény Sportegyesületünk az idők folyamán erős, nagy szervezetté növi ki magát. Bizonyára lesznek nagyobb, reprezentatív létesítményei a Balaton mellett. Biztosak vagyunk benne, hogy sikereink nyomán mások is látni fogják, hogy törekvéseink milyen jelentőségűek, és akkor majd megszűnik az a sokszor megalázó kilincselés, amely ma még sajnos nagyon is gyakori, ha el akarunk érni valamit. Magyar Imrénél nem fogjuk elfelejteni, hogy ő egyike volt azon keveseknek, akik a kezdet kezdetén bíztak bennünk.

Hát... Ami azt illeti, a kor szellemének abszolút megfelel az előbbi dolgozat, sőt bizonyos szempontból, jelest érdemel. Ha azonban a kötelező stílárius túzásoktól eltekintünk, és a tényekre koncentrálunk, a tartalma – még ha kissé meglepő is – igaz. Akkor is előfordult a magyar közigazgatásban, hogy emberek tisztességgel és jó szándékkal végezték a dolgukat. A fonyódi tanácselnök sokat tett a kikötőért, és egyben – számára a legfontosabbért – az általa vezetett településért. Ami 1966-ban közel sem volt általános és magától értetődő. Ezért feltétlenül kijár a nyilvános köszönet.

14. Túravitorlás Értesítő, 1966. október

(...) Az idény végére elkészült a fonyódi egyesületi kikötő. Augusztus végén megjelent az úszó-kotró, és kikötőre a kikötő bejáratát csatornáját 10 méter szélességben, és a kikötőmedret kiigazítva a Port Lacajt valóban alkalmassá tette arra, hogy oda a hajók minden nehézség nélkül, teljes takelagevel (vitorlázattal – *a szerk.*) befuthassanak. Mivel a telep körülkerítése a nyár folyamán megtörtént, elmondhatjuk, hogy valóban üzemszerű használatra alkalmas, viharbiztos, elzárt kikötő áll tagjaink rendelkezésére.

A Port Lacaj használatával kapcsolatos elnökségi határozatok

Az idény végére elkészült a fonyódi kikötő, a telep üzemszerű használatra alkalmas. A megnövekedett forgalom szükségessé tette, hogy szabályozzuk a kikötő rendjét, és a telep fenntartási költségeinek biztosítására bevezessük a térítési díjak fizetésének kötelezettségét.

Kikötőrend

1. A kikötő a Túravitorlás Sportklub (TVSK) magán-vízi-sporttelepe.
2. A kikötőt és annak parti területeit kizárólag érvényes TVSK-tagsággal rendelkező tagjai, a velük érkező hozzátartozók és vendégeik vehetik igénybe.
3. A kikötő parancsnokának külön engedélyével, a kikötőt igénybe vehetik magyar és külföldi vitorlássportolók, és a Magyar Természetbarát Szövetség más szakosztályainak tagjai is.

4. A kikötő igénybevétele a TVSK Elnöksége által előírt tagdíj-kiegészítés ellenében történik.

5. A hajók kikötőhelyeit a kikötő parancsnoka jelöli ki. Ugyancsak ő jelöli ki a sátrak helyét is. Más hajó kijelölt helyére kikötni nem szabad.

6. A sporttelepen minden sportoló sportszerű magatartást tartozik tanúsítani, és aláveti magát a kikötőparancsnok rendelkezéseinek.

7. A létesítmény kizárólag sportcélokat szolgál. Nyaralásra, fürdőzésre, üdülésre igénybe venni nem lehet.

8. A kikötőrend be nem tartása kiutasítást von maga után.

9. A kikötőbe való beérkezés után, az érkezők kötelesek nevüket és személyi adataikat a kikötőnaplóba bevezetni.

A vízisporttelep használatáért megállapított tagdíj-kiegészítés mértéke

1. A kikötőben az egész idényben horgonyzó hajók az alábbi tagdíj-kiegészítést tartoznak fizetni:

- fedett utasterű hajók után évi 150 forint,
- nyitott utasterű hajók után évi 100 forint,
- egyéb hajók után évi 50 forint.

2. A sporttelepen felállított ideiglenes jellegű campingházak, állandó (egész idényben álló) sátrak után:

- a felállítás évében 500 forint,
- a következő években évi 250 forint.

3. A kikötőbe befutó vendéghajók a befutás napján térítésmentesen kiköthetnek.

4. A befutás napján túl a kikötőben horgonyzó hajók az alábbi térítést fizetik:

- tagok tulajdonában lévő hajók, hajónként és naponként 5 forint,
- nem tagok tulajdonában lévő hajók hajónként és naponként 10 forint,
- külföldi tulajdonban lévő hajók, hajónként és naponként 15 forint.

A térítési díjak kiszámításánál a kikötőben töltött éjszakákat kell tekintetbe venni.

5. A hajó nélkül érkezők és tartózkodók az alábbi térítést tartoznak fizetni:

- TVSK-tagok és hozzátartozóik fejenként és naponként 3 forint,
- Magyar Természetbarát Szövetség tagjai fejenként és naponként 5 forint,
- külföldiek és Természetbarát Szövetségi tagsággal nem rendelkezők fejenként és naponként 8 forint,
- a TVSK Ifjúsági Csoportjának tagjai, MTSz-ifik a megállapított térítés 50%-át fizetik.

6. Tíz éven aluli gyermekek térítést nem fizetnek.

7. Mentese a térítés alól azok a hajók, amelyek vihar előtt keresnek menedéket a kikötőben, vagy havária miatt futnak be a vihar elmúltáig, illetve a hajókár elhárításáig.

8. Mentese a térítés alól a kikötő parancsnoka, és a TVSK Elnökségének hivatalos minőségben megjelenő tagjai.

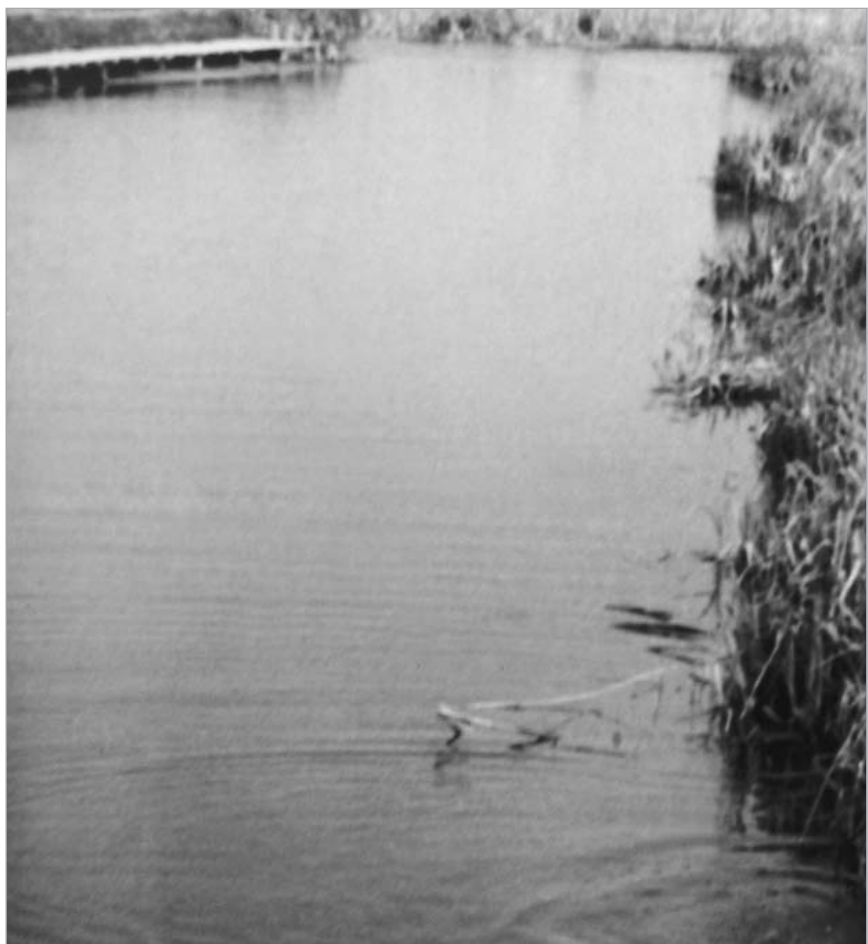
9. A térítés fizetése a telepről történő eltávozás előtt történik. A telepre érkezők bevezetik nevüket a kikötőnaplóba, távozáskor beírják eltávozásuk időpontját és kiszámítják a térítés összegét, amit bedobnak a kikötőnapló mellett elhelyezett lezárt perselybe. A perselybe bedobott összeget feljegyzik a kikötőnapló erre a célra rendszerített rovatába. Ezen rendelkezés a kihirdetés napján lép életbe.

A kikötőrend első pontja, nevezetesen a „magán-vízisporttelep” kifejezés pár évvel korábban biztosan kiverte volna a biztosítékot.

A tagdíj-kiegészítésben meghatározott összegek ma viccesnek tűnhetnek, még akkor is, ha figyelembe vesszük, hogy akkoriban egy liter benzin vagy egy kiló kenyér



Túlzás, hogy elkészült... Port Lacaj egy évvel az átadás után





Néhány »apróság« azért hiányzik: partfal, feltöltés, út, stég, világítás...



ugyanúgy három forintba került, mint ahogy egy korsó – a létező kettő közül a gyengébb minőségű – sör is. Mondjuk egy egyetemi adjunktusi fizetés sem nagyon haladta meg az ezer forintot. Ha például kenyérben számolunk, akkor a legdrágább kikötőhely ötven kiló kenyér ára volt, de az adjunktus – hogy az előző példánál maradjunk – sem dolgozta halálra magát, hogy a fenti összeget előteremtse, mindössze négy napot. Erről is szólt a korábban, a 13. számú értesítőben már bejelentett „balatoni vitorlás-sport jogos igényei”. Nevezetesen, hogy legyenek olcsó kikötőhelyek.

15. Túravitorlás Értesítő, 1967. március

A közgyűlésről

1966. november 25-én tartottuk rendes évi közgyűlésünket, amelyen hozzávetőleg 60 tagtársunk jelent meg. Részt vett a közgyűlésen a Budapesti Természetbarát Szövetség részéről dr. Kovács Pál főtákar, a Magyar Vitorlás-szövetség Nagyhajós Bizottsága részéről dr. Bozóty Lajos.

Pálos István elnök ismertette az elmúlt évi tevékenységet, felsorolva a klub budapesti rendezvényeit, a balatoni vitorlásrendezvényeket és a hatóságoknál megtett intézkedéseket. A tagság elé tárta a klub pénzügyi helyzetét.

Az 1967. évi tervek ismertetése

A klub tevékenysége három területre terjed ki: a budapesti és balatoni rendezvényekre, a fonyódi telep fejlesztésére és az alsóörsi telep létesítésére. Ismételten megszervezzük a nagyhajós-vizsgát és központilag intézzük az ún. átkelési papírok érvényesítését. A rendezvények sorát egy idény eleji vitorlástalálkozóval akarjuk kezdeni, amit összekapcsolnánk az új hajók ünnepélyes névadásával. Részt veszünk túravetemény-bajnokságon, és magunk is rendezünk egy-két csillagtúrát. Nagy fontossága van a túrajelentések rendszeres vezetésének, mert szeretnénk felmutatni azokat az eredményeket, amelyek regisztrálás nélkül elsikkadhatnak.

Beszélt az Egyesület adminisztrációjának nehézségeiről és kérte, hogy ebben a tagság nagyobb segítséget nyújtson. Az adminisztratív feladatok közé tartozik a tagkönyvcseré lebonyolítása is. Általában az előttünk álló feladatok megoldásához sokkal több aktívára lennek szükség. A munka sokrétűsége több társadalmi munkás bevonását teszi szükségessé. A fonyódi teleppel kapcsolatos ismertetés érintette az ott végzett társadalmi munka értékét. A Magyar Természetbarát Szövetség anyagi támogatása nyomán a kikötő teljesen szeparált, az elkerített telep otthont ad a fonyódi hajókon kívül minden uszonyos hajóval túrázó vitorlásnak is.

Alsóörsön a parti telek kiutalása 1967. elejére várható. Kerítésoszlopaink vannak és a kotrásra is biztosítható kapacitás. Biztató ígéretet kaptunk ezen munkák anyagi fedezetére. Az alsóörsi telep kialakításánál a tökesúlyos hajók igényeit fogjuk figyelembe venni.

Dr. Pálos István nyomatékosan leszögezte, hogy az Egyesületnek nem pénz, hanem létesítmények kellenek. Az egyesületi tagok tagdíjai a Klub fenntartásának adminisztratív költségeit fedezik. A sporteszközök a tagok tulajdonában vannak, fenntartásuk még akkor sem a sporttársadalmat terheli, ha az eddignél fokozottabb mértékben kívánunk a versenysportokban is szerepelni. Egyesületünknek csak olyan létesítményekre van szüksége, amelyeket a nyújtott szolgáltatásokért befolyó térítésekből fenn tudunk tartani, tehát a létesítésen túl nem terhelik a sportköltségvetés kereteit. Az Egyesület a Füreden létesülő ún. vitorlászparton is igényelt területet, ahol a távlati tervek szerint reprezentatívabb beruházásokra kerülne sor. Végül

köszönetét fejezte ki a különféle hatóságoknak (MTSz, BTS, MVSz) és kérte a tagságot, hogy szóljanak hozzá az Elnökség beszámolójához.

Szabó János elnökségi tag több javaslatot terjesztett a közgyűlés elé: javasolta minden kikötőben vendégbója és ahol erre lehetőség van kisebb-nagyobb stégek lehelyezését. Sürgette a kísérleti villogófényes viharjelzés felszerelését.

Ezután Szűcs Iván a tagkönyvcserével kapcsolatosan annak a véleményének adott kifejezést, hogy szűnjön meg az a gyakorlat, hogy minden nyilvántartott tagot részesítsünk a kedvezményeinkben, akár rendezte a tagságát, akár nem. Javasolta, hogy a lemorzsolódottakat, ha a jövőben ismét jelentkeznek, szigorú elbírálás alá vonjuk, mert nem tartaná igazságosnak, hogy a készre visszajöjjenek, akik kishitűen magunkra hagytak bennünket a nehéz időkben.

Dr. Bozóty Lajos ismertette az 1967. évi túravverseny-bajnokság tervezetét. A közgyűlés határozatot fogadott el egy önálló túravverseny szakosztály létesítéséről, amelyre a BTS jóváhagyása után kerülhet sor. A közgyűlés a beszámolókat egészében és részleteiben jóváhagyólag vette tudomásul.

Két fontos momentuma feltétlenül volt az elnöki beszámolónak. Az első és fontosabb: megtörtént az alsóörsi telep kiutalása – ami használati jogot jelent – a klub részére. A másik: közeledés kezdődött az MVSz felé (vagy felől), ami korábban nem volt érezhető, sőt, Pálos rendszeresen a vitorlázás mostohagyerekének nevezte az egyesületet. A békülés kezdete természetesen nem határozható meg napra pontosan, de a korábban elkezdődött folyamat ekkor már jól látható volt.

Dr. Pálos István a továbbiakban – nem célzottan, hanem általánosan fogalmazva – nem pénzt kért a sportvezetéstől, azaz rajtuk keresztül az államtól (ami lényegében a pártot jelentette), hanem létesítményeket. Okos taktika volt ez a részéről, mert támogatást, azaz effektív pénzt sokkal kevesebbet, valószínűleg legfeljebb az elképzelt létesítményekhez szükséges beruházások töredékét kaphatta volna. Ha egyáltalán bármennyit is kaphatott volna. Szakember lévén természetesen ismerte a közigazgatási eljárások akkori rendjét és szokásait, így, az úgynevezett könyvjóváírás lehetőségével – ami az állami tulajdon vagy javak átadását jelenti egy másik állami cégnek, intézménynek vagy mint esetünkben, egy sportklubnak – is tisztában kellett lennie. Az előírások szerint az átadás a nyilvántartási (amortizált értéken) történt, így lehetett akár ingyenes is, de rendszerint az eszközök, ingóságok, illetve ingatlanok mélyen a piaci értékük alatt, sokszor annak töredékéért vagy akár egy jelképes összegért – példáulul száz forint – cseréltek gazdát.

Pálos, aki minden bizonnyal tudta, hogy szellemi képességeit tekintve messze felette áll a közigazgatásban dolgozó párttársainál, egy blackjack-játékos nyugalmával licitált, amikor 19-re lapot kért, azzal, hogy miután kijelentette: Fonyódon magánkikötő létesült – részben állami pénzből, igaz rengeteg társadalmi munkával –, hogy a klubnak, amely az előzőek értelmében nyilvánvalóan egy magánklub, mire van szüksége. Pálos ekkor a nyilatkozataiban már, ha nem is követelő, de semmiképpen sem kérő hangnemet ütött meg.

Jól számított, nemsokára megtörtént az, amire kevesen vettek volna mérget: az Veszprém megyei Tanács hivatalos telekkiutalója megérkezett a klubhoz.

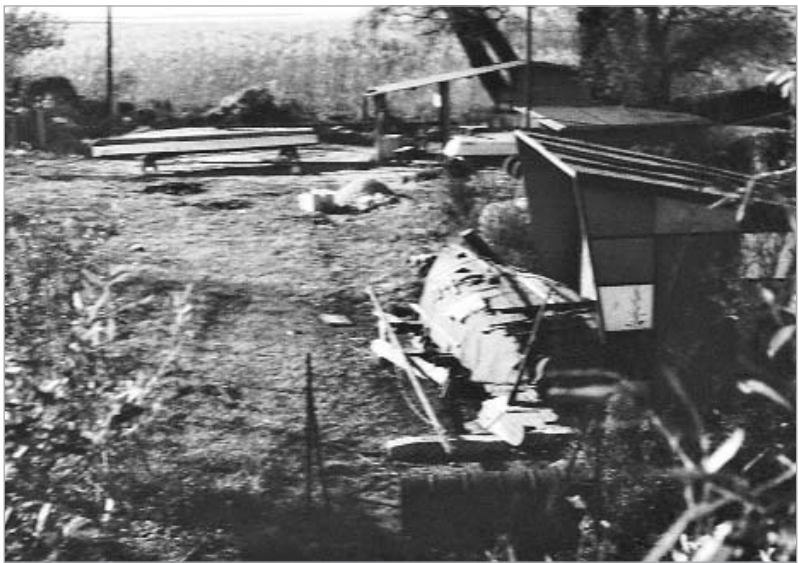
16. Túravitorlás Értesítő, 1967. április

A Túravitorlás Sportklub honfoglalása a Felső-Balatonon

A Veszprém megyei Tanács kiutalt nekünk egy vízparti területet Alsóörsön. Szeretnénk ennek a kijelentő mondatnak kellő jelentőséget adni, hogy tagtársaink, akik bíztak bennünk az elmúlt három évben, amikor a teljes nincstelenségből indultunk, és amikor a sportszereteten és lelkesedésen kívül semmit sem mond-



Házépítés Fonyódon – 1965.



Fonyódi »teleprend« – 1967.

Fonyód, a külső kikötőmedence – 1972.





Fonyód, a belső kikötőmedence – 1972.

Fonyód, házépítés – 1967.



hattunk magunkénak, érezték, hogy ez a siker közös erőfeszítésünk eredménye. Érezték, hogy a klub teljes tagsága együttesen vívta ki ezt a sikert azzal, hogy felderítette a parlamenti állami tulajdonban lévő területet, eljárta a telekkönyvi hatóságoknál, intézte az igényléssel kapcsolatos hivatalos eljárások tömkelegét. Azok sem maradtak ki ebből, mert azzal, hogy három éve fizetik a tagdíjaikat, hogy egy olyan szervezethez tartozónak vallották magukat, amely a jövőbe vetett reményeken kívül nem nagyon tudott mást nyújtani. A sok sikertelen próbálkozásban a klubtagok hite, bizalma győzte meg a hivatalos szerveket, amelyek – ha lassan is – de belátták, hogy ez a társaság, amely hosszú éveken keresztül ki volt rekesztve a sporttársadalomból – megérett arra, hogy szervezett keretek közt részese legyen a magyar sportéletnek. Így most, mikor az Egyesület már megfogható anyagi bázissal rendelkezik, mikor üzemben van egy fonyódi szerény telep, mikor kialakulóban van egy, minden túravitorlázó gondját megoldani alkalmas alsóörsi sportlétesítmény, csak köszönetet tudunk mondani minden tagunknak, mert nélkülük, az ő támogatásuk nélkül nem tudtunk volna eredményesen eljárni sem az MTS-nél, sem a BTS-nél, de a Magyar Természetbarát Szövetségnél, vagy a Vitorlásszövetségnél sem. Úgy érezzük, hogy a kiutaló határozat kézhezvételével megszűnt az Egyesület történelmi idők előtti őskora. Felsőbb osztályba léptünk.

Tagságunk létszámban és összetételben megfelelően alakult. Azok akik nem bíztak bennünk, akik gyors eredményekre számítottak anélkül, hogy ezért áldozatot vállaltak volna, lemorzsolódtak. Az a másfélszáz vitorlázó, akik rendezett tagsággal, érvényes egyesületi igazolvánnyal rendelkeznek olyan, akikre számítani lehet. Tudjuk, hogy sikereink nyomán az érdeklődés is növekedni fog. Már most érkeznek újabb tagfelvételi kérelmek, újra jelentkeznek tagként olyanok, akik az indulás után lemorzsolódtak. Az Elnökségnek az az álláspontja, hogy örömmel fogad minden vitorlázó sportolót. Azonban ma már jobban meg kell nézni, kik azok, akik a közre akarnak jönni, akik azonos jogokat kívánnak élvezni az alapító tagsággal. Többet jelentenek nekünk azok a tőkesúlyos hajósok, akik három éve már a mi sorainkat erősítették, amikor jól tudták, hogy a minden anyagi és erkölcsi energiát igénylő Fonyód számukra nem hoz semmi előnyt, többre értékeltük a hajó nélküli tagjainkat, akikről csak az évi tagdíjakat szedjük, és még ma sem tudunk nekik ígéretnél többet nyújtani, mint a most jelentkező és felvételt kérő új emberek. Ezért az Elnökség a jövőben a felvételi kérelmeket egyénileg fogja elbírálni, a felvételt két ismert tag ajánlásához fogja kötni. Ezzel tartozunk a tagságunknak, eljárásunk ésszerű és igazságos. Most nehéz munka előtt állunk. Az alsóörsi birodalmunkat használhatóvá kell tennünk. Ebben a munkában olyan társadalmi összefogásra van szükség, amihez képest a fonyódi gyermekjáték volt. Nem mintha lekicsinyelni akarnánk, de Alsóörsön mások az árnyok, Fonyód 15-20 uszonyos hajó részére létesült, Alsóörsön 40-50 nagy (köztük fele tőkesúlyos) hajó számára kell vízen és szárazon egyaránt alkalmassá tenni.

Ez csak úgy lehetséges, ha az érdekeltek összefognak, és mint Fonyód esetében is történt, részletes munkatervet dolgoznak ki. Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy most már nem kell érveket keresnünk, hogy munkát kérjünk a tagjainktól. Nem is azt kérjük, hogy mindenki vállaljon szerepet, hanem azt kérdezzük, hogy ki, mit akar csinálni.

Ebben az időben ment a szekér. A klub valóban felsőbb osztályba lépett. Beérett a tagság munkája, a vezetők valóban önzetlen ténykedése, a rengeteg hivatali előszobázás, az okosan használt ismeretségi tőke, és nem utolsósorban a »politikai rendszismeret«.

Szokatlan kitétel tartalmaz a tagfelvétel rész, nevezetesen: két tag ajánlása szükséges a felvételi kérelemhez, amelyet az elnökség egyedileg bírál el. Mint egy patinás, évszázados hagyományokkal rendelkező brit klub esetében. Amúgy az eljárás érthető és helyes. Még az is, ami diszkriminatív módon intézkedik a klubot elhagyókkal szemben, és tervezi az alapítók és azóta folyamatosan tagok jogainak kiemelten történő kezelését. A tag-

felvétel ilyen rendszere hosszú időn át gyakorlat volt a Túravitórlás Sportklubnál. Az alapítóknak viszont nem lettek kiemelt jogai, a dolog végül feledésbe merült.

Elkezdődhetett a klub történetének első nagyszabású beruházása. A tervezett ötven férőhelyes alsóörsi kikötő létesítése valóban nagy falatnak számított. Talán meg is haladta a klub lehetőségeit. Hogy mégis sikertörténet lett belőle, elsősorban annak a történetben főszereplő Dr. Schmalz Józsefnek köszönhető, aki természetesen, ha nem is egymaga, de mindenképpen a legtöbbet tett a megvalósításért. A „telep kialakításának parancsnoka” megfogalmazás ugyan kissé erős, de korábbiakban is találkozhattunk ezzel, vagy a nagyon hasonló „kikötőparancsnok” kifejezéssel, amely számunkra az ötvenes éveket idézi. Mégis, ebben az esetben talán helytálló, Schmalz József ugyanis valóban egy személyben volt irányítója, és kiemelt gyakorlati, sokszor kétkezi résztvevője a munkálatoknak. Ugyanakkor a döntéseket az elnökség, természetesen vele egyeztetve hozta meg.

MVSz-levél

Nagy örömmel vettük kézhez a Magyar Vitorlás Szövetség március hó 16-ai keltű kedves levelét.

Dr. Pálos István elnök sporttárs

A Túravitórlás Sportklub verseny szakosztályának megalakítását nagy örömmel vettük tudomásul, annak működéséhez ezúton is sok sikert és jó eredményeket kívánunk.

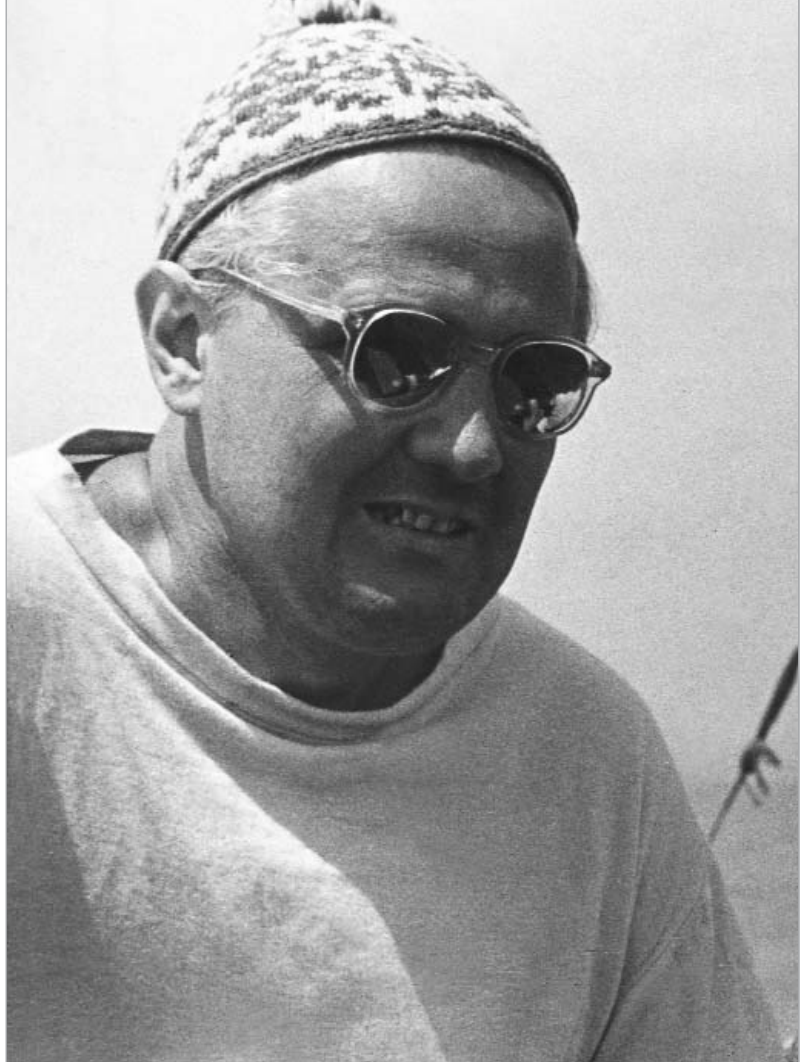
*Sporttársi üdvözléssel:
Feldl József főtitkár*

17. Túravitórlás Értesítő, 1967. július

Alsóörs

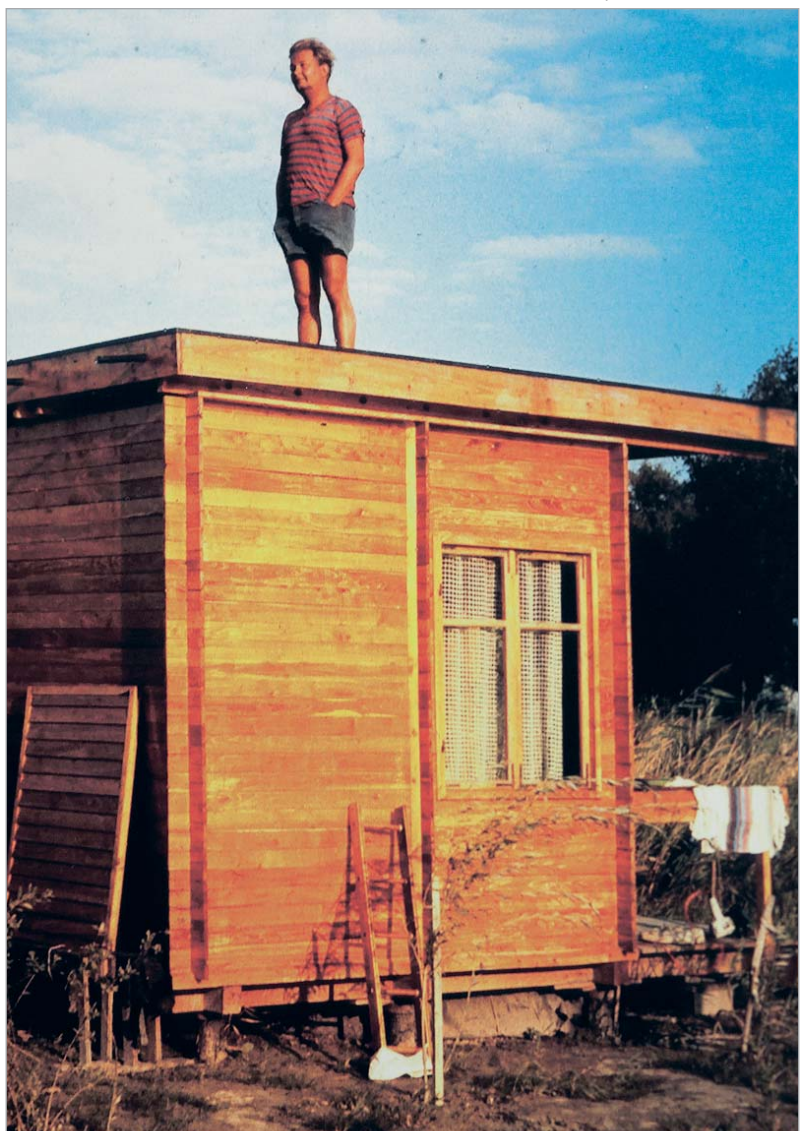
Május 26-án, népes érdeklődő előtt, Dr. Schmalz József elnökségi tag, az alsóörsi leendő telep kialakításának parancsnoka beszámolt a munkák várható üteméről, és az Elnökség elképzeléséről a telep kialakítását illetően. (...) Végző kiépítésében a telep négy fő részre oszlik. A kikötőre, amely 70 x 30 m-es, kikötőstéggel ellátott medence, amelyet a víz felől nagy szélességben nád és nádban a medence kotrásakor kiemelt anyagból készült gát fog védeni. A kikötőmedence elkészítése két ütemben történik. Először markolóval elkészül egy 2 méter mély 70 x 30 m-es medence. Az így kitermelt anyagból a parti oldalon egy zagygát készül, a nádban a balatoni oldalon pedig az előbb említett védőgát fog elkészülni. Ez a munka ez évben elkezdődhet. Ha sikerül további célhitelt szerezni, akkor elkezdődhet a következő évben a medence szívókotróval történő mélyítése. A parti terület három részre oszlik. Az első a kommunális és közös használatú létesítmények: a kiemelő, a tároló, a műhely stb. A másik – bizonyos korlátozások mellett – a tagok részére méltányos térítés ellenében víkendházak felállítására osztjuk ki. A harmadik rész külföldi természetbarát camping céljára lesz fenntartva. A fenntartási költségek forrása a tárolásért megállapított évi díjak, a víkendházak területhasználati díjai és a campingdíjak lesznek. A parti területen először a tárolót fogjuk felállítani. A tároló alumíniumból készül. Az elképzelések szerint Alsóörs kiépítése ötévi munkát jelent. Az idén a kikötőt használni még nem lehet, de jövőre már alkalmas lesz a hajók fogadására. A tároló leghamarabb 1969-re készülni fog.

A tároló és a műhely azóta sem készült el, de igazán nincs is rá szükség, viszont a kommunális helyiség megépült. Első alkalommal kerül szóba hitelfelvétel, amit szalonképesen célhitelnek titulál a beszámoló, viszont annak összegéről, valamint a visszafizetés feltételeiről, a futamidőről, a kamatokról szemérmesen hallgat az írás. Ahogyan a legfontosabból sem esik szó: miből fizeti vissza a klub – vagy a telep – hitelt? A célhitel sorsáról nincs tudomásunk. A korabeli elnökségi ülések jegyzőkönyvei nem állnak rendelkezésünkre. Lehet, hogy azt nem is igényelte, vagy nem kapta meg a klub, esetleg csak nem vette igénybe. Az is előfordulhatott, hogy magkapták a pénzt. De – az sem volt



Dr. Schmalz József

dr. Ambrózy Csaba





dr. Gaál Péter



példa nélküli akkoriban – esetleg nem kellett visszafizetni. Sőt, továbbmegyek: még azt sem zárhatjuk ki, hogy már a hitelfelvétel pillanatában – ha egyáltalán megtörtént – mindkét fél tudta, hogy a törlesztés csak »elvi lehetőség«, felsőbb (párt)utasításra az sosem lesz teljesítve. Ez utóbbi, mint »megoldás« a TVSK esetében azonban inkább csak elvi lehetőség volt, nem valószínű, hogy megtörténhetett.

A fenntartási költségek tekintetében pedig, a külföldi természetbarátok részére történő kemping kialakításának elmaradása, további terheket jelentett a tagság számára. A kemping lehet, hogy alapvetően hibás elképzelés volt, mert egy nem túl jelentős bevétel reményében kellett volna viszonylag nagy tőkét lekötöni a létesítés során, másrészt valószínűleg sosem térült volna meg, harmadsorban nem lett volna szerencsés idegeneket beengedni egy olyan területre, ahol nagy értékek – a hajók és felszerelésük – gyakorlatilag sokszor, akár hosszú időn keresztül, felügyelet nélkül maradnak. Lehetséges, sőt valószínű, hogy a kemping csak a felettes szervek megnyugtatóra szolgáló kitétel volt, a vezetés sokkal racionálisabban gondolkodott annál, mintsem komolyan gondolta volna ezt a lehetőséget.

18. Túravitorlás Értesítő, 1967. október

A közgyűlésről

Az alakuló közgyűlés óta nem volt még ilyen fontos és az egész Egyesület létét meghatározó összejövetel, mint az október elsejére kiírt közgyűlés. Fontos, mert az alsóörsi megvalósulás esetén minden igényünket kielégítő sportlétesítmény már a megvalósulás első szakaszába lépett, mert az egyesület pénzgazdálkodása, a tavalyi 15-20 000 Ft-hoz képest, ez évben már több száz ezer forintos leltári és készpénzvagyonnal dolgozik, mert a megnövekedett adminisztratív, szervezési és irányítási munkák már túlnőttek az eddigi meglehetősen passzív Elnökség tevékenységi lehetőségein. Az egyesület fonyódi telepe, az alsóörsi jelentős beruházás, amelyet az elkövetkezendő két-három évben be kell fejezni, a napi ügyek intézése már nem elképzelhető annak a néhány aktívának kizárólagos munkájával, akik eddig az ügyeket vitték. A leköszönő Elnökség erre nem is vállalkozhat.

Talán túlzás a „minden igényünket kielégítő sportlétesítmény” kifejezés, hacsak az igények nem voltak rendkívül alacsonyak, vagy a nagyon is távoli jövőről vizionált volna a klubelnök. Akkoriban egy minimál programot vitt véghez az építkezést irányító Schmalz József. Azonban ez a program sem volt lebecsülendő, mert nem szabad elfelejteni, hogy javarészt magánerejéből finanszírozták a kivitelezés munkálatait. Támogatás elsősorban anyagban és eszközben nyilvánult meg. Jelentős volt ugyanakkor a társadalmi munka értéke is. (Ha valaki nem tudja: a társadalmi munka annyit jelentett, hogy önkéntesek ingyen dolgoztak egy – általában kisebb – közösség céljainak megvalósításáért. – a szerk.)

Adminisztráció

A Túravitorlás Sportklub állandó adminisztrációs nehézségekkel küzd, így sok jó ötlet, javaslat megvalósítása megakadt amiatt, hogy nem volt aki annak végrehajtását szorgalmazta volna.

Ugyancsak nem kielégítő az Ellenőrző Bizottság munkája. Az egyesület a korábbi évektől eltérően ma már jelentős ingó és ingatlanvagyonnal rendelkezik, költségvetése és pénzforgalma hat számjeggyű. Ez a tény az Ellenőrző Bizottság rendszeres tevékenységét követeli meg. A 13-i közgyűlés sarkalatos kérdése lesz az Egyesület pénzügyi fegyelme hogyan biztosítható a legmegfelelőbb módon. Kérjük a tagságot, hogy ennek a problémának megvitatására készüljenek fel, és tegyenek javaslatot az állami pénzgazdálkodás kérdéseire értő szakemberek az elnökségbe történő megválasztására.

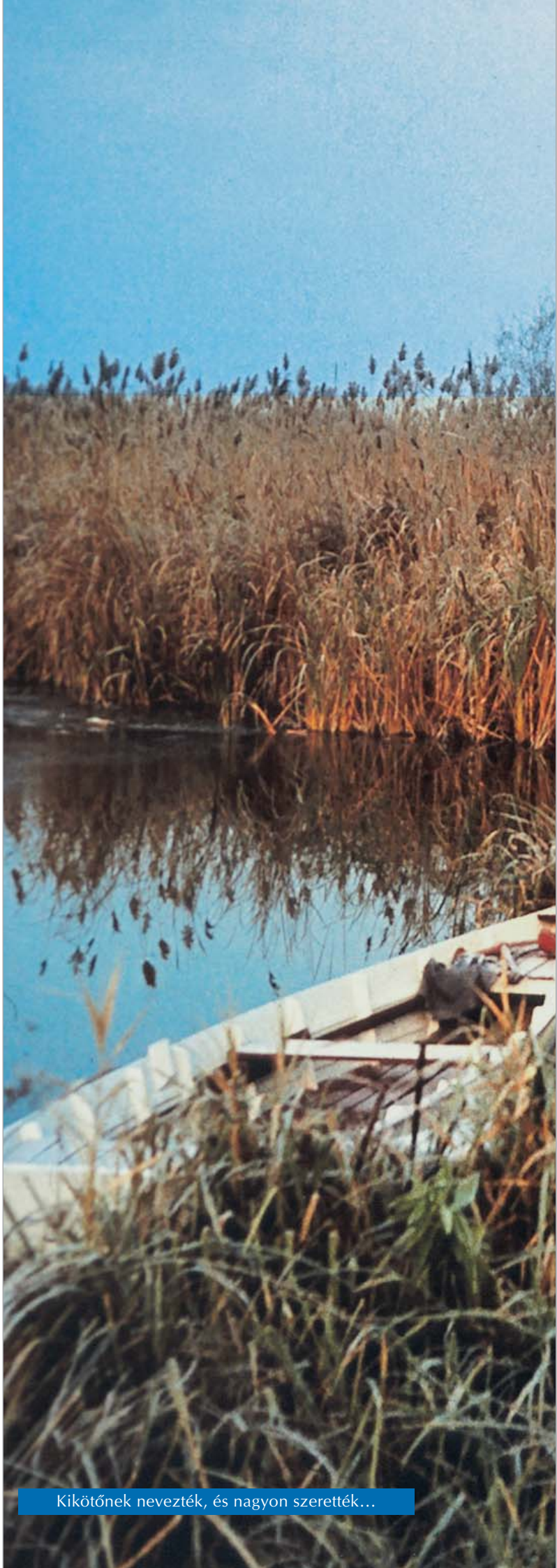
A felvetés jogos... De miért kellett szakembereket az elnökségbe választani? Esetleg egy gazdasági szakember alkalmazása vagy egy könyvelő alkalmazása megoldást jelentett volna.

19. Túravitorlás Értesítő, 1968. január

Egyesületünk alapvető feladatai közé tartozik, hogy a balatoni vízi természetjárást, és elsősorban a vitorlázók természetjárását összefogja és elősegítse. Amikor a MTSH és a Természetbarát Szövetség egyesületünket életre hívta, pótolni kívánta azt a hiányosságot, hogy a Balatonon, mely Közép-Európa legnagyobb összefüggő vízfelülete, nincs olyan szerv, mely a nagy tradíciókkal rendelkező természetjáró sportot itt szervezett formában fogná össze. Az Egyesület feladata, hogy mindazoknak, akik a vitorlázó-sportot nem versenyszerűen, hanem mint természetjárók kívánják élvezni, erre nemcsak szervezeti formát, de lehetőséget is biztosítson. Hazánk viszonylatában a vízi természetjárásnak nagy tradíciói vannak a Dunán. Számos vízi természetjáró egyesület és település segíti elő e sportág kedvelőinek természetjárását. Igen fejlett szervezete van a vitorlás természetjáróknak, például Lengyelországban. A lengyel vitorlázás két nagy szövetségbe tömörül, az egyik versenyzőket, a másik a természetjárókat foglalja magában. Itt számos vitorlás természetjáró egyesülettel, szakosztállyal találkozhatunk. Egyesületünk ezeket a példákat ismerve, igyekszik a Balatonon megteremteni azokat a bázisokat, amelyek tavunk adottságai mellett a vitorlás természetjárás lehetőségeit biztosíthatja. E cél érdekében az Egyesület egy lelkes csoportja létrehozta és munkájával megteremtette első bázisunkat, a fonyódi kikötőnket. Ennek megvalósítása után kézenfekvő volt, hogy a Balaton keleti medencéjében is hasonló létesítményt hozzunk létre. A Magyar Vitorlás Szövetség, a Balatoni Intéző Bizottság és a Sporthivatal illetékeseivel folytatott tárgyalások során megállapítottuk, hogy Alsóörs nyújtotta a legkedvezőbb helyet egy természetjáró vitorlásbázis létrehozására, ahol egyesületünk második bázisát építheti ki. Ma egy 70 x 30 m-es medencéjű 20 m széles bejáratú kikötőt a magunkénak nevezhetünk. Jelenleg a kikötő védgátja és a part közötti terület nádas és zsombék, a kikötő használatát egy, esős időben is jól járható, a későbbi feltöltést céljait szolgáló zagygát teszi lehetővé. Így a kikötőnk már az 1969. évi szezonban várja a túravitorlázókat. a kezdés jelentős költséggel és munkával járt, és még elmarad azoktól az elképzelésektől, amelyet e területen megvalósítani akarunk. a terület, máris kész és ezért igényeltük a vasút részére kikötő vízvételi csatornáig terjedő területet. Reméljük, hogy még ez év során elintéződik. Felkerestük az alsóörsi tanácsot, ahol Czaim Ferenc VB titkár elvtárrsal ismertettük elképzeléseinket és örömmel tapasztaltuk, hogy úgy a tanács titkár, mint a tanács elképzelései megegyeznek a mi elgondolásainkkal. szükségesnek látjuk, hogy az alsóörsi telep továbbfejlesztése érdekében létrehozzuk egy szakosztályt, melynek feladata összefoglalni az Alsóörsön letelepülni kívánó tagokat, valamint mozgósítani az elkövetkezendő munkákra. A feladatok sokrétűek, sok szakmát érintenek, munkát követelnek és anyagi áldozatot. Elgondolásaink a következők: 1. Új terület igénylése után a jelenlegi medencénket nyugati irányban 40 m hosszban szeretnénk kibővíteni, hogy így egy kb. 100 x 30 méteres kikötő álljon rendelkezésünkre. 2. Jelenleg a déli szél kikötőnkbe még befúj, ami a bennlévő hajókat mozgatja, és bemossa az iszapot a kikötő bejáratába. Ezért egy kb. 20 méteres kőgátat kellene a déli szél elleni védelemre létesíteni. Ugyanígy a bővített medence délnyugati részét kővel kell védeni. E kővédelem megvalósításához kb. 100 ezer forintba lenne szükségünk.

32 000 igazolt kilométer a Balatonon

65 tagtársunk túrajelentésének kiértékelése 31 189 km összesített túraeredményt ad, ami majdnem duplája a tavalyi 17 230 km-nek. Miután működő tagjaink száma 150 körül van, a ténylegesen megtett túrázások minden bizonnyal elérik az 50 000 km-t. A túravitorlázás fejlődik. A Balaton hírnevének növelésében tekintélyes szerepet visznek a túravitorlások, amelyek hozzátartoznak a táj hangulatához. Nincs olyan balatoni propagandafüzet, melyben ne szerepelne egy-egy vitorlášhajó. A Balaton vizén kecsesen sikló vitorlás látványa azonban eltakarja a vitor-



Kikötőnek nevezték, és nagyon szerették...



lázók gondjait-bajait, évtizedek óta megoldatlan problémáit, és azokat a nehézségeket, amit a túravitorlázóknak le kell küzdeni ahhoz, hogy – a közvélemény szerint luxus időtöltésnek, szórakozásnak vélt – sporteredményeket elérjék.

Szabó János

Klubközlemények

Az Elnökség a közgyűlésen elhangzott javaslatokat megvitatta és azok alapján az 1968. évi egyesületi tagsági és pártoló tagsági díjakat az alábbiakban állapította meg: 1. Évi tagsági díj fejenként 120 Ft. 2. Ha egy családból több családtag is rendelkezik klubtagsággal a családfő kivételével a családtagok tagsági díja 50 Ft évente. 3. Az ifjúsági tagok – 18 éves életkorig – változatlanul 18 Ft-os tagsági díjat fizetnek. A tagsági díjak minden év elején esedékesek, és magukban foglalják az évi 10 illetve 6 Ft-os természetbarát érvényesítést is. Ahol azonban egy családból több személy is tag, ott a tagsági díjakat két részletben is lehet téríteni. Ebben az esetben is a teljes évi tagsági díjnak május hó végéig be kell folyni. Az Elnökség hosszú és minden részletre kiterjedő elemzés után határozott úgy, hogy a tagdíjakat felemelje. A felemelt tagdíjakban fejeződik ki, hogy az Egyesület a szolgáltatások mértékét a korábbi évekhez képest bővíti. Nem beszélünk most a fonyódi meglévő és az alsóörsi építés alatt álló telepekről, csak az átkelési engedélyek, nagyhajós vizsga, műszaki vizsgák megszervezéséről, a Túravitorlás Értesítő megküldéséről. Törekedtünk arra, hogy a klubtagság senkire se rójon elviselhetetlen, vagy aránytalanul magast terheket, ezért a családtagok részére mérsékelt díjakat kellett kiszabni. A Egyesület folyószámlája pillanatnyilag teljesen kimerült. Működésünk biztosításához feltétlenül szükségünk van a tagsági díjak mielőbbi beérkezéséhez. Ismételten kérünk minden klubtagunkat, segítsék elő a jövőben is az Egyesület folyamatos működését aktivitásukon felül a tagdíjak rendezésével is. Az alsóörsi kikötőstégek készítéséhez ötven mázsa használt gerendát és zsaluanyagot sikerült biztosítanunk. Ebből az anyagból előreláthatólag a kikötő egész hosszában a célnak megfelelő kikötőhelyeket tudunk készíttetni, úgyhogy Alsóörs már az 1968-as idényben védett kikötőhellyel várja a túravitorlázókat. Az elnökség kiértékelte az elmúlt idény egyesületi sporttevékenységét az 1968. évi eseménynaptár összeállításának szempontjából. a felmérés igazolta, hogy az Egyesület sporttevékenysége csaknem teljesen a vízitúrázás területére terjed ki. Ezért az Elnökség a jövő idényben sem erőlteti a versenyeken való részvételt. 1978-ban a Klub vállalja az MVSz Nagyhajós Bizottságával közösen a Nagyhajós Csillagtúra rendezését, ezen felül a kisebb flottából álló többnapos helyi túrák szervezését tartja célszerűnek. A pálya-, vagy túrav versenyeken klubtagjaink természetesen részt vehetnek, a Klub azonban műszaki segítséget nem tud nyújtani.

Ez volt az utolsó Túravitorlás Értesítő, készült 230 példányban, felelős kiadó: Túravitorlás Sportklub, dr. Pálos István.

Vitorlázás, 1968. április

Köszöntő

Köszöntöm a Túravitorlás Sportklub és a Magyar Vitorlás Szövetség Nagyhajós Bizottságának erőfeszítései eredményeként, új formában és új címmel megjelent Vitorlás Értesítőt. Ez az új kezdeményezés is gyümölcse annak az egészséges együttműködésnek, mely az utóbbi években a túravitorlások és a versenyvitorlázók növekvő táborában megvalósult. Különösen öröm számunkra, hogy ez a kiadvány a „Túravitorlás Értesítő” hagyományaihoz méltó keretben, annak szellemében és hangvételében folytatja, mert ez jelenti, hogy nem vész el a hivatalos lapok tengerében. Kívánom, hogy szerezzen ez a lap a sportág számára új barátokat, legyen szószólója eredményeinek, teremtsen még közvetlenebb kapcsolatot a vitorlázás szerelmesei között, legyenek azok túrázók, vagy versenyzők egyaránt. A kiadvány társadalmi munka eredménye. Szerkesztősége, a cikkek írói társadalmi aktívák. Becsüljük meg munkájukat, támogassák őket feladatukban, higgyünk abban,

hogy írásaikat mindenkor a legjobb szándék övezi, sportágunk iránt szeretet és segítőkészség vezérli. Kívánom; hogy legyen a Vitorlázás továbbra is bátor hangú sajtóorgánuma sportágunknak, írásaival, hivatalos tájékoztatásaival segítse a túravitorlások és versenyvitorlások közös ügyét. Erősítse a magyar vitorlássport fejlődésébe vetett hitünket – és ezen keresztül – szolgálja az egész magyar sportmozgalom fejlesztésének célkitűzéseit.

Dr. Tarits Zoltán, a Magyar Vitorlás Szövetség elnöke

Új köntösben

Első ízben kopogtatunk klubtagjaink és a vitorlástársadalom más szervezetbe tartozó tagjai, kedves olvasóink ajtaján ebben az új formában. A már megszokott, szemünknek kedves kék-fehér ruhánkat kinőttük. A Túravitorlás Értesítő – amely tagságunk belső tájékoztatójaként indult, szerkesztésében, tartalmában mondanivalójában már régen túlnőtt egy sportegyesület keretén, mondanivalójának nagy része már régen az egész magyar vitorlástársadalomhoz, de főleg a nagyhajósokhoz szólt. Ennek megfelelően az érdeklődés is egyre nőtt a Túravitorlás Értesítő iránt. Ezeket a fokozott igényeket kielégíteni a régi formában már nem tudtuk, ezért elfogadva a Magyar Vitorlás Szövetség számunkra kedvező és megtisztelő ajánlatát elhatároztuk, hogy kiadványunkat a jövőben az MVSz Nagyhajós Bizottságával közös szerkesztésben, új formában, színvonalasabb kivitelben és kibővített tartalommal klubtagjainkon kívül a többi vitorlás egyesületek és vitorlássportolók részére is biztosítjuk. Az jelenti-e ez – kérdezhetik klubtagjaink – hogy ezzel a szépen fejlődő belső tájékoztatásunk megszűnt? Hogy feladtuk azt az önállóságunkat, amely megalakulásunk óta egyik erősségünk – hogy saját ügyeinket, saját magunk intézzük, hogy a túravitorlázók sportágazati sajátosságuknak megfelelő problémáinak megoldásáról lemondunk? Hogy nem adunk hangot a jövőben a mi sajátos egyesületünk sajátos igényeinek? Nem, kedves aggódó vitorlástársaink, nem erről van szó. A Túravitorlás Értesítő betöltötte feladatát. Azt hisszük az egész vitorlástársadalom elismerése, sőt csodálkozása kísérte azt a fejlődést, amit az eleinte két lapból álló szerény kiadványunk az elmúlt négy év folyamán elért. Úgy gondoljuk szerénytelenség nélkül elmondhatjuk, hogy a Túravitorlás Értesítő nem kis mértékben járult hozzá ahhoz, hogy hosszú évtizedes mellőzés után a túravitorlázást a hivatalos sportszervek a neki megfelelő elismerésben részesítették, hogy a versenyző-túrázó mesterségesen kreált ellentétek feloldódtak. Büszkék vagyunk eddigi eredményeinkre, és akkor, amikor függetlenségünkről látszólag lemondunk – ezt nagyobb okok indokolják mint a szűk körű egyesületi érdekeink. Úgy gondoljuk, pontosan ez a lépésünk, olvasótáborunk szélesítése és a kiadvány tartalmának bővítése fogja előrébb vinni az egész vitorlástársadalom, ezen belül természetesen egyesületi tagjaink ügyét is.

Elbúcsúzunk tehát a régi, szerény Túravitorlás Értesítőtől és újult energiával igyekszünk a Vitorlázás hasábjain kielégíteni kedves olvasóink szakmai kíváncsiságát. Reméljük a Vitorlázás sem lesz hosszabb életű, mint elődje volt, reméljük, hogy ez lesz az a mag, amelyből kinő a valóban egész – versenyző és túrázó – vitorlássport rendszeresen megjelenő, nyílt árusítással forgalmazható folyóirata, amely kellően reprezentálhatja majd a magyar vitorlássportot hazai és nemzetközi vonatkozásban egyaránt. Az új köntösben megjelenő kiadvány olvasásához kívánunk minden vitorlázónak jó időtöltést, kellemes szórakozást, ismereteinek bővítését az 1968-as évben további szép sporteredményeket és Jó szelet!

A Túravitorlás Sportklub Elnöksége

A jelen lapszám a Vitorlázás nevet viseli, az összeállításért fel: dr. Pálos István, munkatársak: dr. Bozóti Lajos és Szűcs Iván, megjelent 300 példányban.

„Új köntösben” olvashatjuk a TVSK elnökség, az olvasókat megnyugtatni kívánó közleményében. Vajon mit nézhettek a klub prominensei? A kiadvány köntöse ugyanis nem változott, azonos a korábbival, mindössze a feliratot – Túravitorlás Értesítő – cserélték le Vitorlázásra. A lap átvétele, amúgy, a visszaemlékezések szerint lassan történt meg, mert a kutya sem akarta, mármint az



Fináczyék: Ádi néni és Ernő bácsi

Kócsag, Fináczyék hajója





Lehoczky Csaba és Schmidt Gyula hajója, a Dögök



MVSz vezetésén kívül. Pálos ameddig tehette ellenállt, de a pressziónak – amit a következőképp ír körül a közlemény: „elfogadva a Magyar Vitorlás Szövetség számunkra kedvező és megtisztelő ajánlatát” – végül engedett. Az azért nem világos mi szükség volt erre. (Miért ne! Megtehették... – mondja az angol.)

Az elnökség meglehetősen hosszan magyarázza a bizonyítványt, amely bizony nem túl hízelgő rájuk nézve.

Alsóörs

Február 3-i klubnapunkon Dr. Schmalz József elnökségi tagunk beszámolt az alsóörsi kikötő ügyeiről. A tennivalók Alsóörs vonatkozásában erősen felduzzadtak, megkövetelik egy Intézőbizottság létrehozását. Az Intézőbizottság tagjaiként Dr. Schmalz József és Szabó Miklós tagtársakon kívül Heyduck György és Majoross Lászlót választották meg. Az ügyek intézésében segítséget jelent Elekes Béla támogatása a stégkészítés területén. Összegezve a klubnap eredményét az alábbiakat közölhetjük. A kikötőt már ez évben használatba lehet venni. A partvonalban kikötőstégeket készítünk, amelyhez a faanyag már a helyszínen van. A part melletti kb. 4 m-es feltöltést el fogjuk egyengetni, arról a zombékon át murvából készült gáton minden vízállásnál száraz lábbal lehet a hajókról a partra jutni. A telepet még ez évben be fogjuk keríteni.

Az alsóörsi Intézőbizottság március 8-i megbeszélésén megvizsgálta a telep létesítésére az idén szükséges társadalmi munkák mértékét. A korábbi jelentkezési íveken szereplő tagok számának alapulvételével arra a megállapításra jutott, hogy az egy főre eső társadalmi munka az idén kb. 200 forintot fog kitenni. Az társadalmi munkát természetben lehet teljesíteni, akinek ez nehézségbe ütközne, az fenti összegű hozzájárulásával a társadalmi munkáját megválthatja. A társadalmi munka megszervezése tárgyában egyébként az alsóörsi tagságot április hónap végén, május elején külön megbeszélésre fogják meghívni.

Vitorlázás, 1968. november

Sportteljesítmény-e a túravitorlázás?

Egyesületünknek megalakulása óta egyik célkitűzése, hogy a hivatalos sportszervek elfogadják a számunkra természetesnek tűnő állítást: a túravitorlázás sportteljesítmény. Anélkül, hogy ezzel a versenysportok jelentőségét akarnánk csökkenteni, teszünk hitet amellest, hogy a túravitorlázás komoly felkészültséget igénylő sport. Ez hosszú évtizedes elutasítás után elfogadottá vált a sporthatóságok előtt is.

Ahhoz azonban, hogy az elismerést adatokkal alá lehessen támasztani, szükségesek a túranaplók. Ezek egy idény kiértékeléséhez megfelelő alapot szolgáltatnak. A túranapló akkor lesz felhasználható, ha a dátumon, az indulás és érkezés időpontján és helyén kívül tartalmazza a szélirányt és a becsült szélereősséget a legénység névsorát. Úgy tervezzük, hogy minden nagyobb kikötőben vállalja valaki a „kikötőfelelős” reszortját, aki időnként felhívja tagjaink figyelmét a túranapló vezetésére. Szeretnénk, ha ezekben a kikötőkben, legalább egyszer havonta, 2-3 hajó részvételével közös túrákat tudnánk szervezni. Aki ilyenben már részt vett, tudja csak elmondani, milyen kellemes egy ilyen kisebb-nagyobb kötelékben szervezett túra, amelynek még az az előnye is adódik, hogy egy flautés, vihar előtti időben az esetleg motorral felszerelt hajó segíteni tud a többieknek a biztos révbe jutáshoz. Nem elképzelhetetlen ezeket az alkalmakat egy kis szárazföldi turisztikával tarkítani sem. Alsóörs, Tihany, Csúcs-hegy, Badacsony, Szigliget csábító lehetőséget jelentenek ebből a szempontból is. Annál is inkább érdemes erről beszélni, mert az ötnapos munkahét bevezetése egyes vállalatoknál, sokunk számára megnöveli a vitorlázásra szánt napok számát. Az ilyen két-két és félnapos közös túrák megvalósítása csupán szervezés kérdése lesz. A túranaplók vezetése egyesületi érdek, reméljük, hogy az idén minden klubtagunk sportteljesítményét mérni és értékelni tudjuk a pontosan vezetett túranaplók alapján.

Szabó János

Elbúcsúzunk Lacibácsi

Heteken keresztül szorongással vártuk a rossz hírt, hiszen tudtuk, betegsége súlyos, nagyon súlyos; s mégis oly' szomorú a távirat szövege.

SOLTI LÁSZLÓ – állami nyugdíjas, érdemes sportoló, 75 éves korában 1969. május 5. napján elhunyt.

A gyászír drága barátunk elmúlásáról hozta a keserű értesítést, a Balaton egyik legrégebbi sportvitorlázója, a fonyódi kikötő névadója, egyesületünk egyik legelső serkentője, a fonyódi vitorlázókikötő örökös commodoréja haláláról.

A szomorúság pillanataiban felmérjük veszteségünket, s keressük a varázsát annak az aranyfedezetű barátságunknak, amely Lacajunkat összekapcsolta velünk, akik ismertük és szerettük. Mi is volt a végső titka végtelen kedvességének amellyel a legkülönbélebb embereket kapcsolta barátságba? Nyilván a sokféle emberi jó tulajdonság között is elsődlegesen az a szeretet, amellyel az emberek felé fordult, a mélységes emberszeretete, amelyet mindenki azonnal megérezett, és az ismeretéből így kovácsolódott tartós barátság.

Lacajunk a vitorlázók nemzedékeit oktatta a vitorlázás titkaira, a Balaton szeretetére és tiszteletére, ismerője volt a hegyeknek, forrásoknak, felhőknek és a kiszámíthatatlan szeleknek. Mindenkor a természet ajándékaival és szépségeivel forrott össze, és korábbi években a síelés, a motor, a sport sok ága egészítette ki örök szerelmét a vitorlázás iránt.

Élete olyan korban telte el, amikor sokszor eljött a megpróbáltatás vizsgája minden emberre, és az egész emberiségre is. Az első háború évei az erre következő háborgó éveknek sok buktatója, a második világháború szörnyűségei, mind-mind osztályrészül jutott, és a próbatételek könyvében, amelyben élete tanulságai állanak, minden oldalon kiváló és jeles az osztályzat, amikor eljött a ballagás ideje.

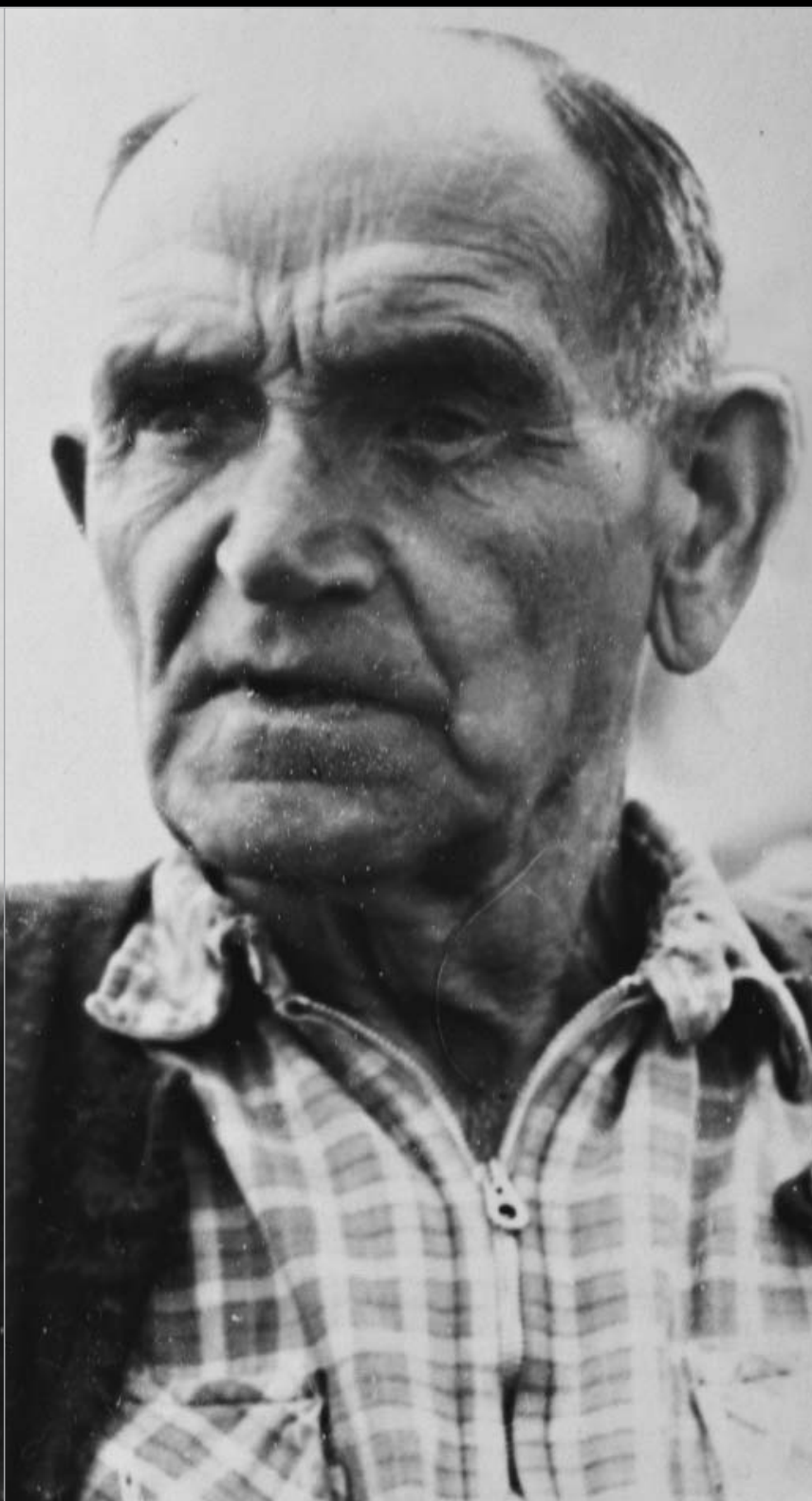
Méltó volt a rangra: Ember.

Lacibácsink nyitott szemmel járt az úton, és tudta jól, hogy az útnak egyszer eljön a vége. Beszélgetett velünk erről is az éjszaka csendjében, kezében egy pohárka jó bor, amikor a tűz táncoló lángját bámultuk. Elmondotta, hogy az út vége után velünk marad, csak keressük nézzük figyelemmel a Badacsony felől szálló felhőket, ott lesz ő akkor is, amikor már hamvait visszakapta az örök természet –, ott lesz a hármasszélben, a mindenhova elvezető „legjobb” szélben, ott áll majd a fonyódi Port Lacaj kilátódombján, és fehér sapkával utánunk int, amikor elhúzza a hajónk a nádas előtt: Jó szélet!

Nemcsak a Port Lacaj örzi neve emléké, amely csak velünk: gyászoló barátaival múlik majd el.

Vitorlázás, 1969. június





Egy utolsó levél...

LACAJ, kedves,

nehéz szívvel írom Hozzád ezt az utolsó levelet, mert magam előtt látom most is ajtódra tűzött, ákombákomjaiddal megírt céduládat, hogy

„lefeleküdtem, ne zavarjatok!”

Örök álmodat azért ugye szebbé teheti, ha tudod, hogy mindig itt vagy velünk, hiszen sokan közülünk Tőled tanultunk vitorlázni; megszeretni a Balatont – akár mosolygó, akár haragos –; nem elcsüggedni, ha már-már elborítanak a dübörgő hullámok; de nem elbizakodni, ha a csodakék égen egyetlen felhő sem látszik, és akár vízen vagyunk, akár az élet taposómalomban.

Tőled tanultunk barátságot megbecsülni, és segíteni azoknak, akik bajba kerültek; de Tőled hallottuk olyan kemény szavakat is, melyekkel ostromoztad a könnyelműséget, nemtörődömséget és nevelatlenséget.

Tőled kaptuk az első kikötési engedélyt, és megmutattad, hogy meg lehet teremteni ezt az életben is, mint ahogy lehetőséget teremtettél a Port Lacajban az igazi nyaralásra. Mert pihenni jöttünk Hozzád. Sokszor még gondolatban is, télen, csatakos időben, meg gondjaink közül; mert emlékeztünk olyan pillanatokra, hogy Veled hajóztunk, és jó volt visszanézni az egymást kergető hullámokra, az elmaradó Badacsony mögül hozzánk ívelő aranyhídra, és nézni a sok ezer tükörön végigugrándozó sugarakat.

És mikor arcunkat simogatja a délnyugati szellő és szikrázik a víz, és abba a finom nyári melegbe olvadunk bele;

– velünk vagy Lacaj...

és mikor a kikötő északi viharos szél a port hinti szemünkbe;

– tudjuk a Te hamvad is közte van...

és csak könnycseppel együtt töröljük azt ki szemünkéből; és némán nézünk messze, messze, olyan nagyon messze, ahol összefolyik a víz és az ég...

hogy már magunk előtt látjuk biztató tekinteted, hogy most már mindég velünk maradsz.

Budapest, 1969. május 6.

Dr. Eleőd Huba

A Csillagtúra rendezésének lemondása

Az elnökség hosszas mérlegelés után azt a határozatot hozta, hogy kénytelen lemondani a Csillagtúra rendezéséről. A döntést az indokolta, hogy a Klub anyagi helyzete és technikai felkészültsége nem biztosították a rendezés tárgyi feltételeit, a díjazások fedezetét, a Belügyminisztérium által kötelezően előírt orvosi ügyeletet a készenléti mentőmotorosok és kísérő motorosok költségeit. A Nagyhajós Bizottság felajánlotta, hogy a kikötői ügyek meg szervezésében segítséget nyújt, de a nagy költségkihatásokkal járó motoros biztosításban nem tudott támogatást nyújtani.

Vitorlázás, 1970. április

Az alsóörsi csoport gyűléséről

Dr. Schmalz József ismertette 1969. évi eredményeinket:

- megerősítettük a kikötő védgátját oly mértékben, hogy bátran mondhatjuk: az északi part legvédehetőbb kikötője a mienk!
- kétszeresére növeltük az előző évben épített stég hosszát,
- kedvezőbb áron sikerült beszerezni kb. 1000 db betonlapot, melyből járda készül a védgáton a víz és a bejárati kapu között.
- beszereztük a tároló festéséhez szükséges festékanyagokat.

További terveink: telepünk feltöltése, kiemelő daru felállítása, Tömör Tamás ismertette a teljes feltöltés, közművesítés után felépítendő lakóépületek terveit és a BIB-bel folytatott tárgyalások eredményeit. A tagság határozatot hozott: akik kötelezettségüknek – vállalat társadalmi munka, illetve annak megváltása – nem tettek eleget, úgy tekintendő, mint akik nem kívánnak részt venni a csoport életében. A tagság 30 munkaórát, ill. az ennek megfelelő 300 Ft megváltást szavazott meg. A jövőben a csoportba belépni szándékozók csak az 1968. évig visszamenőleges társadalmi munka-megváltás befizetése esetén válhatnak teljes jogú taggá.

Vitorlázás, 1971. április

Közügylés, január 28.

(...) nagyon jó alkalmat biztosított arra, hogy a megjelentek előtt eddigi eredményeinket összefoglalhassuk, egyes kérdéseket a hozzászólások nyomán megvitassunk, végül, de nem utolsósorban arra, hogy egy igen jó hangulatú, baráti jellegű estét is eltölthessünk egymással.

Dr. Pálos István beszámolója.

Fonyód

A telep elérte befogadóképessége határát, ami a vitorlázások és a tagok számát illeti. Az elmúlt év legjelentősebb eseménye az elektromos áram bevezetése.

Alsóörs

Menedékajlékok bújtak ki a földből, és több alapozás várja a tavaszt, hogy a házacska is a helyükre kerüljenek. Megoldódott a parti sétány betonkockákkal való burkolásának kérdése. A fejlődés újabb állomását a zárható kapu felállítása jelentette.

Idei tervek

Alsóörsön részleges feltöltés, a nyugati védgát megerősítése, és hajókiemelő daru beszerzése várható. Mivel a Port Lacajt és az alsóörsi vízitelepet is veszélyezteti a hínár, a vezetőség kisméretű kotró beszerzését szorgalmazza. (...) vitorlázóink az adminisztratív tevékenységet kevésbé szeretik. 1970. évre mindössze 23 fő küldte el túrajelentését, holott ennél sokkal többen túráztak. (...) A két vízitelepen túrafelelősök működnek majd, a találkozókat a körülmények figyelembevételével alternatív időpontokra szervezik. Helyesléssel fogadta a tagság a fonyódi telepvezetőség bejelentését: Solti Laci bácsi emlékére minden évben túrát szervez a Port Lacaj közössége. Értékes javaslat a vízitelepeinken létesítendő kikötőnapló gondolata, mely a kikötőből kifutó hajók úti célját, a kifutási idejét, a legénység összetételét, és egyéb jellemző adatokat tartalmazna.

A versenyzetés kérdései, elnöki összefoglaló

Klubunk alapvető feladata, tevékenységének fő jellege a túrázás, a természetjárás. Az itt szerzett élményeken, szépségeken túlmenően versenyeredmények elérésére is van lehetőség.



Fonyódon sorra épültek a házak, és konnszolidálódott a helyzet – 1970.





Az első alsóörsi házak és hajók – 1971.



Vitorlázás, 1971. július

HOGYAN TÖRTÉNT?

A Túravorlás Sportklub alsóörsi vízitelepén öt, a környezethez illő kis faházacska áll, a kikötőstég mellett 5–6 hajó ringatózik, több hajó dagadó vitorlákkal élvezi az időjárás ajándékát. A házacskák mellett fiatal fák zöldellnek, szorgos női kezek öntözik a frissen telepített virágokat. Zsong a kikötő.

Mi volt itt pár évvel ezelőtt? 1967 októberében adtunk először hírt arról, hogy az alsóörsi telep létesítésének munkái megindultak. Aki ezen a nyárvégén megközelítette a telepet, észlelte, hogy egy jó vízmélységű, kellőképpen védett 30 x 70 méteres kikötő nyílt a nádasban a Balatont ismerő, gyakorlott hajós szemre rögtön felismerte, hogy ez az új létesítmény rövid időn belül használható bázisa lesz a túravitorlázásnak, a távolabbi jövőben pedig a vitorlázás paradicsoma lehet.

1968. februárban megalakult az alsóörsi kikötő fejlesztésével foglalkozó intézőbizottság, amely első feladatának a megfelelő kikötési lehetőséget biztosító fa kikötőstég megépítését tekintette. Ez a stég az alsóörsi csoport áldozatkész hozzájárulásából, és az egyesület támogatásából már a földény kezdete előtt elkészült. Nyáron már több hajó kereste fel a kikötőt. A következő évben bővítették a stéget, és állami támogatásból sikerült a partvédelmi kőgátat megerősíteni. Vízitelepünk BIB által jóváhagyott terve, a távoli jövő reménye. A védett, jó kikötő azonban már élő valóság. Az igazi vízisport-élet azonban ennek ellenére sem akart kialakulni... Nyilvánvalóvá vált hogy a meglévő adottságok között nem lehet előbbre haladni, de a kotrásból keletkezett gídrés-gódrós, nádas talajon, nádirtással, és kisebb-nagyobb földmunkával meg lehet teremteni a lehetőséget kisebb kunyhók felépítésére. Fékezte azonban a vállalkozó kedvet, hogy a feltöltéshez és tereprendezéshez szükséges törmelék és salakot csak 200-300 m távolságból a 1/2 m járó felületű zagygáton, talicskázással lehetett megoldani, ivóvizet ugyancsak hasonló távolságból, a vasútállomásról lehetett hozni, és belátható időn belül az áramszolgáltatás lehetőségével sem számolhattunk.

Mindezek felmérése mellett vezetőségünk ismételt unszolására Szabó János barátommal, és a később hozzánk csatlakozó Parragh Péterrel hozzákezdünk a honfoglaláshoz, és 1970. kora tavaszán elkezdtük a három házacska részére szükséges területen a nádirtást, a telep feltöltését és rendezését. Nehéz munkával nyár elejére már készen voltak az alapok, és a terület többi részén is kiirtottuk a nádat. Ekkor lett felmérhető, hogy hány házhely alakítható ki, és melyik milyen arányú feltöltési munkát igényel. Az adottságok figyelembevételével a vezetőség úgy döntött, hogy a kikötő déli oldalán lévő földszávon csak sátorozásra engedélyt. Az északi földszáv közepe táján egy kb. 60 m²-es helyet közös használati teleptérnek alakít ki, a földszáv északnyugati végét pedig, a később felállítandó daru részére, kisebb hajók kiemelésére és sátorozás céljára tartja fenn. Így az északi földszávon 6–7 darab, 12–16 m² alapterületű házacska elhelyezésére mutatkozott lehetőség. A nyugati, keskenyebb földszávon 3–4 házhely látszott kialakíthatónak. Sajnos ezt a részt a déli viharok erősen marják, itt csak komolyabb partvédelem biztosításával, és jelentősebb mérvű feltöltéssel lehet házhelyet kialakítani. Június-július hónapokban már állt az első két ház. Elkészült a stéggel párhuzamos járda is. Ekkor indult meg a szélesebb körű érdeklődés a letelepedés iránt. A vezetőség az eddig beérkezett írásbeli igényeket rendezte és a felhasználható területeket gyakorlatilag már kiosztotta. Jelenleg már csak a nyugati sávon, és a víztől távolabb lévő, az átlagszinttől kissé magasabban fekvő, szárazabb nádas területen lehet jelentősebb feltöltési munkával további házhelyeket kialakítani. Az igényelt házhelyeken a munka megindult, és ma ott tartunk, hogy öt ház már készen áll, további két ház egy-két hónapon belül elkészül, és az idény végére 9–10 ház lesz a telepen. A házak körül ki-ki saját erejéből fákat és virágokat telepített, a rézsűket füvesítették: kezd egészen otthonossá válni a telep. A kikötőben jelenleg általában 5–6 hajó horgonyoz, 10 hajó kikötőbójáját már leraktuk. Ezzel a jelenlegi

stég teljes egészében igénybe lett véve. Ez azonban csak a pillanatnyi helyzet, mert a stégnek nyugati és keleti irányban 10-10 m-rel való meghosszabbítása folyamatban van és így további 6-7 hajó kikötésére lesz majd lehetőség. Az alsóörsi vízitelep sporttelep tehát megindult, örömmel élvezzük a jelenlegi adottságokat és nem keseregünk a kisebb kényelmetlenségeken és komforthiányon. Természetjárók vagyunk, ezek az apróbb viszontagságok és kényelmetlenségek sportunk velejárói. Ha a terület végleges feltöltése és rendezése megtörténik a vízitelep, teljes komforttal és maximális kényelemmel fog rendelkezésünkre állni, azt hiszem, sokan leszünk, akik vissza fogjuk kívánni a jelenlegi komfort nélküli, de a természethez közelebb álló, idillikus mai állapotot.

Majoross László

Természetbarát-találkozó, Alsóörs, 1971. július 24-25.

Vízitelepünk alig pár évre visszatekinthető történelmében már hagyományosnak mondható az az évenként megismétlődő öszejeövetel, amit a víziélet örök szerelmesei rendeznek egyesületünk alsóörsi kikötőjében. A természetbarát találkozó kiváló alkalmat szolgáltat egy vitorlástúrára, és arra, hogy a különböző kikötőkben állomásozó egyesületi tagok találkozzanak, erősítsék az egyesületi köteléket. A telepen helyet biztosítunk a kikötőstég mellett a nagy számban várt vendéghajók részére. A korábbi évek szalonasütési programja helyett halászlé főzésével akarják emlékeztetni az idei találkozózt. (...)

Majoross László

A találkozón részt vettek: Elekes Béla, Vásárhelyi Rudi, Majoross László, Parragh Péter, Herdó Péterék, Nógrádi Gyuláék, a Fináczy család, Szabó Miklósék és Schmalzék Alsóörsről; illetve Asbóth Tiborék, Szerecz Laciék, Martin János, Ambróczy András, Takács Vera és András, ifj. Kollár Lajos, Kiss Laci, Pálos Pista, Cserkuthy László Fonyódról.

Vitorlázás, 1972. április

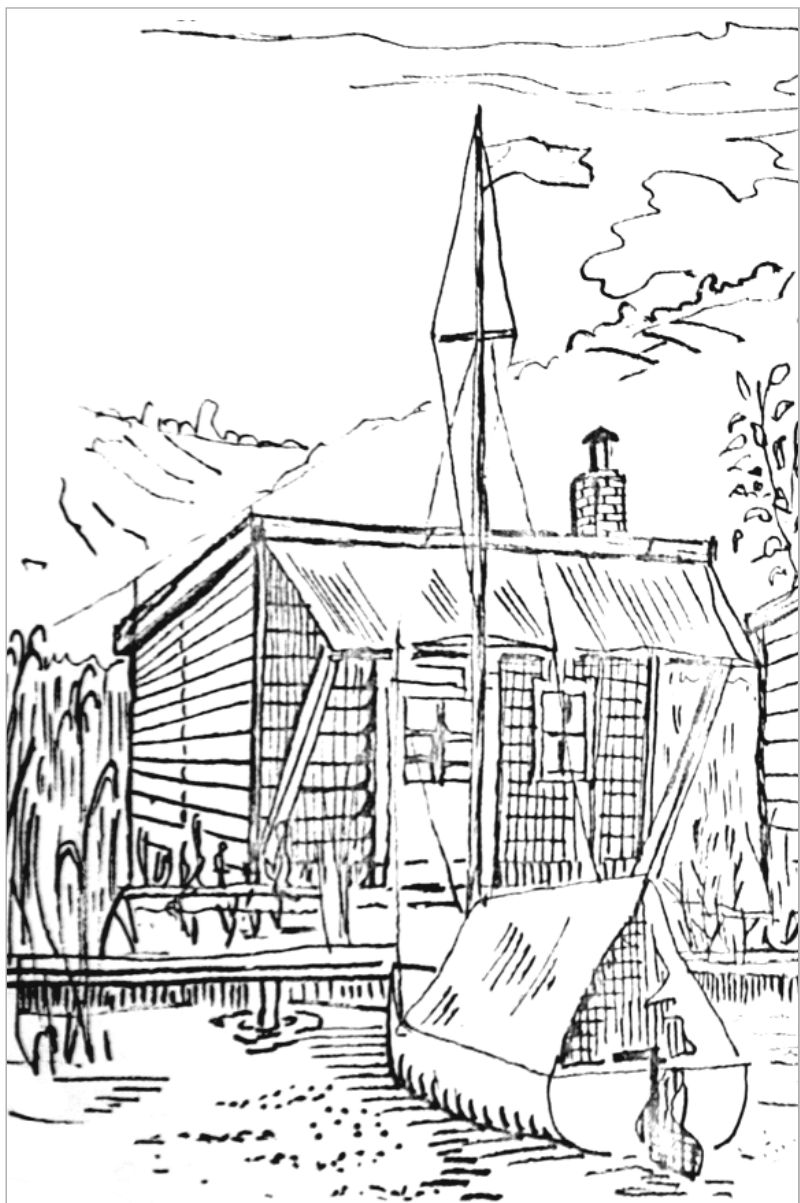
Családi túrahajó

Felkérésünkre Becske Ödön sporttárs elkészítette a hajó tervét és hozzávetőleges súly- és költségvetését. A műanyag hajótest építésére találtunk egy jól bedolgozott ktsz-t. Ezt követően a hajótest pozitív és negatív sablon készítésének költségét kellett biztosítani. A kb. 50 000 Ft költség felét az első 10-es sorozat építésének tartamára kamatmentesen kölcsönkapjuk. Részenkénti visszafizetését a hajó megrendelésekor a rendelők fizetik be, mint első részletet. A fennmaradó 25 000 Ft-ot a ktsz előlegezi, visszafizetése a hajók árában kerül elszámolásra. A széria hajóépítés lebonyolítását a Túravitórlás Sportklub vállalta, A jelentkező érdeklődőknek a Sportklub a részletes tájékoztatást tartalmazó közleményeket megküldi. A hajó hossza 5,45 m, szélessége 2,10 m, az ülőmagasságú kajütben 3 fekhely van. A hajó uszonyos, felborulását 150 kp öntöttvas fenéksúly akadályozza. A munkatér önürítő, a hajó vízzel megtelve sem merül el, mert a kettős fenék közti tér, műanyag habbal van kitöltve. A felhúzható kormány a tükörré van szerelve, a tükrön lévő bakra szerelhető a farmotor. A munkatér 1,80 m hosszú, benne sátorszerű lefedés alatt további két fekvőhely létesíthető. Minden megrendelő a hajó berendezéséhez szükséges teljes hajótervet megkapja. A hajótest és a fedélzettel egybeépített kajüt üvegszálás – saját anyagában színezett – poliszter műanyagból készül. A hajótest súly 100 kp, a fedélzet-kajüt rész 80 kp, a fenéksúly 150 kp, az uszony 50 kp összesen 380 kp, tehát a kétkerekű hajókocsin könnyen mozgatható. A hajó részleteiben is megvásárolható lesz. Első ütem: mint fedélzet nélküli üres héj, evezőmotoros csónak ára kb. 12 000 Ft. Második ütem: a héjra szerelt fedélzettel, zárható kajüttel ára kb. 22 000 Ft. Harmadik ütem: a fenti hajótest árboccal, öregfával felszerelve, fenéksúlyl és kormányval, vitorlázattal és felszerelés-berendezés nélkül.

A hajó azonban sosem készült el. A vita természetesen a finanszírozás körül alakult ki, pontosabban, hogy ki biztosítja a befektetés visszafizetését a ktsz-nek.



Idővel hajóból és házból is egyre több van Alsóörsön – 1972.





Vyszkok György rajza: Alsóörs – 1972.



A továbbiakban évről évre kevesebb TVSK-hír jelent meg a Vitorlázásban. Hosszú ideig külön rovat – Túravitórlás Híradó címmel – foglalkozott a klub ügyeivel, a példa kedvéért: 1973. első számban négy, a másodikban két, a harmadikban pedig három oldalon. Tehát bekövetkezett az, amitől tartottak az MVSz kapcsán a közös kiadványt ellenzők. Azonban azt el kell ismerni, hogy az újság minden vitorlázó számára jobb lett, csak a klub hírlevél szerepét egyre kevésbé töltötte be. Ez a rovat ekkora (változó) terjedelemben legalább egy jó ideig megmaradt. Az átadást motiválta, hogy Vitorlázás előállítását a továbbiakban a MVSz finanszírozta. Nemsokára fény derült a »méltánytalanul« kis terjedelem okára is. A MVSz felajánlott a TVSK-nak minden számban egy fix oldalszámot a klubbal és a túrázással kapcsolatos hírek, beszámolók számára. Ezt azonban a TVSK nem használta ki, egyszerűen nem készült elegendő írás...

Vitorlázás, 1973. június

A 10. túraidény

A Túravitórlás Sportklub 1974. februárjában ünnepli tízedik születésnapját. Olyan egyszerű ezt kimondani...

Olyan magától értetődő, hogy a TVSK tagjai vagyunk; nancsszerű zászló lobog – vagy foszladozik? – valamelyik árbocmerekvítőn; megszokottan mondjuk ki a Port Lacaj nevét – de tegye a kezét a szívére, kedves olvasóm: nem volt-e egy kis fejcsóválós mozdulata az első mondatnál: lám, lám, hát tízéves a Klub? Nofene!"

Bizony így vagyunk ezzel: el is repült egy pillanat alatt ez az évtized, no meg, miről is jutna eszünkbe, hogy ilyen jubileum előtt állunk? Nem voltak könnyű évek, mindig hajtani, harcolni kellett valamiért. Leginkább a kikötőért, a biztonságos, a menedéket adó partért. A nádirtás, stégépítés, talicskázás lassan »kenyerünké« vált az elmúlt években; a közösségi élet fejlesztő ereje éppen a közös munka, és utána a közös pihenés, a tábor-tűz, szalonnasütés, poháremelgetés, nótázás voltak. Ha ez az erő nem emelte volna a lapátot, a kalapácsot, bizony kárba ment volna a sok diplomáciai erőfeszítés, a sportszervek és hivatalok baráti segítsége: nem népesülhettek volna be a kikötőink hajókkal, s nem tudni, honnan-hová irányulnának közös túráink!

Mi történt tehát ez alatt a 10 év alatt?

Már maga a klub keletkezése sem volt véletlen: egy sporttörténelmi folyamat törvényszerű részeként következett be a megalkulás. A háború alatt megtizedelődött balatoni hajóállomány ismét növekedni kezdett, a vitorlás sport mind nagyobb tömegek számára vált hozzáférhetővé, és a túravitorlázás is hasonló ütemben fejlődött, mint a versenyszerű hajózás. De míg a sportágnak ez utóbbi ágát a nagy hagyományokkal rendelkező, vagy az új, szocialista környezetben megalakult vitorlasklubok erőteljesen és jól fogták kézbe, addig a természetbarát vitorlázók egymástól függetlenül, szervezetlenül, mondhatni: öltözközték kedvenc sportjukat. Szükségszerű volt összefogni, szervezetbe tömöríteni a túrásokat, közös érdekképviselet, klubszerű formát kialakítani. A Túravitórlás Sportklub megalakulásakor egy sor feladat azonnal adódott: kikötőt vagy kikötőket kell létrehozni, hiszen telephely, bázis nélkül »papírforma« maradt volna a Klub.

Fonyódon felépült a yollekikötő, és összefogta a dunántúli nagyvárosok túravitorlázóit. Szívesen keresik fel a hangulatos, kedves Port Lacajt, ahol baráti, családi fogadtatásban részesülnek. Ennek a kikötőnek hagyományai vannak: a közeli, remek boraival csábító Badacsonyba irányuló közös túrák Solti Laci Bácsi emléke. Néhány évvel nagy erővel folyt a munka Alsóörsön is. A nádistól elhódított hektárnyi terület komoly kikötőmedencét foglal magába, ahol a mélyjáratú hajók is biztonsággal köthetnek ki. Élet »gerince« kialakult, a közösség jól alkalmazkodik a követelményekhez, lehetőségekhez, feladatokhoz.

Fél évszázad távlatából világosan látszik, és igazat kell adnunk a szerzőnek, hogy a TVSK első tíz évének valóban megvolt a maga történelmi szerepe, a magyar vitorlázásban. Akkor is, ha ez a tízedik év végén talán kevésbé volt nyilvánvaló.

Vitorlázás, 1973. október

Áll a daru!

Hosszú évek munkája eredményeképpen ÁLL A DARU Alsó-örsön. Teljesült a felső-balatoni túrások régi álma: nem kell már a szomszédokhoz vagy esetleg a túlsó partra vinni a hajókat; könnyen és gyorsan mi magunk meg tudjuk oldani a kiemelés és a vízre rakás munkáját. Sok apróbb-nagyobb feladattal kellett megbirkózni az alsóörsi csoportoknak ahhoz, hogy idén augusztus végére a telep egy impozáns kő-vas- betonlábazaton gemjét büszkén az ég felé nyújtó létesítménnyel gazdagodják. Hamarosan meg kell épülnie a sólyának, és erőfeszítéseink javát a tároló felállítására kell összpontosítanunk. Daru elkészítése határozott reményt ad arra, hogy soron következő beruházásaink is rövid időn belül megvalósulnak.

Vitorlázás, 1975. október

Műanyag 25-ös építése Fonyódon

Évek óta ment a szövegelés, hogy a Balatonon az igazi hajó a 25-ös, és még igazibb, ha az műanyagból van. Node ahhoz sablon is kéne! Már arról is beszéltek a tűznél, hogy építeni kellene egy mintát. Végül Kenedi Pista kinyomozott egy vadonatúj, még vizet nem látott okumé 25-öst, Pintér István síófoki hajács tulajdonát. A tulaj rendkívül megértő volt – nem lehetünk neki elég hálásak, köszönet meg minden ezúton is! –, és megengedte, hogy a sablont lehúzzuk. Kenedi szervezésére létrejött egy »résztársaság« – vállalkozunk a veszéllyel! – felkiáltással. Potom 21 nap munkával tavaly nyáron elkészült a sablon. Istenetlen munka volt a fél oldalra döntött hajón – megfordítani nem engedték – függőlegesen és felfelé laminálni!

Idén nyáron megkezdődött a hajó építése, és már a második test – deck nélkül – úszik a vízben. Az egyik lehet, hogy még az idén versenyképes lesz. A tulajdonosok, a Brandmüller–Perjés duó fogadkoznak, hogy augusztusban már ott lesznek a mezőnyben!

Ma-Ja

Akkoriban sokan gondolkodtak úgy: jobb a műanyag. Ma persze tudjuk, hogy nem igaz, nem jobb, nem rosszabb, más. Az viszont tény: a Kenedi-féle hajók kiállták az idő próbáját: négy évtizede különösebb gond, vagy nagyobb felújítás nélkül vitorláznak velük.

Vitorlázás, 1980. június

Megalakult a Túravitorlás Sportklub Ábrahámhegyi csoportja

1979. november 24-én tartotta alakuló közgyűlését a TVSK ábrahámhegyi csoportja. A közgyűlés sikerrel zárult. A Fagyöngy vendéglőben megjelent újdonsült tagság megmutatta, hogy képes lesz a sportszerű közösségi életre. Az »életre hívók«, a parti sáv régi telek és hajótulajdonosai már az ötvenes években összeálltak egy-egy alkalomra, és rozoga hajóikon körbevitorlázták a Balatont. Mivel a hajólétszám Ábrahámhegyen az utóbbi tíz évben jelentősen megnövekedett, számtalan helyi építésű hajótípus cirkált a környéken – közöttük kezdők, új hajótulajdonosok – így egy-egy váratlanul betörő vihar nehéz helyzeteket teremtett. Ősi Attila, a később megválasztott telepvezető, ismertette a leendő telep tervét. A Jégmadár-kikötő (valamikor uszályrakodó) kihasználatlan területe lenne a legalkalmasabb. Öböl-kostrásra, mólóépítésre, feltöltésre lesz majd itt szükség. Elsősorban hajókiemelő szerkezetek, épület-telepítés, közösségi helyiségek, fedett hajó tárolótér kerülne megtervezésre. Az ábrahámhegyi TVSK csoport lehetne az alsó-balatoni centrum.

Novemberben tehát egymást követték az álmodozó felszólalások: tervezni lehet! Akkor még senki sem sejtette, hogy milyen hamar valóra válhatnak. Ősi Attila kezdeményezésére társadalmi munkával készültek el a tervek, és 1980. április közepén kerültek jóváhagyásra. Az ábrahámhegyi TVSK telepítési terve szebb lett, mint amiről a leendő tagok valaha álmodhattak.

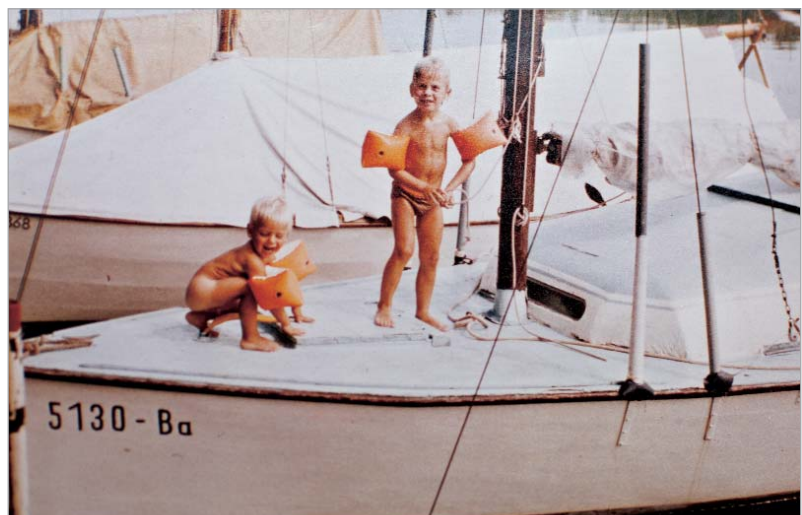


Cserkuthy László, Szerecz László és Linci – 1973.



Alsóörs – 1976.

Alsóörs, Kuszi Too, Németh Örs és Botond – 1977.





Alsóörs – 1978.

Alsóörs – 1977.



A novemberi közgyűlés óta csak néhány hónap telt el. Május 1-jén tartottuk a első vitorlabontó ünnepséget, egyenlőre még a Jégmadár-kikötő megmunkálatlan területén. De reménykedünk Pálos István elnöknek, a közgyűlésen elmondott beszéde egyik mondatában, miszerint ha az egyesületi érdekek és a Balaton távlati fejlesztési terve közös nevezőre kerülhetnek, akkor hamarosan elkezdődnek itt a munkálatok. Az ábrahámhegyi klubtagok úgy tartják: »mindent vagy semmit«. És mert a szívekben már megérték a feltételek, az időt is könnyebb lesz kívánni!

Hát..., ami azt illeti, sokat kellett várni. Úgy egy évtized telt el, mire a terület kikötőre kezdett emlékeztetni, majd további évek múltán, 1993-ban kapott engedélyt, mint közforgalmú kikötő, pedig még akkor is csak a partfal üzemelt, a mólószáracon nem lehet kikötni. Az Ábrahámhegyi kikötő a mai arculatát 2005-re nyerte el.

Vitorlázás, 1981. június

Megalakult a Vitorlázók Környezetvédelmi Őrsége

Hosszú éveken keresztül közzöltünk cikkeket, felhívásokat, tájékoztatókat a Balatont fenyegető környezeti veszélyekről, a társadalmi összefogás szükségességéről, az elért kisebb-nagyobb részeredményekről. Felhívást közzöltünk, amelyben a Hazafias Népfront segítségével létrehozandó környezetvédelmi társadalmi őrség tagjainak sorába toboroztunk jelentkezőket.

A jelentkezések nyomán megalakíthattuk a Vitorlázók Környezetvédelmi Társadalmi Őrségét. Az alakuló gyűlésen képviselte magát a Hazafias Népfront Országos Elnöksége Környezetvédelmi Bizottság Társadalmi Őrség Albizottsága, a Balatoni Intéző Bizottság, a Búvár című lap, a TVSK Elnöksége és Vitorlázás szerkesztősége is. Dr. Gérusz Miklós, már az alakuló őrség tagjainak igazolványaival, jelvényeivel felszerelve érkezett.

Lassan szállóigévé válik Bertha Bulcsú mondása: „A Balaton fejlődésének buktatója az, hogy ötven gazdája van, s mindegyik csak a saját érdekeit nézi.” Azért változik a helyzet – már nemcsak gazdái, de »szolgái« is vannak és lesznek a Balatonnak, többek között a Környezetvédelmi Társadalmi Őrség tagjai. Az őrség tagjainak tevékenysége önkéntes. Igazolvánnyal és jelvényvel vannak ellátva, intézkedéseiknek nem kényszerítő, hanem meggyőző, társadalmi jellege van, az emberek tudatára, jóérzésére ható felszólítással, a veszélyre való figyelmeztetéssel.

Természetesen a környezetőr szennyezés észlelésekor a hivatalos szervek segítségét is igénybe veheti: tanácsi ügyintézőt, szolgálatos rendőrt, a vasúti-, hajózási-, parti-, vízügyi-tisztviselőt stb.

Vitorlázás, 1982. július

Keszthely

Lapunkból hosszabb ideje hiányzott a keszthelyiekről szóló hír. Ennek oka csupán annyi, hogy a keszthelyiek a vízitelep és a kikötő kialakításával, sporttevékenységük irányának meghatározásával és az ehhez szükséges sporteszközök előteremtésével voltak elfoglalva.

Ma már örömmel jelenthetjük, hogy kultúrált feltételeket is kielégítő vízitelep, nádas öböllel védett (sajnos csak kis vízmélységű) kikötő és sólya áll a tagok rendelkezésére. Tökesúlyos hajó egyelőre csak a nyílt vízben, bóján tarthatók.

A tagok a TVSK alapszabály lehetőségeit felismerve, önálló területi túra- és versenyszakosztályt alakítottak, és ennek megfelelően végzik sporttevékenységüket.

(...) A szakosztályunk vízitelepén még 15-20 hajó elhelyezésére van mód. Ezért várjuk azokat a sporttársakat a jelentkezését, akiknek télen, esetleg nyáron hajóelhelyezési gondjuk van.

Dombi László, szakosztályvezető

Ami azt illeti, valóban »hosszabb ideje« nem olvashattunk a keszthelyi TVSK telepről. Ugyanis ezidáig egyetlen sort sem írtak róla. Pedig egy jó ideje, lassan négy éve alakult meg a Túra-vitorlás Sportklub Zala megyei Szakosztálya.

Vitorlázás, 1983. augusztus

Megvalósult! Kezdő vitorlázók egyhetes edzőtáborozása Alsóörsön

Kitűnő gondolata volt hogy a teleptagok gyermekeit egyhetes edzőtáborozásra hívja össze. Az első ilyenű edzőtábor július első hetében annyira sikeres volt, hogy a legmerészebb elvárásokat is messze felülmúlta.

Nem kevesebb, mint 36 gyerek gyűlt össze, hogy részt vegyen az egy héten át kora reggeltől napszálltáig tartó különféle gyakorlatokon. A vitorlázáson kívül tanulni és gyakorolni kellett a pádlizást, az úszást, a kötélcsomók kötését, a kötélösszeszedést, a kötéldobást.

Az edzésterv összeállításáért Gáll Éva sporttársat illeti az elismerés és köszönet.

A szerző külön is kiemeli a különböző korosztályokban, a táborban legjobban szereplőket: Zolnay Ildikót, Vejtei Miklóst, Németh Botondot, Vejtei Csabát, Erdész Balázst, Hegyi Dórát, Hinsenkamp Juditot, Martin Rékát és Szelényi Gábort.

Ennek a vitorlás gyerektábornak nem maradt el a folytatása, azóta folyamatosan szerepel az alsóörsi nyári programban. A telepek később saját maguk is szerveztek oktatás, de a mai napig legsikeresebb az alsóörsi tábor.

Vitorlázás, 1984. május

A TVSK első 20 éve

Jubileumi vitorlástalálkozó Balatonföldváron. A TVSK 1964-ben alakult. Az elmúlt 20 esztendőben az egyesületi létszám 1000 fő fölé emelkedett. A két évtizeddel korábbi – vitorlástársadalom részéről kétkedően fogadott – kezdeményezés mind szakmailag, mind sportteljesítmények vonatkozásában a várakozásokon felül növekedett, és megtalálta a helyét a magyar vitorlássport keretei között.

Elkönyvelhet magának olyan eredményeket, amelyek az egész magyar vitorláséletet gazdagítják. Csak két ilyen területről szólva: az a sportszaklap, amelyben most ez a cikk olvasható, hat évig a TVSK egyesületi lapjaként került az olvasók kezébe, majd mikor kiderült, hogy mondanivalója az egyesületi tagságnál szélesebb rétegeknek szól, adtuk át a Magyar Vitorlás Szövetségnek és így született meg a felszabadulás utáni első rendszeresen megjelenő vitorlás sajtóorgánium.

A másik ilyen nagyjelentőségű esemény, hogy a háború után magyar vitorlázók tengeren való, magyar lobogó alatt történő, rendszeres vitorlázását szintén az egyesület szervezte és szervezi, a tulajdonában lévő és az OTSC-vel együttesen üzemeltetett Argó nevű B 31 típusú hajón.

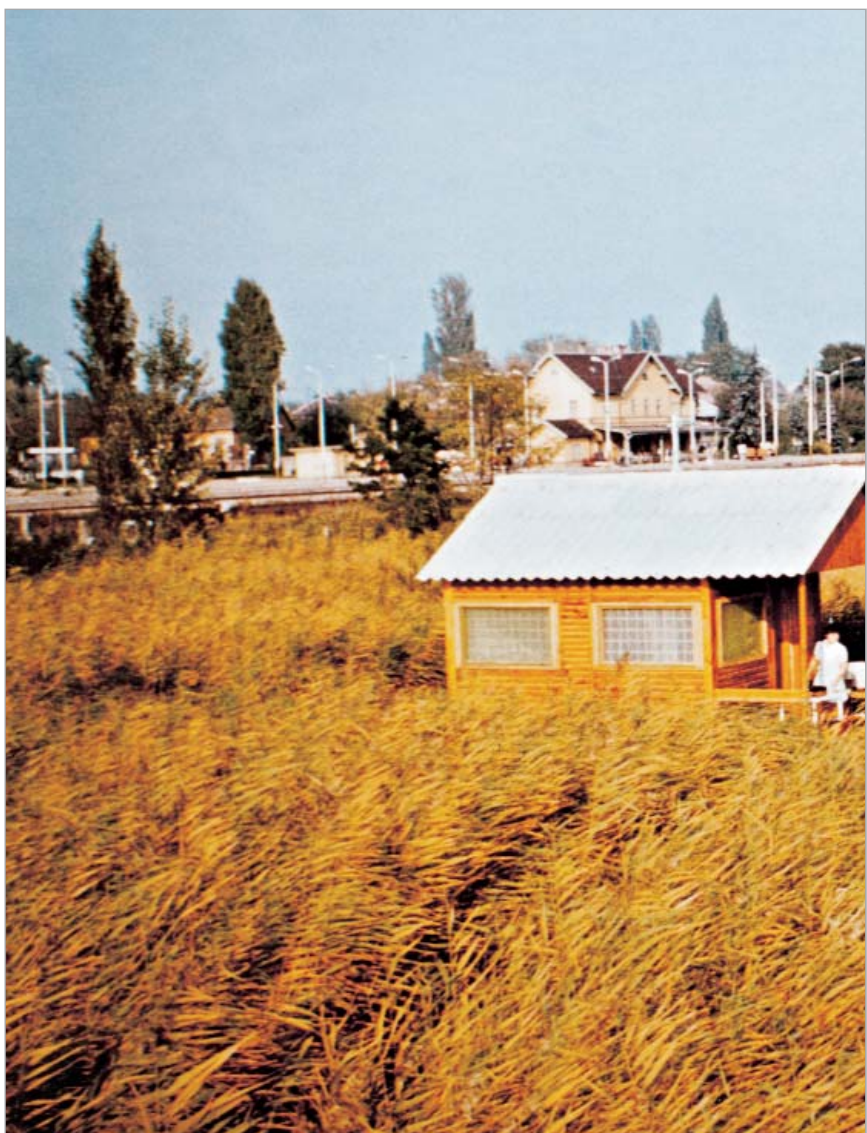
Megítélésünk szerint csupán ez a két eredmény is olyan jelentős a magyar vitorlássport történetében, hogy nem tűnik szerénytelenségnek, ha az 1984. évben egy kicsit magunkat ünnepeljük. Ennek jegyében az ez évi júniusi TVSK Kupát bővített programmal, jubileumi rendezvényként szervezzük. Ezen felül június hó 23-24-én Balatonföldváron jubileumi vitorlástalálkozót szervezünk, amelyre minden vitorlást és vitorlázót – versenyzőt és túrázót – szeretettel várunk.

Pálos István

A kezdetben a Túravitórlás Értesítő nagyszerű kezdeményezés volt. Amikor nőtt a terjedelem és a példányszám, évente több szám jelent meg, sikeressé vált a lap a vitorlázók szélesebb körében. És pont a sikeresség lett a veszteség, a költségek emelkedtek, anyagiak miatt le kellett mondani róla, átadták az MVSz-nek. Ezzel el is sikkadt a TVSK szempontjából a lényege, átalakult a lap szerkezete, egyre kevesebb túravitorlázókat érdeklő hír jelent meg benne, egy viszonylag rövid idő után a klubot érintő be-



Az alsóörsi daru





Az alsóörsi telep: nád és helyenként víz a házak között – 80-as évek



számolókból, hírekből, értesítőkből a korábbiakkal szemben gyakorlatilag semmi.

Ami az Argót illeti, rövid pályafutását követően már nem töltötte be a feladatát, sokba került, és egyéb problémák miatt eladásra került.

Ugyanakkor minden ok megvolt arra, hogy az elmúlt húsz évet ünnepelje a tagság. A klub élt és működött. Jó kezdeményezésnek bizonyult a Földvár–Keszthely verseny, amit a későbbiekben még több is követett.

A TVSK tulajdonában, illetve kezelésében lévő kikötők nem csak hatalmas vagyoni, hanem jelentős eszmei értéket jelentenek. Az alapítók gyermekei, unokái élvezik a felmenők erőfeszítéseit, azoknak az alapítóknak áldozatos munkájának eredményét kapták örököül, akik létrehoztak valami nagy dolgot a semmiből.

Vitorlázás, 1984. július

A keszthelyi telep

A TVSK fennállásának 20. évfordulóját ünneplő beszámoló sorában a keszthelyi telep is bemutatkozik, bár jóval fiatalabb, mint az anyaegyesület. A csoport 1978 őszén alakult 20 fővel. Ma már 67 a nyilvántartott tagok száma, akiknek nagy része saját hajóval rendelkezik. A csoport, élve a TVSK alapszabály adta lehetőséggel, 1980 óta önálló területi túra- és versenyszakosztályként tevékenykedik.

Igen jó a kapcsolatunk a Zala-megyei Természetbarát Szövetséggel, amely a szakosztály szakmai felügyeletét látja el és helyi sportprogramok biztosításával segíti a keszthelyi klubtagságot. Együttműködési megállapodás alapján a keszthelyi telep biztosítja a Zala-megyei vízi természetjárók táborhelyét és szakmai képzését a vitorlás sportágban. A vízitelepen közös klub-helység, három vendégszoba, vitorla-tároló és raktár áll a teleptagság rendelkezésére. A kb. 40 méter hosszú megtisztított partszakaszon 50-60 cm vízmélységű kikötő az uszonyos hajók részére biztosít védett helyet. A telep közel félmillió értékű létesítményei a jórészt társadalmi munkával épültek a Keszthelyi Városi Tanács műszaki osztálya által kijelölt területen. A tagság ellátását főszezonban büfé biztosítja.

Követni kívánjuk az alsóörsi telep jó kezdeményezését, és itt is szervezünk edzőtáborokat ifik és gyermekek részére. Felnőtt túrázóink részére elsősorban helyi túrákat szervezünk. Nagyobb túrarendezvényünk a Természetbarát Szövetség Vízitúra bizottság által kiírt Nemzetközi Balaton Túra, melyre minden évben sor kerül augusztus első hetében. Tömegsport rendezvényeink – évadnyitó, évadzáró – közismertek a fonyódi tagság körében, reméljük a többi telepről is lesznek érdeklődők. Felhívjuk a figyelmet a tömegsportcélú nyári edzőtáborainkra is, érdeklődőket tudunk fogadni, szállást faházban vagy sátorban biztosítva.

Továbbra is valljuk azt a TVSK-elvet, hogy mindenki saját költségére vitorlázik, azonban nem akadályozzuk meg, hogy valaki átigazoljon más egyesülethez, ha intenzívebben kíván foglalkozni a versenysporttal. Így került sor arra is, hogy nálunk nevelkedett gyerekeket ez évtől, edzőjükkal együtt más egyesületnek adtunk át. Célunk az, hogy a következő két-három évben ismét 10-15 fő versenyzőt neveljünk a következő korosztályokból.

1985-ben a keszthelyi telep azonban a saját érdekeit szem előtt tartva, a helyi elvárásoknak engedve kivált a TVSK-ból, és a továbbiakban önálló klubként a Keszthelyi Tanácshoz tartozott.

Húsz év után

Az első húsz év alatt a nagy dolgok megvalósultak, a »hősi korszak« lezárult, a továbbiakban igazán nagy, az első kikötők létesítéséhez mérhető, dolgok nem történtek.

A vezetőség a továbbiakban is végezte a napi munkát, a klub működött. Természetesen nem szabad ezt félvállról venni, mert az elnökség, a szakosztályok és telepek vezetősége, illetve az egy-egy feladatra megbízottak rendszeresen – és nem is keveset – dolgoztak a klubért. Tették mindezt a szabadidejükben, társadalmi munkában, egyetlen fillér fizetség nélkül. Azokban az időkben ezt tulajdonképpen még normálisnak is tekinthettük, akkor is, ha azért nem is ez volt az általános.

Jelenleg is hasonlóan mennek a dolgok, a vezetőség ma is honorárium nélkül dolgozik, az a mai világban közel sem megszokott, sőt, sajnos kirívónak tekinthető...

Érdekes, hogy a korábban preferált ügyek – nemzetközi kempingek, hajótárolók, tengeri oktatás – sorra zátonyra futottak, vagy csak egy ideig működtek a klubon belül. Valószínűnek látszik, hogy – a gyakorlatilag kizárólag kifelé, azaz a hivatalok felé – meghirdetett kérdések valójában nem is voltak fontosak a klubnak, így elég volt a beszámolóban feltüntetni azokat, a gyakorlatban ugyanis nem sokat törődtek ezzel, közben a tagság jókat vitorlázott. Szóval ez volt fontos a tagságnak éppúgy, mint a vezetőknek.

Minden bizonnyal ezért is erőltették a vezetők például a túrákönyv vezetését, mert ezzel akarták bizonyítani a felettes szervek felé, hogy igenis szükség van egy ilyen egyesületre. Valamint a tagság kevésbé aktív részét akarták rávenni némi sporttevékenységre. Thát valóban szükség volt és van erre ma is, de ma már nem az adminisztráción fog múlni a klub léte.

Azért az utóbbi harminc év sem múlt el nyomtalanul. A telepek rendeződtek, a korábbi, ugyan romantikus, de ugyanakkor nagyon is civilizálatlan körülmények folyamatosan javultak, ma európai viszonyok várnak mindenkit a TVSK-kikötőkben.

1982-ben megalakul a TVSK földvári csoportja, és szerződést köt a MAHART-tal a Galambszigeti kikötőhelyek kizárólagos használatáról.

1989-ben megkezdődött az ábrahámhegyi TVSK kikötő építése, és 1993-ban megtörtént az átadása is.

1990-ben elkészülnek a széplaki jolle-kikötő engedélyezési tervei, hamarosan megkezdődik az építkezés.

A TVSK Kupa – Pünkösdi Regatta néven – továbbra is sikeres, olyannyira, hogy a Kékszalag után a Balaton legnagyobb létszámban látogatott versennyé női ki magát. Ez lehet az oka, hogy az egyesület további versenyek rendezésére szánja el magát, illetve a telepek önállóan is vállalják hasonló események lebonyolítását, mint például a Rizling kupa, a Szüreti regatta, valamint a Jolle és Regina bajnokság.

A rendszerváltás utáni a társadalmi, politikai és gazdasági átalakulás miatt, kormányzati döntések és jogszabályváltozások nyomán a sportegyesületekre, így a TVSK-ra is jelentős feladat hárul. A klub az új sporttörvény miatt kötelezően átalakul, a kikötők tulajdoni viszonyai rendeződnek, a gazdálkodás átláthatóbbá válik. A klub működése mindenben megfelel a hatályos jogszabályoknak és előírásoknak.

Mondhatjuk, hogy jól mennek a dolgok, de a fentiekből mégsem következik, hogy minden a legnagyobb rendben lenne. A jelenlegi gazdasági gondok éreztetik a hatáskukat, a tagság aktivitása csökkent az elmúlt években, ami érthető, de ugyanakkor sajnálatos jelenség.

A klub tagjai joggal bízhatnak a jövőben. Az egyesület gazdálkodása stabil, működése megfelel az elvárásoknak, a telepek önállóak, a klub közgyűlései szabályosak, és a tagság érdekeit szolgálják.

TVSK TELEPEK

Az első, fonyódi telepet sorra követte a többi: Alsóörs, Keszthely, Balatonföldvár, Balatonalmádi, Ábrahámhegy, Balatonmária, Széplak, Balatonfűzfő. Minden kikötő más mint a korábbiak, a létesítésük, a körülményeik és a kialakításuk is különböző, sok esetben pedig a működésük gazdasági formája is.

Fonyód

Az 1960-as évek elején 8-10 lelkes vitorlázó Solti László irányításával vitorlás túrákat szervezett, és egyre többen tanultak meg vitorlázni.

1965-ben a Túravitórlás Sportklub keretén belül kikötőt akart építeni. A kiszemelt terület a Fonyódi Tanács tulajdonában volt, amit Magyar Imre akkori tanácselnök átadott a klubnak. Lelkes kapitányok: Alapy Gyula, Cserkúthy László, Mészöly György, Pieringer Károly, Szerecz László szervezésével és a tagok önzetlen munkájának eredményeként 1965 júniusára elkészült a kikötő öböl, ahol 15 jolle állandó, védett kikötőre talált.

A fonyódi telep átadását követően, a telep vezetője Solti László (Lacaj) lett, majd halála után, 1973-ig Budai András. Elsősorban a tagok áldozatos munkájának eredményeként a telep fejlődött. 1966-ban a tanács segítségével közkút, majd 600 m³ töltés és kerítés létesült. 1969-ben a közvilágítást bővítették, 1970-ben lehetővé vált, hogy egy elektromos csatlakozó villanszekrényt építsünk ki.

Eddig az időpontig a telepen – az építés sorrendjében – hat ház épült: Soltié, Alapyé, Cserkúthyé, Hámorié, Ambrózié és Martiné.

A keleti irányú bejárat hibás megválasztása már 1967-ben ismételt bejáratot kórt tett szükségessé, majd különböző »ideiglenes műszaki megoldások« történtek a feltöltődés megállítására.

1973-ban választották Martin Jánost telepvezetőnek. 1973–74-ben további négy ház: Gaálé, Kolláré, Kovácsé, Richteré épült.

1974-ben a bejárat probléma megoldásra került sor a kikötő átépítésére és a bejárat nyugatra történő megnyitására. Sajnos a kikötőt védő nádas fokozatosan pusztult, ezért szükségessé vált kő védmű kiépítésére. Erre 1979–1980-as években került sor, gyakorlatilag ekkor nyerte el a kikötő a mai formáját.

Jelenleg 72 hajó kikötésére van mód. 1979-ben épül ki az első földelt elektromos hálózat, majd 1998-ban a gáz, víz és csatorna rendszer. A házak engedélyezésére 1996-ban került sor. Ennek az eljárásnak volt része a második kikötő fejlesztési terv elkészítése is. Eddig összesen 25 ház épült, a telek beépítettsége miatt több építésére nincs is mód. 1999-ben öt, később még egy hangárt, valamint egy árboctárolót építettünk a hajók és az árbocok tárolására.

1969-ben szervezzük meg az első Alsóörs–Fonyód vitorlás túra találkozót, ami – több kevesebb kihagyással – a mai napig tart. 1986-ban – TVSK elnökké választását követően – Martin lemondott, a telep vezetőjének Richter Gusztávot választotta a tagság, akit Székely Ervin, majd Kenéz László követett. Jelenleg Székely Róbert a telep vezetője.

1986-ban került sor a belső csatornázásra, és ezzel kapcsolatban a tereprendezés is elkészült. 1987-ben a nyugati oldal kőszórása is megtörtént, és a hajók kiemelésének megkönnyítésére két sólya is elkészült. A telep képezi a bázist a klasszikus 25-ös flottának és rendezi – 1994-óta – a magyar nagyhajós jolle bajnokságot.

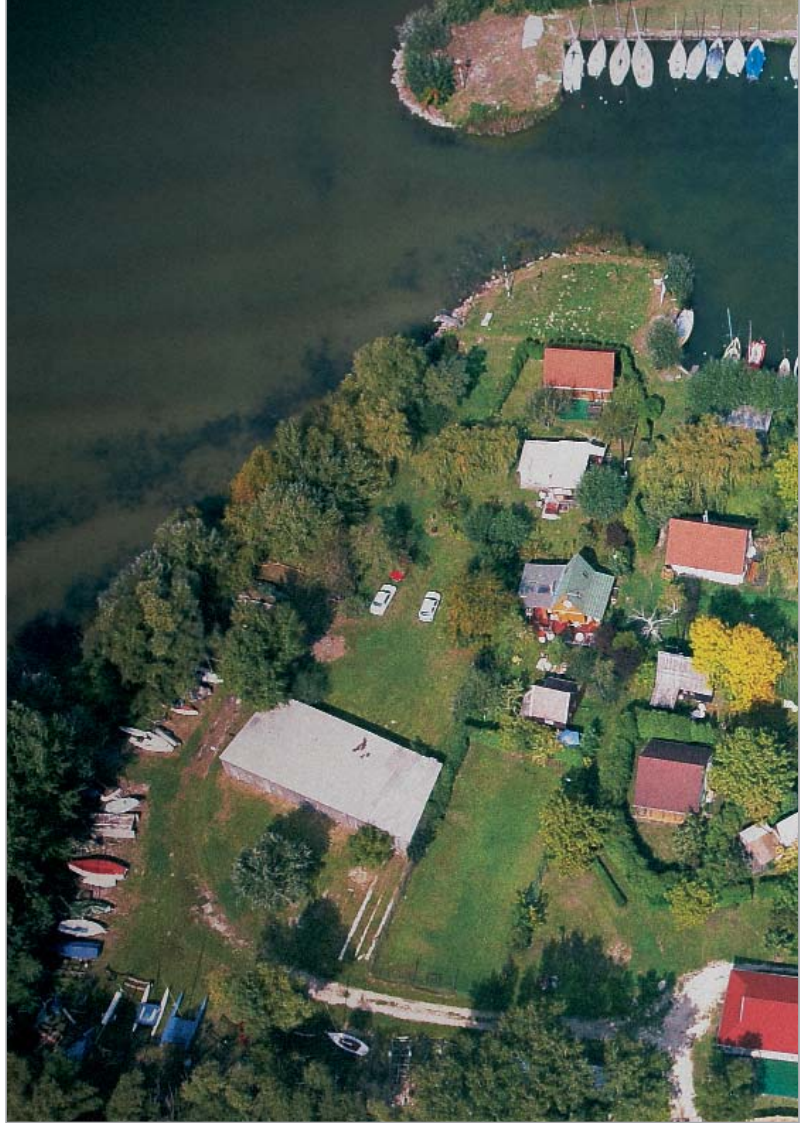
2012–13-ban sor került az északi móló felújítására, a keleti teherkapu megépítésére és a kikötőhelyek cölöpözésére.

A telep működésének gazdasági alapját a tagok, és a mintegy húsz bérlő befizetései biztosítják. A jövőben fontos szervezeti és működési változások előtt állunk. Az egyik ilyen az 1995-ben készült Telep Szervezeti és Működési Szabályzatának a mai jogszabályokhoz, a TVSK Alapszabályához és a jelen gyakorlathoz illeszkedő átdolgozása. A másik a telepen lévő házak jogállásának – az igénybevett terület bérbeadásával történő – rendezése.

A jövőben szükségessé válik a partfalak megerősítése, a partvonal kiigazítása, valamint a vizesblokk korszerűsítése, a sólya javítása és a kerítés újjáépítésére.

Távolabbi tervként szerepel a kikötő bővítése az északi móló mintegy harminc méterrel történő eltolásával, ami részben megoldást jelent az időről időre feltöltődő kikötőbejárat problémájára is.

Martin János



Fonyód a jelenlegi állapot

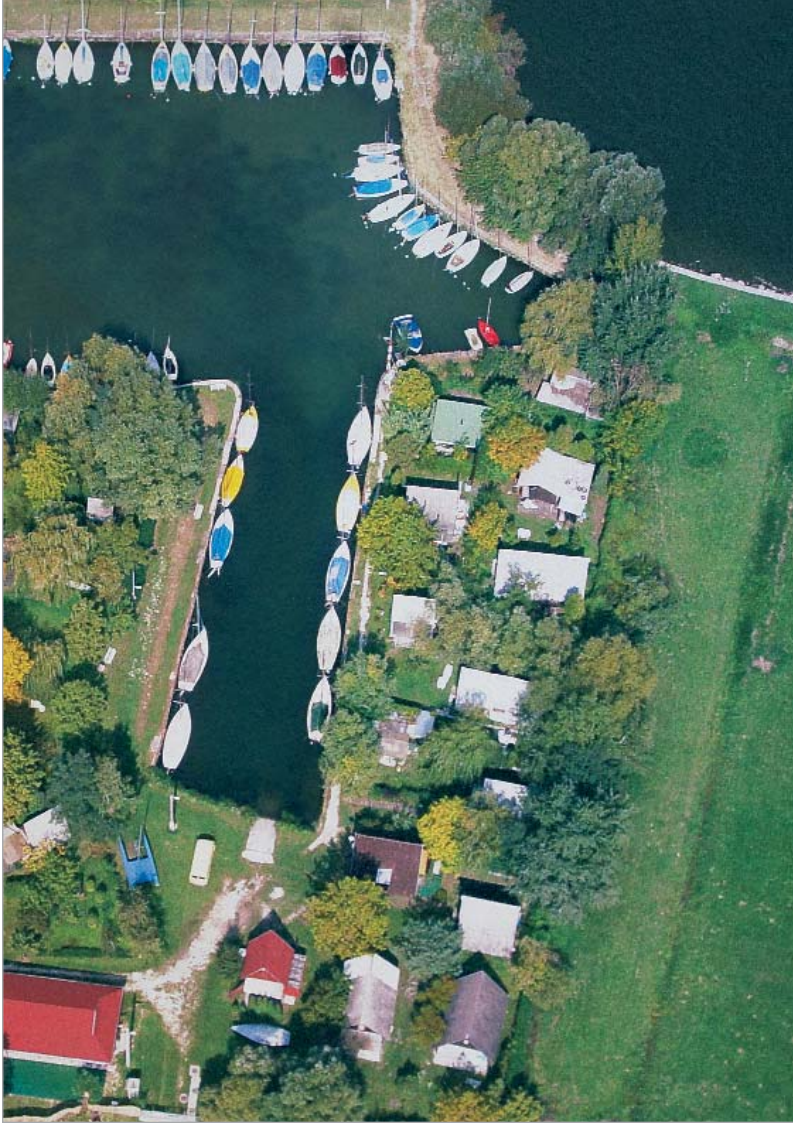


Fonyód teltház – 2014.

Fonyód, bajnokság idején – 2014.



Alsóörs



Alsóörs sziget – 2014.

Alsóörs klubház és játszótér – 2014.



A Túravitórlás Sportklub második telepe. Miközben a fonyódi kikötő épült, már egy újabb rész terv körvonalazódott a vezetők fejében. Fonyód, adottságai okán, a jolle tulajdonosok számára jelentett megoldást, a tőkesúlyos hajókon vitorlázóknak továbbra sem volt helyük a klubban. Pedig egyre többen csatlakoztak a tagsághoz, nyilván annak reményében, hogy az ő kikötőgondjaik is megoldódnak.

A hatvanas években a kishajós vitorlázásra, ezen belül is elsősorban az olimpiai osztályokra helyezték a klubok a fő hangsúlyt. A maszek nagyhajósokat helyzete egyre nehezebb volt, sokan bóján vagy a MAHART kikötőkben – áldatlan állapotok között – tartották a hajóikat, Balaton szerte már legfeljebb csak megtűrték egy-egy a klubban őket.

Az alsóörsi telep alapító tagjainak nagy része valamikor a Vasas Sport Clubban vitorlázott, azonban a Vasas a vitorlás szakosztályát átadta a Videotonnak, ezért sokunknak el kellett hagynia a klubot, mivel – a hivatalos indoklás szerint – nem voltunk Videoton dolgozók.

1965 táján Dr. Schmalz József, barátjával, a Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár vezérigazgatójával, Szabó Miklóssal közösen kezdett gondolkodni azon, hogy hol található a Balatonon egy olyan hely, ahol kikötőt létesíthetnének, és nyugodtan vitorlázhatnának a Videotonból és más klubokból kiutált nagyhajósok.

Elekes Béla bácsival is megbeszélve a lehetőségeket, akadtak rá arra a rendezetlen üres telekre, ami akkoriban inkább egy mocsaras-nádas terület volt, kevés szárazfölddel rendelkezett: a mai kaputól egy keskeny földút vezetett a vízig; volt egy másik föld-sáv, amin a nyugati oldalon, a mai szörf-stéig lehetett száraz lábbal eljutni; és ezt a kettőt, a mai első ház sor előtt, egy további földcsík kötötte össze. A többi rész zsombékos-nádas, a sziget és a part között laza mocsaras-nádas volt. Kellet hozzá némi fantázia, hogy itt valaki a mai kikötőt lássa. Ugyanakkor ezért is lehetett megszerezni, ez a terület senkit sem érdekelt. (Mások másként emlékeznek: Az egyesület elnöke – aki annak idején a Balatoni Intéző Bizottság tagja is volt – egy intézőbizottsági balatoni szemle alkalmával »kiszúrta« Alsóörs partmenti területén, a vasútállomás magasságában lévő telket. – *a szerk.*)

A terület egy feltöltetlen, rendezetlen zsombékos parti rész volt, amelyet kérelmünkre az illetékes tanács hivatalosan vitorlás sportlétesítmény, vagyis vitorlaskikötő céljára kezelésbe adott a Túravitórlás Sportklubnak.

A »maszek« kikötő építéséhez mintául szolgálhatott a TVSK, és a Fonyódon már működő vitorlástelep, a Port Lacaj. Schmalz József és Elekes Béla ötletét, mely szerint ez az alkalmas hely az új kikötőnek, az elnökség, és személy szerint Pálos István elnök is örömmel üdvözölte, és támogatásáról biztosította a kialakuló félben lévő alsóörsi csapatot.

Az 1966. november 25-én tartott közgyűlésen, az 1967. évi tervek ismertetése során hangzott el első ízben hivatalosan az alsóörsi telep terve. Pálos István: „A klub tevékenysége három területre terjed ki (...) és az alsóörsi telep létesítésére.

Az Öreg Schmalz – ahogyan őt Balatonszerte hívták – össze-szedte ismerőseit, és mindazokat akik segíteni tudtak. Megkaptuk a terület kezelői jogát, és megalakulhatott a Túravitórlás Sportklub Alsóörsi Telepe.

A kikötőt még 1968 nyarán, a Balatoni Intéző Bizottság és más szervek támogatásával, elkezdték kikotorni. Az iszap egy része a telepen maradt, a mocsaras részt töltötték fel vele, és ekkor alakult ki a sziget is. A telep feltöltése fokozatosan történt, elfogadtunk mindenféle földet, de építési törmelék is. Ezeket csak leszórták a teherautókról, a szétterítését, majd a placc egyengetését társadalmi munkában végezte a tagság. Így lassan elfogyott a mocsár, és kialakult a szárazulat, de sajnos megszűnt az a romantikus hangulat, amit a békák brekegése, és kacsák a menedékhelyek közötti úszkálása jelentett.

A feltöltés végeztével a kikötőt délről a sziget, nyugat felől pedig, a mai szörfstég végéig, gát védte.

Amikor a part mentén már elég szilárd talaj volt, elkezdtek építeni a kis menedék házakat. Az első Szabó Jánosé volt, majd Majoross Laci bácsiék következtek, később Parragh Péter is épített egy kis tárolót. Az évek során több menedékhelyet is felhúztak a klubtagok.

Sokszor végeztünk »köz munkát«, ezek során időről időre rendbe szedtük a munkaterületet, később fűvesítettünk, fákat ültettünk, kialakítottuk a vizesblokkot.

A vizet és a villanyt szinte egyszerre vezették be a telepre. Nagy szükség volt erre a megnövekedett hajópark, és az erősödő létszámterhelés miatt. A vízitelep minden gond és akadály ellenére a hetvenes évek közepére komoly vitorlázóbázissá vált, szárazon és vízen egyaránt alkalmassá arra, hogy a Felső-Balatonon igazi otthont adjon a túravitorlázóknak.

Ebben az időben váltak rendszeressé a TVSK vitorlás-találkozók. Évente látogattak a fonyódiak Alsóörsre, akik viszonyozták a látogatást.

A műanyaghajó építési láz nem kerülhette el Alsóörsöt sem, így sorra épültek a Rebellek, és 80-as évek elejére a hajópark jelentős megújulását hozta magával.

A fiatalok számára 14 éves korig minden nyáron edzőtáborokat és ifjúsági túrákat tartanak, ezek jelentik a szakmai felkészítést a felnőtt vitorlázóéletre.

A kikötő akkor nyerte el mai képét, amikor az ELMŰ megépítette kikötőjét, és a két nagy kikötő szárát.

Az évek során többször kellett a telepet felmérni, többször kiderült, hol vannak a »végleges« telekhatárok, így a terület nagyobb lett, és megépülhettek a keleti oldalon a menedékhelyek.

1998-ban az Állami Vagyonkezelő tulajdonba adta a telepet, azzal a kikötéssel, hogy az kizárólag sportcélra használható. Ekkor kezdődhetett el az ideiglenes menedékhelyek átépítése, a telep mai képezének kialakítása.

Közben saját forrásból és kivitelezésben megépült a szép új klubházunk. Átépítettük a vizesblokkot, felépült a gondnoki ház és a porta. Elkészült a gyermekeknek egy játszótér, a nagyobbaknak és a felnőtteknek egy sportpálya is. Nagyobb teherbírására cserélték a hajókiemelő darut, és felállítottak egy árbocdarut is.

A teleptagok szorgalmasan vitorlázta, közös túrákon vettek részt, és évről-évre egyre többen versenyeztek is.

Első alsóörsi telepvezető, a klub elnökhelyettese, Dr. Schmalz József volt, aki az 1985 évben bekövetkezett haláláig igen aktívan dolgozott a telep fejlesztésén. Őt Szabó Miklós követte, aki »civilben« a Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár vezérigazgatójaként tevékenykedett, és a kezdetektől fogva aktívan részt vett a telep kialakításában. Sajnos 1989-ben, ő is túl korán, hagyta itt imádtott Balatonját.

Heyduck György következett a telepvezetők sorában. Jelenlegi telepvezető ifjabb Garádi István.

Schmalz Ildikó

Heyduck György

1930. december 15-én született. A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedési, majd szintén a BME Vízépítési karán szerzett diplomát. Vízmérnökként dolgozott az Országos Vízügyi Főigazgatóságnál.

Édesapja a húszas években a BYC tagja volt, és 1936-ban egy házat vásárolt Balatonszemesen. Gyuri egy Balatoni dingivel itt kezdett vitorlázni, később O jolléval, Kalózzal, 15-ös és 25-ös jolléval, Schären 30-assal és 40-essel versenyzett. Résztulajdona volt a Luciferben (22-es) és a Pelikánban (40-es). Volt bronzérmes a bajnokságon, első és második a Népköztársaság Kupán.

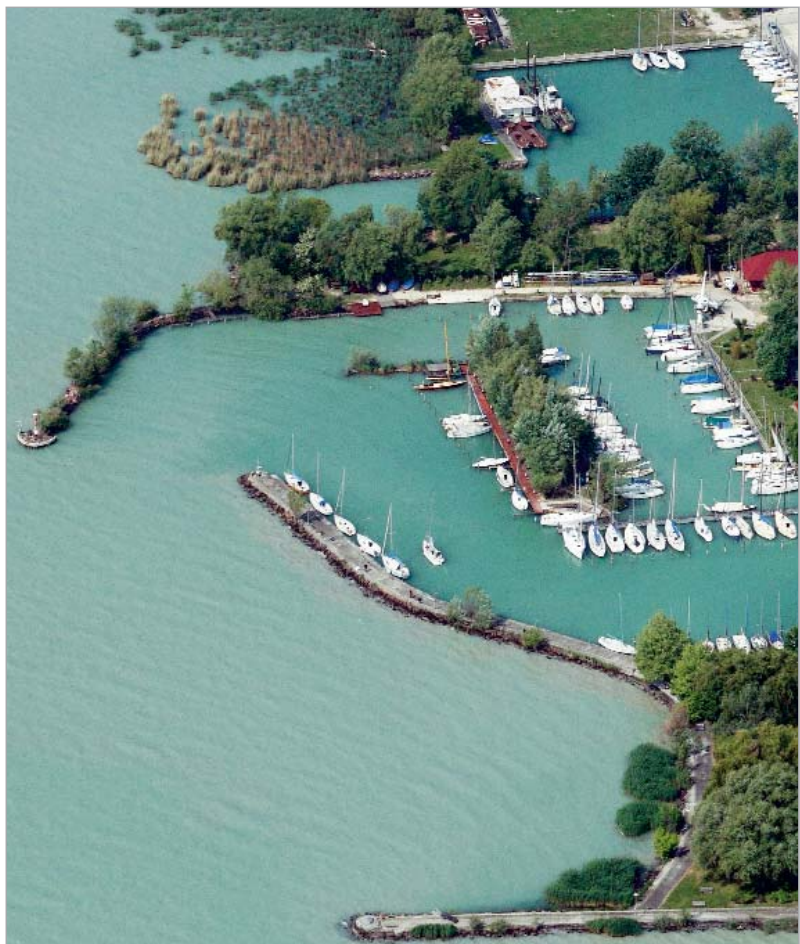
Jórészt neki köszönhetjük az alsóörsi telep mai arculatát. Több, mint húsz éven keresztül alakította a telep életét, irányította a fejlesztéseket, de ha szükség volt rá, sokszor fizikai munkával is közreműködve dolgozott a telepen. Ő vezette a partfalépítést, vezényelte a daruk, a klubház, a vizesblokkok, a gondnoki lakás építését, és még sok minden egyebet.



Új daru – 2014.



Alsóörsön megépült az Elmű kikötő, ez a mai állapot – 2014.



Keszthely

A hetvenes évek végén sorra szűntek meg a vállalati vitorlázó szakosztályok, és a hajókat elérhető áron meg lehetett vásárolni, így Keszthelyen is egyre több túravitorlás jelent meg a nádöblök mélyén, és a Helikon Hotel előtti szabad vízben.

Népszerűvé vált a szabadidősport kategóriába tartozó vízi túrázás és a vitorlázás.

Egyre többen építettek maguknak hajót. Ebben az időben már több típus hajóépítő sablonját lehetett bérelni; műgyantát, üvegszövetet stb. vásárolni.

Közismert, hogy ebben az időben még igazolni kellett bizonyos számú részvételt a különböző, az MVSz naptárában szereplő versenyeken, hogy a tulajdonos mentesüljön az igen magas állami sarctól, a vízijármű-adótól.

Az egyéni vitorlázókból alakult csoport tájékozódott – hogyan lehetne Keszthelyen önálló kikötővel és vízi teleppel rendelkező vitorlás túraklubot létesíteni. Ennek következménye lett egy alapítói megbeszélés, melyen az érintett vitorlázókön kívül még megjelent Tóth László, az MVSz elnöke, dr. Pálos István, a TVSK elnöke, a Balatonalmádi Építők SC edzője és a Keszthelyi Sporthivatal munkatársa is. Az elképzelést Keszthely Város vezetése is támogatta.

A közös összefogás eredményeként 1978 szeptemberében 38 alapító taggal megalakult a Túravitorlás Sportklub Zala megyei Szakosztálya.

Keszthely Város tanácsa az utánpótlás-neveléshez, kis méretű vitorlásokat, az oktatáshoz motorost, az eszközök elhelyezéséhez faházat, juttatott tartós használatra az induló szakosztálynak. Három tagunk elvégezte a Túravetetői tanfolyamot.

Megkezdtek a cirka ötven fő felkészítését a sportcélú vitorlás kishajó vezetői vizsgára. A növendékek egy része klubtag lett, többen eredményes versenyzőkké váltak.

Nekifogtunk a közös munkának, és a kijelölt vízparti területen – korábban építési törmelék-lerakóhely volt – 1980 tavaszára a tagok kétkezi munkájával és anyagi hozzájárulásából elkészült a vízi telep kezdeti formája. Ez egy lekerített területet jelentett fa épülettel, bójás kikötővel és sólyával.

1982-ben ugyancsak társadalmi munkával készült el a telep áram- víz- és csatorna hálózata, és felépült a vizes blokk is.

1985-ben a szakosztály – kölcsönös megegyezéssel – kiválik az TVSK-ból, és önálló sportegyesületté alakul, Keszthelyi Túravitorlás Club néven.

Folytatódott az aktív sportélet. Tagjaink vitorlás versenyekre és túrákon vettek részt.

1982. és 1991. között kilenc alkalommal, a klub adott kikötőt és táborhelyet a Zala megyei Természetbarát Szövetség szervezésében megtartott Nemzetközi Balatoni kajak-kenu és vitorlás kishajó túrának, és részt vállalt a rendezésből is.

1982-ben a TVSK – mint rendező – lehozta Keszthelyre a Balaton második legnagyobb túraversenyt, a Földvár–Keszthely Kupát, ami a mai napig Keszthely legnagyobb vízisport eseménye.

A KTC immár nyolcadik alkalommal rendezte az István Király elnevezésű vitorlásversenyt, mely elsősorban a keszthelyi-fonyódi térség nagyhajós túravitorlázói részére adott és ad versenyzési lehetőséget.

1989–92: a KTC saját erőből, a volt keszthelyi Ládagyár üzemi csatornájából kialakítja saját kikötőjét, melyet folyamatosan fejleszt. A kilencvenes évek elején már 35 hajóhely kialakítását tervezik.

1993 és 1995 között történt meg a vízi telep végleges kialakítása. Jelenleg büfé, vizesblokk melegvizes zuhanyzókkal, toalett, nyári konyha, szabadtéri tűzhely, árbc és vitorlatároló, táborozásra alkalmas zöldterület áll a tagság rendelkezésére. A kikötő területét térvilágítással látták el.

A vízi telep státusza, a Keszthelyi Önkormányzattal és a Balatoni Vízügyi Kirendeltséggel megkötött bérleti megállapodások formájában rendezett.



Alsóörs napjainkban

Keszthely Ládagyár – 2012.



Almádi

TVSK Balatonalmádi telep története gyakorlatilag akkor kezdődött, amikor Alsóörsön már látható volt, hogy rövidesen ki kell tenni a megtelt táblát. A TVSK vezetősége a balatonkenesei Sirály KTSz-től 1979-ben vett egy leseleztezett Rebell sablont, amit felújítottak, és elkezdődött Alsóörsön a Rebell hajók házilagos gyártása. Ezért, már-mint a folyamatosan vízre kerülő hajók miatt az Alsóörsön vendégként parkoló hajóknak lassan menniük kellett, mert az eddig kikötői helyekkel igen, de hajókkal nem rendelkezőknek kellett a hely.

Pálos István ismét gondolt egy merészet, és miért ne tette volna, hiszen két »dobása« – Fonyód és Alsóörs – korábban már bejött, a TVSK akkori vezetőinek jóváhagyásával megbízta, az Alsóörsön vendégként parkoló Erdős Sándort, hogy keressen Balatonalmádban helyet egy új TVSK kikötő részére. Schmalz József mindenben a támogatásáról biztosította Erdőt, akinek ugyancsak megszűnő félben volt már az örsi kikötési lehetősége...

Erdős Boronkay Gáborral – szintén kikötő hely nélküli, volt Műgyetemi Atlétikai és Football Clubos (MAFC-os) vitorlázó, Rebell hajó várományossal – végigjárta Almádban a Balaton partot. Vajon miért pont Almádira esett a választás nem tudni, mindenesetre ez kapóra jött Erdősnek, akinek almádban volt nyaralója. Rossz nyelvek szerint Pálos ezt tudta, és mivel azt akarta, hogy Erdős, aki egy köztisztletnek örvendő, olimpiai bajnok – München, párbajtőr – sportoló volt, képviselje a TVSK-t a hivatalokban. Az ugyanis világos volt, hogy az ő pártvonal a két okból is meggyengült, egy: Pálos nem volt túl aktív párttag, és akkor még finoman fogalmaztunk, kettő: a párt már nem volt mindenható a napi ügyek vitelét tekintve. Tehát – vonta le az elnök a következtetést – sokkal jobban mennek majd a dolgok, ha nem a pártvonal, hanem egy népszerű sportoló támogatja a hivatali eljárásokat. És persze, mint már annyiszor, most is igaza volt. Erdős sok dolgot el tudott intézni – még csak nem is elvtelenül – ismeretsege, illetve ismertsége miatt. Sokszor hetekig, de akár hónapokig halogatott ügyek végére tettek napok alatt pontot a kedvéért.

Tehát Erdős és Boronkay Almádban néztek körül, itt a helyi tanács szerint három terület jöhetett szóba:

1. Almádi Fűzfő felőli oldalán, az akkori Üvegipari Művek üdülője mellett. A terület méretre megfelelt volna, ellenben nem volt semmilyen (áram, víz, gáz, csatorna) közmű, a mocsáron kívül semmi egyéb nem volt a telken, csak minden felé nádas.

2. Alsóörs felé, a káptalani kanyarban. Itt sem volt közmű, de legalább szárazulat volt, igaz a Fertőnádasi Állami Gazdaság tulajdonában. Erdős Sándor elment tárgyalni az gazdaság vezetőihez, akik hajlandók voltak átadni a területet kikötő céljára mindössze ötven százaléknyi hajóhelyért cserébe, de semmilyen anyagi segítséggel nem akartak hozzájárulni a kivitelezéshez. Mondhatni tárgyalási alapnak ez is megteszi, de ez inkább pofátlanság volt, semmint egy értelmes ajánlat. Ráadásul vasúti átjárót is kellett volna építeni, ennek költsége az akkori árakon úgy három millió forint lett volna. Azokban az időkben ez az összeg egy jelentős vagyon volt.

3. És végül, a jelenlegi terület a Kemping és a szennyvíztisztító között, a régi nevén Apáca strand. Ebben az esetben – szemben az előző kettővel – már előnyökről is beszélhetünk: a telek közműves, út vezet a bejáratig, van a közelben vasúti átjáró, a terület kb. húsz százaléka szárazulat, magyarul szilárd talaj, és fel lehetett venni, a területet, mint kikötőt a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (VÁTI) által meghatározott „Balatonpart rendezési terv” létesítményi közé. Hátrány, hogy több tulajdonosa volt.



Almádi, a kedetek – 1985.



Almádi, »klubház« – 1992.



Az eredeti kőszórás – 1990.

A főút – 1992.





Régi klubépület – 1992. Azóta kibővítették és felújították



Az eredeti állapot – 1995.

A kikötőszáj rossz irányba nézett – 1995.



Ekkor került a képbe Boros Béla, aki szintén érdekelt volt egy új kikötő létrehozásában, és az előbb említett TVSK vezetőktől szintén felhatalmazást kapott kikötő létesítésére. Boros jó kapcsolatban állt Tóth Lászlóval, a Magyar Vitorlás Szövetség akkori elnökével, aki az Alsóörsi telep tagja volt, és ami talán fontosabb, hogy a Tervhivatal főosztályvezetőjeként dolgozott abban az időben. Tóth sokat segített a TVSK hivatali dolgaiban, amiben lehetett támogatni a klubot. Erdős és Boros együtt kereste fel a VÁTI tervező irodát, ahol Tóth László közbenjárására készségesen berajzolták a létesítményt rendezési tervbe, és a hivatalos dokumentumokban a továbbiakban a kérdéses terület kikötőként szerepelt.

Mivel az ügy jól haladt, Erdős és Boros felmérést készítettek azokról a vitorlázókról, akik hajóval rendelkeztek, de kikötőhellyel nem, és csak vendégként, ideiglenesen tudtak valahol parkolni. Az ilyen vitorlázók összehívása után, 1981. május 23-án, megalakult a »virtuális« Almádi telep 43 fővel. A telep neve ekkor Túravorlás Kikötő Üdülő Szövetkezet volt. Elnöknek Boros Bélát választott a tagság, Erdős Sándor és Muszti József alelnöki megbízást kapott. A Felügyelő bizottságban Vámos Lászlóné elnök, és két tag, Reuss Mátyás és Szetmártoni Ferenc dolgozhatott.

Erdős, 1981-ben létesítési engedélyt kért a TVSK nevében a kb. 16 000 négyzetméteren megépítendő kikötőre, amit több területbejárás után, 1983-ban adtak meg. A tagoktól fejenként negyvenezer forint befizetését kérte a vezetés.

Különböző viták miatt, a kivitelezési munkákhoz a TVSK nem akarta nevét adni, többek között azért, mert a TVSK egy jelentős összeget kapott a Veszprém megyei tanácstól, kifejezetten az alsóörsi telep különböző fejlesztési munkálataira, és nem akarták, hogy Boros révén a pénz esetleg Almádiba kerüljön. Ezért, amikor a Szövetkezetek Országos Szövetsége (SZÖVOSZ) hozzájárult, hogy a lakás, üdülő, és garázs szövetkezetek mintájára, vitorlás szövetkezetek is alakulhassanak, létrehozták a Vitorlás Kikötő Üdülőszövetkezetet, amelyik mint beruházó koordinálta a munkákat. Ez 1984. május 19-én történt, a korábbiól névből tehát elmaradt a Túra. Ennek oka a klub és Boros Béla között megromlott viszony volt.

Boros leköltözött családdal Almádiba, és belekezdett a kijelölt területen a kivitelezési munkákba. Az általa beszerzett használt földmunkagépekkel vette kezdetét a feltöltés és a terep rendezése.

A telep két tagja: Szentmártoni Ferenc és felesége Buzás Il-dikó, társadalmi munkában tervezték meg a területre elképzelt szociális épületet és vendégházat.

A kikötőmedence terveit – ugyancsak társadalmi munkában – az Út-, Vasúttervező Vállalat (UVATERV) készítette. Az iroda vezetője Menyhárt Tibor szintén a telep tagja volt.

Boros Béla Budapesten ingyen szerzett nehéz szerkezetű vasbeton elemeket, melyeket vasúton Almádiba szállítottak, és vágányzárral közvetlenül a telepre rakták ki. A vágányzárát, vasutas sportkapcsolatait igénybe véve, Erdős Sándor intézte. (Erdős a Budapesti Vasutas Sport Club sportolójaként győzött Münchenben – a szerk.)

A tervezett vendégmólók vasoszlopait, Boros kapcsolatai révén, a Dunai Vasmű adta, három hajóhely tízéves használatáért cserébe.

A szárazulat 1985. február 20-án, többszöri terület-összevonás és megosztás után, a 2313/13 helyrajzi számon, funkcióját tekintve mint vízisport telep került bejegyzésre, tulajdonos a Magyar Állam, kezelő a Túravorlás Sportklub.

Elkészült a bejáratról a partfalig egy aszfaltozott út, ami elvitte a tagság összes befizetett pénzét. Ez Boros egyszemélyi döntése alapján történt, emiatt megromlott Erdős és Boros kapcsolata, és ennek következményeként Erdős lemondott.

Boros a TVSK helyett, az Üdülőszövetkezet részére akarta a kezelői jogot átiratni, amihez a TVSK vezetősége, érthető módon, nem járult hozzá. Ekkor Boros egy új egyesületet hozott létre, Vízimentők SE néven, és lemondott az Üdülőszövetkezet éléről.

Az új elnök idősebb Vadnai Péter lett. Az ő idejében készült el a kikötő cölöpözése. Elkezdődött egy több éves pereskedés a TVSK, az Üdülőszövetkezet és a Vízimentők SE – amelynek semmi köze a mai Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatával – között, amelynek »eredményeként« Boros disszidált.

Közben azért folytatódott az építkezés, a tagok újbóli hozzájárulása nyomán 1985-re elkészült a partfal, és a kőszórás elkészültével kialakultak a mólószárazak.

Ezt megelőzően évtizedekig nem épült új kikötő a Balatonon, ezért a Balatoni Intéző Bizottság az idegenforgalmi alap pályázatán keresztül – Tóth Lászlónak, az MVSz elnökének közbenjárására – hárommillió forint vissza nem térítendő kölcsönrel támogatta az építkezést.

1988. március 26-án Vadnai Pétert dr. Szálka Imre ügyvéd váltotta az elnöki székben. Ez praktikus döntés volt a sok per miatt, mivel ő – lévén szakember – könnyebben tudta képviselni a Szövetkezet és a TVSK érdekeit.

1991 szeptemberében dr. Szálka Imre lemond, ekkor Erdős Sándor lesz az elnök.

A rendszerváltozás után az Üdülőszövetkezet átalakítását az új elnökség, Erdős Sándor vezetésével, dr. Darvas Ferenc, Makray János, Bisztray György és Damján János vitte végbe.

Az 1992-ben a kikötő végleges kiépítése, és a használatbavételi engedély megszerzése után, a kikötői rész, valamint a feltöltött területen felépített szociális épület és vendégház tulajdonosa Vitorlás Kikötő Üdülőszövetkezet lett. Ezzel Almádiban egy meglehetősen furcsa, kettős jogi helyzet jött létre, ami azt jelentette, hogy míg az Üdülőszövetkezet vált a kikötő és az épület tulajdonosává, addig a feltöltött terület a továbbiakban is a TVSK kezelésében maradt. Ez természetesen további hosszadalmas pereket, egyrésről a TVSK és az Üdülőszövetkezet kontra a Vízimentők között zajlott –, és kimenetelét tekintve bizonytalan helyzetet vetített előre.

Az Üdülőszövetkezet első lépésben új típusú szövetkezetté alakult, majd 1992 december ötödikétől részvénytársasági formában működik, a kikötő neve Vitorlás Kikötő Részvénytársaság lett.

Ebben az évben első alkalommal a kikötő vezetése augusztus 20-án Vitorlás Napot rendezett. Több hajóosztályban amatőr vitorlás versenyt bonyolítottak le, majd különböző sportágakban mérték össze tudásukat a telep tagjai. Este kivilágított hajófelvonulással folytatódott az ünnep, amit tűzijáték zárt. A Vitorlás Nap olyan jól sikerült, hogy azóta augusztus 20-án minden évben megrendezésre kerül.

A telepet – mivel több helyen is a Balaton felső vízszintje alatt volt, ezért rendszeresen megjelent a talajvíz – több éves munkával feltöltötték. Ez sokszor az almádi építkezések során kitermelt földdel, vagy MAHART kikötők kotrásából származó iszapal történt. (Akkoriban szerencsére mit sem tudtak a kotrásból származó iszap »veszélyes hulladék« mivoltáról – *a szerk.*) A kikötőhelyeket becölöpözték, és sor került egy kotrásra is, aminek következtében a 31 lábas hajók is be tudtak menni a kikötőbe.

1997. szeptember 22-én, az 1996. évi LXV. törvényben foglaltak alapján a 2313/13 helyrajzi számú terület a TVSK tulajdonába került! A területen a Vitorlás Kikötő Részvénytársaság földhasználati joggal rendelkezik.

Elkészült a kikötő móló szárainak átépítési terve, hogy a bejárat délnyugatiról északkeletire módosuljon. Az átépítéshez azonban a Kincstári Vagyon Igazgatósággal kellett szerződnie a Balaton meder »cseréje« miatt. Ennek feltétele a földhivatali tulajdoni lapok úgynevezett széljegy-mentessége volt. Ezért sürgőssé vált a Vízimentők elleni perek lezárására, ami tizenöt év után, közös megegyezéssel megtörtént. Azóta béke van.

Tíz év után Erdős Sándor nem jelöltette magát újra az elnökségbe. A 2000 májusában tartott közgyűlésen Tuss Miklóst választották a részvénytársaság elnökének.

Az elnökségbe felkért Erdős Gábor vállalta az átépítéssel járó feladatok elvégzését, és egy új klub ház felépítésének levelezénylését is, és a következő közgyűlésen őt választották meg elnöknek, aki azóta is betölti ezt a tisztséget.



Verseny után – 1996.



A régi autódaru ma is működik – 1996.



Mólószár átépítése – 2003.

Kikötő az átépítés után





Az új klubépület – 2014. A régi kibővíve és felújítva megmaradt



Az új daru – 2014.



2014.

2014.



Jogilag tiszta helyzet volt, a kikötő ekkor már részvénytársasági formában üzemelt, de a terület már igen rossz állapotba került. Az annak idején a kalákában, nagy lelkesedéssel, de kevés szakértelemmel végzett »barkácmunka«, eredménye 2002-ben már nyilvánvalóvá vált. Az építkezésen felhasznált anyagok egy része sem volt igazán megfelelő. Az ebből adódó hiányosságokat pótolni kellett, a hibákat pedig javítani. Ugyanakkor el kell ismerni, hogy ezek nélkül, valamint Boros Béla és az Erdős Sándor lelkesedése és munkája nélkül sosem lett volna itt kikötő.

A kőszórás megsüllyedt, lassan tűnt el az iszapba, a kikötő szája rossz irányba, Siófok felé nézett, így a déli szél hullámai-tól a belső medence gyakorlatilag védtelen volt. Állt itt egy lepusztult faház, ami minden funkciót – klubház, orvosi szoba, iroda stb. – el kellett volna lásson, de igencsak megérett a bontásra. Víz egy csapból folyt, áram egy konnektorban volt, ez már akkor sem felelt meg a minimális követelményeknek sem. Erdős Gábor feladata az volt, hogy rendbe rakja a kikötőt. A Széchenyi-terv keretében megpályáztak egy húszmilliós felújítási támogatást, 2002-ben részvényeket bocsátottak ki, ebből hatvanmillió forint folyt be, és volt nyolc-tíz millió tartalékuk. Akkor ez így együtt nagyon komoly pénz volt, ezzel vágtak bele egy közel százmilliós projektbe, ami azt is feltételezte, hogy a következő években is erre fordíthatnak évi négy-öt milliót a bevételből.

A pályázati pénzből elkészült a klubház, benne sportszállás, és a lakókocsik számára a víz- és villanyvételi lehetőség, rendezték a területet, és belevágtak a móló átépítésébe. Az új tervet Alexi Rezső készítette. A korábbi bejárat keletre került, ezzel megszűnt a hullámozás. A kikötőbejárat áthelyezése során a hullámtörő gát is a helyére került, ugyanis amikor a kikötő épült, egy hibás kitűzés miatt a kemping felőli oldalon tíz méterrel keskenyebb lett a kikötőmedence, illetve a kikötő parti területe is. Ezt a tévedést korrigálták ekkor. Így meg lehetett növelni a kikötőmedencét is, ezáltal 35 hajóval több köthet ki.

Az építkezést rengeteg papírmunkával járt, számtalan engedélyeztetési eljárás folyt, ami közel sem volt egyszerű, ezért a ügyek intézésével egy agilis jogászt, bíztak meg. Az ő munkája biztosította, hogy az építkezés minden részlete szabályosan történt, valamint a részvénytársaság és a klub minden papírja azóta is rendben van.

Meg kell említeni, hogy a háromtagú elnökség mellett dolgozik a cégvezetőnk, Kugler Imre, aki korábban a Balaton Turiszt beruházásait végezte, és nincs olyan ember a környéken, aki fontos lehet, és ő ne ismerné, ráadásul a jó természeténél fogva, mindenkivel jó a viszonya is. Ő nagy segítség, mert tudjuk, hogy ismeretség és kapcsolat nélkül nem nagyon mennek Magyarországon az ügyek.

A klubházat tehát akkor felújítottuk, most pedig, 12 év után ismét rendbe tettük, komfortos vendégszobákkal, irodahelyiséggel, konyhával, fürdőhelyiséggel szolgálja a kényelmet. Egy új épületrészben minden hajóhelyhez külön tároló létesül, és a kerékpárok számára zárt elhelyezés is lehetővé válik, valamint műhely segíti a kikötőben álló hajók karbantartási munkálatait. Egy raktárhelyiség pedig a hajófelszerelések tárolását oldja meg. Közben, részben uniós pénzből, elkészült az új klubház, amelynek más afunkciója, mint a korábbi harmincévesnek.

Mindenki fontos célnak tekintette a kikötő minél szélesebb körű használhatóságának biztosítását. Mindezt apránként, de saját erőből sikerült megvalósítani. Ezt szolgálta egy új, nyolc tonna teherbírású elektromos daru telepítése, amivel a hajók ki- és beemelése minden időpontban biztosítottá vált. A régi autódaru is üzemképes, szükség esetén azt is használják.

A kikötő ma is a TVSK Almádi telephelye.

Erdős Gábor és Sándor testvérek, mindketten válogatott vívók, Gábor hosszabb karriert mondhat magáénak, 17 és 45 éves kora között volt válogatott, de Sándor volt az eredményesebb, ő olimpiai bajnoki címet is szerzett. Mindketten többszörös világ- és Európa-bajnokok. Civilben is azonos az érdeklődési körük, mindketten közgazdák. 1977-nen kezdtek vitorlázni, Gábor egy b18-assal, Sándor a Jónás nevű 25-ös jolléval.

Ábrahámhegy

A telep helyén a háború előtt már üzemelt egy kikötő, melyben évtizedekig a Jégmadár nevű uszály állt. Később a hely őrizte tovább e nevet, majd megépült vitorláskikötőnket is így neveztük el. Gyerekkorunkban, azaz a '70-es években még egy hatalmas cölöp emlékeztetett a náddal körülvett öböl egykori funkciójára. Ekkor néhány csónak állt mai sólyánk helyén, és a nádason keresztül egy laguna vezetett a nyílt vízig. Horgászni jártunk ide, miközben izgalommal vártuk az itt üzemelő viharágyú beindítását.

Egyesületünk azért kaphatott engedélyt a kikötő kialakítására, mert a hely korábban hasonló funkciót töltött be.

A vitorláskikötő megvalósításának gondolata 1979-ben született. Az elképzelést tett követte, a TVSK Ábrahámhegyi Szakosztálya 45 ábrahámhegyi, vitorlázást szerető taggal alakult meg.

Első telepvezetőnk, Ősi Attila építész 1982-re beszerezte a szakigazgatási (Balatoni Intéző Bizottság, Veszprém Megyei Tanács és Tapolcai Városi Tanács Műszaki Osztály, Országos Testnevelési és Sporthivatal, Városépítési Tudományos és Tervező Hivatal, Vízgazdálkodási Tudományos Kutatóközpont, Járási és Városi Földhivatal) és hatósági (Országos Vízügyi Hivatal, Vízügyi Igazgatóság Balatoni Vízügyi Kirendeltség) hozzájárulásokat, vízjogi engedélyeket. A kijelölt terület kezelői jogát 1980-ban a Fertői Nádgazdasági Vállalattól vette át az egyesület. Mindezek után a tagság hozzákezdhetett, a mintegy 1,3 hektáros, náddal borított, részben szárazulati, részben vizes-mocsaras partszakasz rendbetételéhez.

A kikötő mai arculatának kialakítása 1989-től 1993-ig tartott. Ennek eredményeként 1993-ban a Közlekedési Főfelügyelet Hajózási Felügyelete közforgalmú kikötőnek minősítette a telepet. E munkálatok következő telepvezetőnk, dr. Jándy András, a MAHART egykori jogtanácsosa irányítása mellett zajlottak.

Az építkezés lassan haladt, ugyanis önerőből, az éves tagi hozzájárulások befizetésének üteme szerint volt finanszírozható a kőgátak, a mederkotrás, a területfeltöltés, a partfal, a sólya és a mólók kivitelezése. Mivel egyéb források nem álltak rendelkezésre, a tagok jelentős társadalmi munkát is végeztek. A lassú kivitelezésnek köszönhetően időnként kifutottunk az engedélyek határideijéből, több alkalommal, fennmaradási engedélyeket kérve, meg kellett hosszabbítani.

A környékelieknek eleinte nem tetszett az építkezés, de idővel megbékéltek, közülük ma többüket tagként köszönhetjük sorainkban.

Harmadik telepvezetőnk Pajor Zsolt tevékenysége nyomán 2005-re kialakult a vitorláskikötő mai mólószerkezete. 95 állandó férőhely és két vendéghely üzemeltetésére kaptunk engedélyt a Nemzeti Közlekedési Hatóság Hajózási Felügyeletétől.

Sportegyesületként a kikötő üzemeltetése nem hasonlítható egy gazdasági vállalkozáshoz. Bevételeink felhasználásának elsődleges és egyetlen célja alaptevékenységeink fenntartása, ki- szélesítése. Vagyis, elsődleges cél a vitorlázás feltételeinek biztosítása, a kikötő üzemképességének megőrzése.

A Túravitorlás Sportklub három fő alaptevékenysége: a túrázás, versenyzés, és nem utolsósorban, az utánpótlás-nevelés. A többi TVSK telephez hasonlóan, mi is igyekszünk ebben aktívan részt venni. Vágó Árpád és Pajor Zsolt szervezőmunkája nyomán 2000-ben megtartottuk első versenyünket, az azóta minden évben megrendezésre kerülő Rizling Kupát, amin évről-évre 60-80 hajó, 200-250 fő vesz részt.

Tagjaink közül többen képviseltek, képviselnek bennünket más versenyeken: Szeremley Huba (Vénusz II., Varga László (Talizmán), Gosztorny András, Pajor Zsolt (Irokéz), Matlaszkovszky Miklós (Márta Mária), Joó Kálmán (Sabráta), Udvarnoki Zoltán (Concerto), Fias Péter (Első hullám), Bene Miklós, Gerecs László, Miklósi Zsolt (Sámán), Szentpéteri Ádám (Natrium-Hyatt), Berényi Miklós (Stelletta), Meilinger Miklós (Finn).

Sok tagunk túráznak is, akik közül legkiemelkedőbb teljesítményt Ottovay Péter mutatja, aki nem csak a Balatonon, de Hollandia csatornarendszerén és az Adriai-tengeren is megjelent már Esmeralda nevű, Shark 24 típusú hajójával.



Az első közmunka az ábrahámhegyi kikötőben – 1989.



Mólószár építés – 1991.



Móló betonozás – 1999.

Az első hajók – 1999.





2014.



2014.



2014.

Op-k az oktatáshoz – 2014.



Az utóbbi években egyre nagyobb hangsúlyt fektetünk az utánpótlás-nevelésre is. Korábban külsősök bevonásával igyekeztünk gyermekeink, unokáink vitorlásoktatását biztosítani, 2010 óta e tevékenységünket is önerőssé tettük. Tagjaink felajánlásából létrehoztuk saját oktatóhajó flottánkat, és szintén tagjaink aktív részvételével megkezdtük gyermektáboraink, edzéseink lebonyolítását. A telep saját motorossal és Hencz László, Pettenkoffer Sándor és Homonnay Dávid egyesületi tagjaink által fémjelzett oktatógárdával rendelkezik. Egyesületünk központilag is támogat, így ennek feltételeit kedvező módon tudjuk biztosítani gyermekink számára. Oktatási céllal 2014-ben már iskolai táborokat is fogadtunk.

Az tagságunk alapvetően ma is ábrahámhegyi – vagy közeli – lakosokból és az itt nyaralókból áll. Ezért nem okozott gondot, hogy a klubházunk még nem épült fel, ám a tagság egyre inkább szorgalmazza, hogy legyen egy közösségépítés, illetve a téli sportolást megkönnyítő klubházunk.

Tagságunk ma 96 főből áll, ifjúsági szakosztályunk 30, pártoló családtagjaink száma pedig 100–120 főnyi.

A cölöpcserék alkalmával a régi faanyag víz- és iszap borított részeit feldolgoztatva, kiváló minőségű vörösfenyő fűrészárúként, a mólók javítása során újrahasznosítjuk. Terveink között a kikötőhelyek korszerűsítése, számának növelése, valamint klubházépítés szerepel, ennek során is újrahasznosított, ám kiváló minőségű faanyagból, tájba illő, esetleg csónakház-jellegű épületet emelhessünk. Ezt persze tagságunknak közösen kell megálmodnia.

A partot igyekszünk zölden tartani. Terveink szerint a közlekedési rendet élő sövényekkel kívánjuk szabályozni, az alapvetően fűzfából álló növényzetet ellenállóbb, tájazonos fajtákkal kiváltani. A régóta fennálló törekvéseinkre további inspirációt jelentett, hogy néhány éve egy újság cikkben „retorikó” kifejezéssel illették telepünket.

Más TVSK kikötőtől eltérően nálunk nincsenek lakóházak, tagságunk éjszakai szálláshelyül szolgáló lakókocsik, sátrak felállításához sem járult hozzá.

A kikötőnk mintegy tíz éve biztosít helyet a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatára számára, amiért cserében »vigyáznak ránk«.

Homonnay Zsombor

Homonnay Zsombor, telepvezető

49 éves vagyok, Szegeden születtem, Nagykanizsán nevelkedtem, de a nyarakat Ábrahámhegyen töltöttem, itt nőttem fel. Agrármérnök vagyok, jelenleg környezetgazdálkodási szakmérnöknek tanulok.

Családunk mindig hajózott, nekünk gyerekként szinte kötelező volt vízben lennünk, ami nem esett nehezünkre. Ez volt az életterünk, horgásztunk, fürödtünk, vitorlázunk. Mollyal, kalózzal vitorláztam, de sosem versenyeztem.

Feleséggel a környéken születtem, és ezen a vidéken élt. Három leányunk van, már ők is megtanultak vitorlázni. Az ő lehetőségeik ma mások, mint a mieink voltak annak idején. Ennek fő oka a balatoni kikötési szabályok megváltozása, így maga a kikötő, annak rendje is. Ha nem is primer módon, de bizonyos mértékig korlátokat jelent az általunk korábban ismert szabadsággal szemben. Ma egy kikötőben sokan vagyunk, alkalmazkodnunk kell egymáshoz, és fokozottabban vigyáznunk kell egymás eszközeire. Ezért jól felfogott érdekeünk, hogy gyerekeink felügyelet mellett vitorlásszanak.

A jelen kor a vízben is másra tanít bennünket, a tavon is sokkal több hajót látunk, mint mondjuk húsz évvel ezelőtt. Elmondásaik alapján úgy tűnik, hogy szüleink, nagyszüleink sokkal szorosabban éltek együtt a természettel. Vízi eszközeik jóval szolidabbak voltak, de ezzel már egy olyan kérdéshez érkeztünk, amelyre a választ az elkövetkező évtizedek fogják megadni. A tavat igazítsuk igényeinkhez, vagy magunk fogunk-e igazodni a Balaton adottságaihoz?

Balatonföldvár

Az alábbiakban a Vitorlázás, 1982 júniusi számából idézünk:

„A balatonföldvári Mahart kikötő Galambsziget mögötti mintegy 100 méter hosszú kikötőrése a Maharttal megkötött szerződés értelmében egyesületünk kezelésébe került. Az ott lévő kikötőhelyek használatára kizárólagos jogot nyertünk.

Ez a szerződés lehetővé teszi Balatonföldváron a Túravorlás Sportklub helyi csoportjának megalakulását, megteremti az alsóörsi és fonyódi telepen már kialakult szervezett sporttevékenység alapjait.

Az első eladat azonban a kikötő rész tényleges birtokbavétele, a kikötőrend kialakítása, és a Maharttal szemben vállalt anyagi és nem kis részben egyéb – társadalmi munkát igénylő – kötelezettségek biztosítása.

Ezen tevékenységek szervezéséhez, irányításához az Elnökség ideiglenes intézőbizottságot bízott meg. Megbízásuk a helyi csoport megalakulása után, előreláthatólag az egyesületi közgyűléssel azonos időpontban választandó végleges intézőbizottság munkába lépéséig tart.

Az Intézőbizottság vezetője: Baumann Pál, a Léda kormányosa.

Tagjai: Böszörményi Endre, a Winettou kormányosa; dr. Kovács Pál, a Lutra kormányosa és Szűcs Iván, a Boszorkány II. kormányosa.

Az intézőbizottság az érdekeltek részére írásos tájékoztatót állít össze, amelyet a földváriak a helyszínen megkapnak, és megtekintésre a klubnapokon mindenkinek a rendelkezésére áll.

A földvári helyi csoport munkájához sok sikert, egészséges sportszellemet és értékes sporttevékenységet kívánunk.

TVSK Elnökség

A megállapodás ebben az időben jónak volt tekinthető a Mahart szemszögéből, hiszen – igaz, a piacinál alacsonyabb összegért – több szezonra előre kiadta a kikötőhelyeket, holott akkoriban nem voltak száz százalékgig telítettek a kikötők.

Ugyanakkor a másik oldalról viszont a TVSK sem járt rosszul, mert a Balaton legszebb kikötőjében kaptak egy jókora területre kizárólagos használati jogot. A hely azon túl, hogy központi helyen fekszik, valóban gyönyörű, és hajós szemmel talán a legjobb balatoni kikötő is egyben. Nincs olyan vihar amit a Galambsziget, illetve déli oldalról a fák és az épületek védelmében megéreznének az itt kikötött hajók.

Ugyanakkor az infrastruktúrát tekintve, Balatonföldváron elképesztő állapotok uralkodtak. Egy csapból folyt ivóvíz, wc pedig munkaidőben – 9-től 17 óráig – állt, jobb esetben hétfégen is, a nagyérdemű rendelkezésére. Közben étkezési lehetőséget egyedül a Marika büfé jelentett. Mégis szerettük. Na nem a büfét, Földvárt és a Galambszigetet.

Ez a botrányos állapot nem volt szokatlan, a többi Mahart kikötő sem volt jobban felszerelve... Évekig tartott a Balatonban fürdés, de néhány év után, a TVSK lépett, és megbízta Osváth Pétert, földvári klubtagot, egy vizesblokk tervezésével. Osváth javaslatára – mobil megoldásként – egy konténert helyeztek el a területen, amelybe vizesblokkot építettek. Tiszta luxus: zuhanyozni is lehetett, szerencsés esetben – elsősorban a hajnali órákban – akár melegvízben is. Később még egy konténert állítottak fel a területen, és megnövelték a vízmelegítő-kapacitást.

A TVSK földvári csoportja 1982-ben alakult, és a '90-es évek végéig működött, 1998-ban a Mahart bővítette és átépítette a kikötőt, és a továbbiakban elzárkózott az együttműködéstől.



Balatonföldvár – 1966.



Balatonföldvár, Galambsziget – 1966.



Balatonföldvár, északi móló – 1966.

Balatonföldvár kikötő – 2012.



HAJÓÉPÍTÉS A TVSK-BAN

A világháború alatt, illetve azt követően a balatoni hajópark jelentős része megsemmisült. Anyagi okok miatt, sokáig fel sem merülhetett az emberekben ezek pótlása, az ország gyakorlatilag a túlélésért küzdött, és helyre kellett állítani a háborús károkat.

Hajót ekkor a Balatonfüredi Hajógyárban építettek, elsősorban egyedi darabokat, később a sikeres Balaton sorozatot. A hetvenes években már nem tudták kielégíteni a keresletet, ekkor lépett néhány TVSK klubtag és kezdett hajóépítéssel foglalkozni. Fonyódon 25-ös jollék, Alsóörsön Rebellek, később Adyligeten Európa 30-asok műanyagmunkái készültek.

A TVSK komoly szerepet vállalt abban, hogy a háborúban tönkrement hajópart pótlására a tagok hajóhoz jussanak. A hatvanas években beszerezte több hajótípus részletes műszaki leírását, segítette, illetve lehetővé tette a tagok számára a közös anyagbeszerzést. Ezek mai szemmel kisebb méretű hajók voltak, de akkoriban egy Beluga nagyhajónak számított a maga hat és fél méteres hosszával. De ezeket a terveket nem a politéchnika órákon szerzett gyakorlattal otthoni barkácsolók valósították meg. Már egy Kalóz megépítése is komoly felkészültséget kívánt.

A következő lépést a régi klasszikus fahajók felújítása jelenthette volna. Ennek azonban gátat szabott a nyersanyagok beszerezhetősége – vagyis beszerezhetetlensége –, ugyanis ameddig valaki új hajó építésébe kezdett, maga választotta meg a faanyagot, és nem kellett feltétlenül komoly trópusi fafajtákban gondolkodni, sok esetben valamire való fenyő és némi rétegelt lemez is megette, addig a régi hajók szerkezeti elemeinek, palánkjainak pótlásakor az eredetivel megegyező fát kellett választani. Hiányzott azonban a szaktudás is. Egy kisebb hajó egyszerűbb munkálatait el lehetett végezni »háziilagosan«, amatőr szerszámokkal, különösebb szakmai felkészültség nélkül, de komolyabb felújításhoz ez kevés volt. Számos kísérlet igazolja ezt, nem egy hajó pusztulását okozta a jó szándékú dilettantizmus. Egy jó hajóács viszont drága volt.

Maradt a »műanyagozás«. Ez a fahajók külső üveg-poliészter bevonását jelentette. Ebben a körben is sok pocsék munkát követtek el, de általában kevesebbet ártottak vele, mintha a faszervezetet gányolták volna össze a lelkes dilettánsok. A munka sokkal egyszerűbb, mindössze az alapanyaggyártók, elsősorban a műgyanta előállítójának receptúráit, illetve ajánlásait kellett betartani. A nagyobb gyárak minden részletre – így a hajótest előkészítése, alapozás, felhordás, a zárófelület kialakítása stb. – kiterjedő útmutatása alapján megfelelő munkát lehetett végezni. És a valódi felújításhoz képest rendkívül olcsón. Az így javított hajók közül, van amelyik már negyven éve, megfelelő karbantartás mellett, a mai napig hibátlanul funkcionál. A Vitorlázás című lap, német forrás alapján, részletesen ismerteti a technológiát, és ad gyakorlati tanácsokat a munkához. Az első így »felújított« 25-ös jolle Kenedi István és Perjés István munkája, a Placenta.

Ez azonban kizárólag a hajók egy részének megmentését jelentette, a számuk ettől nem növekedett, holott nagy volt erre az igény. A Balatonfüredi Hajógyárban akkoriban készülő Balaton sorozat között voltak jó konstrukciók is, de drágán lehetett azokat rendelni. Egy B 16-os áráért, háziilagos kivitelben már komoly hajót lehetett építeni, például egy összehasonlíthatatlanul jobb Rebellet, vagy a Balatonra sokkal alkalmasabb, lényegesen nagyobb és kényelmesebb 25-ös jollét.

A TVSK több gyártószablon elkészítéséhez, illetve a sablonok a telepeken történő elhelyezéséhez és a munkavégzés lehetőségének biztosításával nyújtott segítséget. A következőkben most bemutatunk három flottát, amelyek létrejöttében klubtagjainknak oroszlánrésze van.

Ugyancsak az amatőr hajóépítőket célozta az 1989-ben, a Műszaki Könyvkiadó gondozásában megjelent, klubtársunk, dr. Kratochwill Balázs *Túravitorlás építése* című könyve amely – az előzetes beharangozó szerint – részletes útbaigazítást adott az amatőr hajóépítők számára. Nos, emlékeim szerint a könyv nem volt túl sikeres.

25-ös túrajolle

A 25-ös túrajolle nyolc méter hosszú, 2,5 méter széles, kényelmes családi túrahajó. Ez a típus, melyet kifejezetten a Balatonra álmodott a tervezője, Benacsek Jenő, korának méltán európai hírnévű hajómérnöke. Alapvetően figyelembe vette Benacsek a balatoni vízmélységet, az itteni szél- és hullámviszonyokat. A 25-ös sikeres típus volt már a második világháború előtt.

Az igazi fellendülés a 25-ös jolle osztály számára a hetvenes évek elején következett be. Hazánkban a nagyobb méretű hajók közül először ezt a típust építették meg műanyagból. Amikor hazánkban is megjelent az üvegszállal erősített poliszter, mint



Egy igazi klasszikus, a Tatus műanyagozva



Az ős-fonyódi Gaál Péter hajója, a Lázadó – 1982.



1984-ben épült a legeredményesebb Kenedi-féle 25-ös, a Fabatka

A Tábornok, az utolsó Kenedi-féle hajók egyike – 1992.





Az legeredményesebb Tönkő-hajó, az elsők között épült Pillangó – 1998.



Pillangó, Fabatka, Frucu – 2004.

Boleró – 2013.



hajóépítő anyag, elsősorban kenukat, kajakokat és kisebb méretű motorcsónakokat készítettek belőle. Ekkor, a legjobb pillanatban, egy megszállott fiatal, ambiciózus mérnök, Kenedi István kezdett el foglalkozni hajóépítéssel. Ő is kisebb darabokkal kezdte, Kalózkodókat és motoros hajókat épített, majd belevágott a 25-ös jolle sablonjának készítésébe. Komoly emberek tartották lehetetlennek a vállalkozást, mondván egy nyolcméteres hajót nem lehet műanyagból megépíteni... Ez a tévhit terjedt, annak ellenére, hogy a nyugati országokban szériában gyártottak ennél lényegesen nagyobb vitorlásokat is. Igaz, ők nem magyar anyagokból. Ami azt illeti, Kenedi sem lehetett teljesen biztos a dolgában, mert eleinte import gyantát használt, majd a kisebb hajókon szerzett kedvező tapasztalatok után tért át a fűzfői termékre. Akkoriban a legnagyobb problémát az anyagbeszerzés jelentette. Mindig más gyártmányú üvegszövetet és paplant lehetett vásárolni, olyat, ami éppen volt. A legjobb elérhető termék csehszlovák gyártmány volt, ha lehetett kapni.

A 25-ös két okból is megfelelő választásnak bizonyult: a formája valóban lehetővé tette a műanyagból történő kivitelezést, és nem volt túl költséges.

A problémát a megfelelő »donor« megkeresése okozta, ami annyit jelentett, hogy egy jó állapotú hajót kellett találni, amiről el lehetett készíteni az építősablont. Azt nem kell magyarázni, hogy nem ez a legjobb minőséget biztosító szerszámkészítés, de a költségek miatt nem kínálkozott más megoldás. Egy pozitív szerszám készítése meglehetősen drága lett volna, a különben is bizonytalan vállalkozás számára. Végül az 1963-as, Pintér Imre által épített kifogástalan állapotú, még vizet sem látott Napsugár lett az ősminta. A sablonnal Kenedinek amúgy is gondja volt, csak a második szerszám sikerült megfelelően, az viszont minden előzetes várakozást felülmúlóan tartósra sikerült, 35 hajó épült meg benne, eleinte igen jó minőségben. Később sem romlott a színvonal, de húsz-harminc évvel később az igények lényegesen magasabbak lettek. A 25-ösnek csak alsósablont készített, a decket, kabintetőt, berendezést fából, ki-ki ízlése szerint építette.

A Kenedi-féle hajókat többnyire a tulajdonosok fejezték be, de Józsa István vezetésével egy asztalos-csapat specializálódott a felépítmény és a bútorok elkészítésére.

Az első műanyag 25-ös, a Zígóta, 1975-ben épült, azaz negyven éve, és azóta is vitorlázna vele. De a harmincéves Fabatka a mai napig a legeredményesebb hajója a flottának.

Harminc-negyven boldog tulajdonos, amatőr »hajóács« készítette el saját hajóját a Kenedi féle sablonból kikerült alsó héjra. A többit az említett asztalos-társaság, vagy profi hajóépítők fejezték be. A hajók – kivétel nélkül – ma is járják a Balatont, sokan rendszeresen versenyeznek velük.

Az idők során a 25-ös flotta lett az egyik legnagyobb létszámú a Balatonon. Versenyeken is sokáig a jelentősebb osztályok közé tartozott, a nyolcvanas években a magyar bajnokságon rendszeresen huszonöt-harminc hajó indult. Azonban a lendület megtört, az utóbbi években sajnos csak nyolc-tíz hajó jelent meg a magyar bajnokságokon. És egyre kevesebb jolléval járják a tulajdonosaik a Balatont. Sok közülük a minimális karbantartás elmulasztása miatt tragikus állapotban van, de ez nem az építőt, hanem a tulajdonost jellemzi.

Ezek a hajókon, még az új műanyagokon is, nemzedékek nőttek, nőnek fel, megtanítva generációkat a vitorlázásra, a természet, a víz szeretetére, tiszteletére. Azok számára, akik ezekkel a hajókkal vitorlázna, talán ez a legfontosabb, gyerekeik, sokaknak unokái, így folytatják azt a mással össze sem hasonlítható életformát, amely csak az övék, és örökösen hagyhatnak utódikra is. A jolléval való vitorlázás nagyban különbözik a tókesúlyos hajók lehetőségeitől, ugyanis egy jolle félméteres vízben is elboldogul, a déli parton is otthonosan mozog, ott áll meg, ahol csak akar, nincs a kikötőkre utalva.

A 25-ös manapság nem divatos hajó, de formája, építési elve nem elavult el, a mai top versenyhajók – modern anyagokból építve – rokon konstrukciók.

A 25-ös flotta egy kis baráti közösség, 1984-ben szerveződött azzal a céllal, hogy szorgalmazza a túra- és versenylvitorlázást. Ennek érdekében közösen dolgozta ki a hajó osztályelőírást, felmérési utasítását, így vált lehetővé az alapvető cél, az előnyadás nélküli versenyzés.

1995-ben Tönkő Gábor egy új formájú 25-ös jolle sablont készített. A Kenedi-féle hajókkal ellentétben, a T-jolle fedélzete és kajütje is műanyagból készül. Ezek a hajók gyorsabbak, egyedül a Fapatka tart lépést az új T-jollékkal.

Rebell

Az alsóörsi TVSK-vízitelepet a hatvanas évek végén vették használatba a tagok. Az akkori viszonyoknak megfelelően a telep hajóparkja egy-két műanyag B-18-as hajótól eltekintve, fahajókból állt, volt ezek között Kalóz, O-yolle, 15-ös és 25-ös jolle, Beluga és 22-es cirkáló.

Hegyi Dénes és Dr. Schmalz József sporttársaink kezdeményezésére merült fel az ötlet, hogy a TVSK tagjai az alsóörsi telepen, saját erőből készítsenek műanyag hajótesteket, és azokat ki-kí olyan tökesúlylyal, berendezéssel, rudazattal és vitorlázattal lássa el, ami anyagi lehetőségének megfelel. Így készült el az első hajó, amit rövid időn belül további közel száz Rebell követett. Akkoriban a tagság anyagi helyzete nem tette lehetővé, hogy a hajók alkatrészei és felszerelési tárgyai egységesek legyenek, és még kevésbé, hogy az eredeti Rebell-előírásoknak megfeleljen. De a cél az volt, hogy kevés pénzből azok is tulajdonosai lehessenek egy hajónak, akik a kész gyári terméket, pláne a nyugaton épülteket, nem tudták megfizetni.

Sajnos az anyagi helyzet, és a rendelkezésre álló beszerzési források által előidézett eltérések az idők folyamán sem változtak, és így a Rebell-flotta részére szigorú osztályelőírásokat ma sem lehet alkalmazni.

Ezek az eltérések a túrázás szempontjából nem bírtak jelentőséggel, ezért a Rebell hajók közösségi szárnypробálgatásai a közös túrázásokra irányultak, és az elmúlt évtizedek során rendszeresen, évente akár több alkalommal is megrendezett Rebell-találkozók jelentették számukra a nagy eseményt. Ezekben a találkozókban a nyolcvanas években általában már húsz-harminc, esetenként több hajó is részt vett.

Csak idő kérdése volt, hogy mikor kóstoltak bele a Rebell-kormányosok a versenyzésbe. Eleinte az összevont tökesúlyos, majd a Balaton osztályban indultak. Amikor kiderült, hogy a számukra nem túl kedvező előnyszámok ellenére is eredményesen lehet a B-31-es és B-21-es hajókkal felvenni a versenyt, sőt, ezekben az osztályokban Népköztársaság Kupát és bajnokságot is lehet nyerni, mind több Rebell-tulajdonos vállalkozott versenyzésre. Amikor az MVSz elhatározta, hogy minden olyan hajótípus, amelyik legalább tíz hajót tud versenybe állítani, önálló osztályként indulhat a bajnokságon, megalakult a Rebell-flotta. Ez igen stílusosan történt, és minden bizonnyal egyedülálló a magyar vitorlázás történetében, mert az egyik versenyen, amikor szélhiány miatt hosszabb ideig kellett várakozni, a nyílt vízben hívták össze a Rebell-tulajdonosokat, és megtartották az alakuló ülést. Flottakapitánynak Szabó Miklós sporttársat választották meg a kormányosok.

A flotta elhatározta, hogy a hajók egymás között előnyszám nélkül versenyeznek, tekintet nélkül a felszerelésekben fennálló, már korábban említett, kisebb-nagyobb eltérésekre, és csupán azt kötötték ki, hogy az össz-vitorlafelület, a szokásos számítás szerint, 24,5 négyzetméternél nagyobb nem lehet. Ezen belül azonban mindenki – a rendelkezésére álló vitorlákból – belátása szerint állíthatja össze a vitorlázatát.

A flotta részére megrendezett első bajnokság igen hatásos agitációnak bizonyult, és a Balatonon az akkor hajózó mintegy nyolcvan Rebellből már nemcsak szervezett túrákon, hanem a versenyeken is egyre nagyobb számban vettek részt a hajótulajdonosok. A Rebell számos előnyös tulajdonsága mellett, egy nagy hátránnyal is küzdött a Balatonon. Lévéen tengeri hajó, a gyengeszeles tavakon, így a Balatonon is hátrányban volt a hasonló méretű, de nagyobb vitorlájú ellenfelekkel szemben.



A Rebellek Alsóörsön épültek



Európa 30-as

1937. december 23-án alakult meg az Európai Vitorlás Szövetség, Ausztria, Észtország, Lengyelország, Magyarország, Németország, valamint a Zürichi Yachtklub részvételével, amihez később Jugoszlávia és Olaszország is csatlakozott. Már a következő ülésen felvetődött egy egységes belvízi tőkesúlyos versenyhajó létrehozásának igénye, amely megfelel az akkor már korszerűtlennek tekintett Sonderklasse, az L-Boot és a 35 négyzetméteres Rennklasse kiváltására. A Német Vitorlás Szövetség a Kalózzal nagy sikert aratott Carl Martens terveit favorizálta, és rendelt is hajót Martens tervei szerint, amelyet Robert Beelitz hajóépítő üzemében, Potsdamban építettek.

Az Európa 30-as osztályelőírása a Die Yacht 1938. évfolyamának 52. számában jelent meg.

Az első magyar Európa 30-ast Benacsek Jenő a saját tervei alapján, magának építtette Balatonfüreden, még 1940-ben vagy '41-ben. Végül a még vízre sem került hajó dr. Mikecz Ödön, nyugalmazott igazságügy-miniszter tulajdonába került.

Az osztály fejlődésének meghatározó erejű lökést adott, hogy 1975–1978. között, dr. Kis Gyula (orvos, később politikus), a TVSK tagja, hatalmas munkával és megszállottsággal egy új műanyag Európa 30-ast tervezett, és a hajó negatív sablonját is megépítette. Ez lehetővé tette, hogy a kilenc régi fahajó által alkotott osztály komoly fejlődésnek induljon.

Nem sokkal később, saját magának megépítette az Io nevű első műanyag Európát, melyet 1980-ban bocsátottak vízre.

Az Iónak Kis Gyula halálát követően hányatott sors jutott, a hajónak öt követően öt tulajdonosa volt egyszerre, de igazi egy sem. Tőlük 1997-ben dr. Szabó Sándor és Zsarnóczy István vásárolták meg, akik gyönyörűen felújították.

Az első hajók, talán a 25-ösök mintájára fa deckel, fedélzettel és bútorokkal épültek, amelyet kívülről üvegszál erősítésű műanyaggal borítottak. Ez a bevonat biztosította a kabin vízzárását, és a faanyagot is védte a víztől és a napsugárzástól. Később készült tisztán műanyag Európa is. Ez könnyebb lehetett és praktikusabb is volt, de sokkal kevésbé lettek szépek belülről. A fa felépítmény miatt, az így épült hajók sokkal barátságosabbak voltak, valamit még visszaadtak a régiek hangulatából.

Európa 30-as osztályban ma 27 egységet tartunk nyilván; 12 fa- és 15 műanyag hajót építettek, mindegyiket Magyarországon. A második világháború előtt tíz fahajó készült, a másik kettő pedig 1980 után.

Évtizedes hagyomány, hogy hazánkban az Európa 30-as kormányosok között a sporttársi kapcsolat igen szoros. Ebben az osztályban mindig is igen magas volt a versenyző hajók aránya. A versenyeken kifejlődött jóbaráti kapcsolatot rendszeres fehér asztal melletti találkozók is bizonyították.

Így akkoriban még egy fontos esemény történt a hajóosztály életében, 1983. december 19-én, a »nagyhajók« közül elsőként alakult flotta az Európásoké volt. Az alakuló ülésen osztálykapitánynak dr. Dulin Jenőt választották a megjelent kormányosok, és a technikai bizottság tagjairól – dr. Kiss Gyula, Haffner István, dr. Argay György – is szavaztak. Ezzel egy régóta érlelődő gondolat, a Magyar Európa Flotta öltött testet, amelynek húsz alapító tagja és nyolc versenyképes hajója volt. Az alapszabályt mindenki magáévá tette, és az összes már kész, illetve készülőben lévő, vagy tervezett hajó kormányosa részt vett az Európa flotta munkájában. A technikai bizottság az osztályelőírás létrehozásán munkálkodott, valamint a hajóépítéssel és egyéb technikai kérdésekkel kapcsolatos tanácsadással is foglalkozott, illetve teszi ezt a mai napig.

Az eredményes versenyzés elismerésére a flotta örökös vándordíjat alapított. Ezt minden évben a legjobb összeteljesítményt nyújtó hajó legénysége nyeri el. Az örökös vándordíj az első Európa 30-as, a Villám kicsinyített mása. A vándordíj mellett emlékkupát is kap győztes, mindezt a versenyidény utáni vitorlásbálon vagy flottagyűlésen adják át. A vándordíj igen nagy tekintélynek örvend, és elnyeréséért évről évre komoly küzdelem folyik.



Európa 30-asok dr. Kis Gyula sablonjában készültek





Alsóörs, gyerektábor

OKTATÁS

Minden felelős társadalom alapvető feladata a fiatalok képzése, tanítása. Erre szolgál az évszázadok alatt kialakult iskola-rendszer, az alapképzéstől az egyetemekig. A sportoktatás persze összetettebb feladat mint mondjuk az olvasásé, ez a vitorlázás elsajátítására fokozottan igaz. A szokatlan közeg, a vízén tapasztalható bizonytalanság, és a magáraltaltság gyerekkorban nehezen leküzdhető akadályt jelent az edző számára. Pedig vitorlázást is jobb minél korábban elsajátítani. Ezt felismerve kezdődött a TVSK-ban is a fiatalok vitorlás oktatása.

UTÁNPÓTLÁS

A vitorlássport gondjainak egyike, talán a legjelentősebb, az utánpótlás kérdése. Hiányzik az a széles serdülő kori alap, melyre felépülhet az erős ifjúsági és senior versenyzőgárda. Erre annál is inkább szükség van, mert a középiskola elvégzése után a munkába állás vagy az egyetemi tanulmányok szigorúbb időbeosztása miatt a javakorabeli versenyzők kénytelenek otthagyni a sok időt igénylő kedvenc sportjukat.

Ez utóbbi jelenséggel szemben ez idő szerint tehetetlenek vagyunk, ezért az ifjúságnak serdülő korban való bevonására kell megkeresnünk a lehetőségeket.

Az első akadály a megfelelő olcsó, az ifjúsági és serdülő korú fiatalok sportolására alkalmas hajóosztály hiánya. A Moly és Cadet osztályok hajóállománya országosan mennyiségileg és minőségileg elégtelen, a jól bevált Kalóz osztály további fejlődésének és elterjedésének pedig akadálya a gyári árak nagymértékű emelkedése.

A megoldást több irányban kell keresni. Minthogy a műanyag hajóépítés elterjedésének akadályai lassan elhárulnak, a szükséges üvegyapot és műgyanta anyag már a jövő évben kapható lesz, ezért a decentralizált műanyag hajóépítés megszervezése lehetne az egyik feladat. Ki kellene választani a legalkalmasabbnak tartott ifjúsági hajótípust – ez talán a 2 személyes Cadet lehetne. El kellene készíttetni a kiválasztott hajótípus sablonját 1-2 példányban. Ezt a sablont a balatoni és a vidéki vitorlás egyesületi szakosztályok vagy szövetségek igénylése alapján, a szükséges szerszámokkal együtt mint vándor-készletet – megfelelő kölcsön díjért – ki lehetne kölcsönözni a jelentkezőknek. Ezzel a saját építési mozgalommal a maga hajóárak által támasztott akadály elhárítható lenne. Ha szükségesnek mutatkozik a vándorkészletet kezdetben egy képzett szakember kísérhetné, aki az első példányok vagy sorozatok építésénél a munkát irányítaná. Második lépés lehetnek az ifjúság bevonása ebbe a házilag hajóépítésbe és ezzel a vitorlás sportba. Az iskolákban rendszeresített politechnikai órák erre lehetőséget nyújtanak. A saját hajó építése során a fiatalok megismerkedhetnek számos olyan sebességnövelő tényezővel (hajósúly, súlyelosztás, egyensúly, a testre az uszonyra és kormányra ható erők, súrlódás stb.), melyekkel eddig alig foglalkoztak. Tehát versenyzésük az eddigieknél sokkal tudatosabb és eredményesebb lesz, figyelmüket jobban leköti s őket további gondolkodásra és kísérletezésre ösztönzi.

A múltban a vitorlázó utánpótlás a Balaton parti villák gyermekeiből került ki. Az üdülések tömegesítése óta a villákat a SZOT és vállalati üdülők váltották fel. Amennyiben az üdülőkben vitorlás szakosztály működik, az itt felnövekvő ifjúságból megfelelő irányítás és szervezés mellett jó utánpótlás nőhet ki. A drágulás miatt igen lassan gyarapodik a családi nyaralásra alkalmas kis tőkesúlyos – Beluga vagy ehhez hasonló hajó – osztály állománya, amely pedig a parti villák vitorlázó nevelő szerepét átvehetné. E túrahajók száma ugrásszerűen volna növelhető, ha elindulna egy ilyen méretű kiskieles műanyag és saját hajó építési mozgalom. Ennek megszervezése lehetne a túravitorlázó szervezet feladata, szolgálva ezzel nemcsak a túravitorlázásnak, hanem az egész magyar vitorlássportnak.

dr. Tóth Kálmán – Vitorlázás, 1971. december
Tóth Kálmán korának kiváló vitorlázója, egyedüli szakírója, és – a fentiek szerint – meglehetősen idealista ember volt. Komolyan gondolta, hogy házilagos körülmények között megfelelő versenyhajókat lehetett volna építeni. A később történetek nem igazolták az optimizmusát, hajót többen is építettek, közöttük jó szakemberek is, de versenyzésre valóban alkalmasat kevesen. Nemzetközi szinten is versenyképes hajót a mai napig hárman, Hodács Lajos (Optimist), Paulovits Dénes (különféle nagyhajók),



Van még Op is...



Gyerektábor, Alsóörs – 2012.

Bevált oktatóhajó a Pico





Oktatás Fonyódon: Linci az evezős csónakban, és Egri László – 1980.



Egyre terjed az olcsó, fröccsöntött hajó a Laser Pico



A hajó felszerelése



közülük olimpiai osztályhajót, (Finn) kizárólag a Pata Boats, azaz Antal Gábor gyárt.

Ami a túrahajókat illeti már más a helyzet, ebben a kérdésben igaza volt, jelentős flották épültek. Ezeken a hajókon vitorlázó nemzedékek nőttek fel, és tanultak vitorlázni. Gondoljunk a 15-ös és 25-ös jolléokra, Rebellekre, Európa 30-asokra vagy a Balaton sorozatra. Később a Sudárral kezdetét vette az indulásukkor kis műhelyek térhódítása. Ez azonban egy másik történet.

A gyerekek vitorlázásba történő bekapcsolásához természetesen nem elegendő, de vitathatatlanul szükséges alapfeltétel, a megfelelő sporteszköz megléte, de ugyanakkor legalább ilyen fontos az oktatás és továbbképzés megléte, színvonala és tematikája is. Hibás szemlélet, amit a klubok – néhány kivétellel – évtizedek óta folytatnak, ahol a gyerekeket elsősorban, sokszor kizárólag, a versenyzésre akarják felkészíteni. Sokan éppen azért nem választják a vitorlázást, mert nem elég szórakoztató számukra a táborban töltött idő. Nem véletlenül sikeresek a kötetlenebb vitorlás gyerektúrák, illetve a könnyedebb, játékosabb gyerektáborok.

Oktatás

Mindenütt történtek próbálkozások, tartottak táborokat a fiataloknak, de a mai értelemben vett vitorlás oktatás alapvető feltételei sem voltak adottak a TVSK telepein. Különösen nem az ötvenes-hatvanas években. És persze nem voltak képzett edzők sem a tgok között, viszont jó pedagógusok és kiváló hajósok igen. (Ilyen volt Solti László, aki nemzedékeket tanított vitorlázni.) A táborok ekkor inkább egy úttörő- vagy cserkészcsapat szünidei vakációzására emlékeztettek, persze a Balaton és a hajóselet kínálta lehetőségek kihasználásával. Vitorlázni a gyerekek Kalózokon vagy nagyobb jollékon tanulhattak. Motoros helyett evezős csónakkal felügyelték a vízi »edzéseket«. A hőskor azonban elmúlt, de a feladat a továbbiakban is megmaradt.

Még 1983-ban történt, hogy az alsóörsi szülők elhatározták: a fiataloknak valódi gyakorlati oktatást tartanak. Méghozzá a gyermekek életkorának megfelelő kis hajókkal, tehát Optimistekkel. Az elképzelés valóra vált, egyhetes tábor keretében ismerkedtek a fiatalok a hajózással, a természettel, a Balatonnal, a széllel...

Idézet az első tábori beszámolóiból: „Csatakiáltások a vízen, biztató hangorkán a parton. Éppen elindult két Optimist kategóriájú, 10-12 éves, mentőmellényes harcosokkal megrakott csatahajó egymással szemben a kikötőben. Egymáshoz közelítve, a harcosok egy része vízbe száll, hogy elfoglalja az ellenfél hajóját, mások védekezésre rendezkednek be. Nagy fröcskölés közepette dül a harc. A csata vége természetesen az volt, hogy mindkét hajó felborult, és ekkor már sok kis néző is odaúszott, hogy a hajófenékre kimásszon, arról lecsússzon vagy másokat befordítson. A legdicsőbb harcosok végül jutalomban részesültek, persze csak az után, hogy a hajókat és felszereléseket tisztán, rendben elrakták.”

Így fejeződött be egy szelcsendes délutánon az első alsóörsi gyermek-vitorlástábor, pedig erre a napra verseny lett tervezve, de ez, a szelcsend miatt meghiúsult

Egy-egy házi vitorlásversenyt, közös túrát ezt megelőzően is rendeztek már az alsóörsi telep tagjai gyermekeknek, de csak ez idő tájt jött össze minden feltétel a rendszeres sporttábor megszervezéséhez.

Első kérdés természetesen a gyermekek létszáma és életkora: ekkoriban húsz-harminc 8-12 éves gyerek járt rendszeresen a telepre. Azonban a gyerekek oktatására alkalma Optimistek építésére, illetve a más kluboktól történt használt vagy leselejtezett, de még javítható kis hajó vásárlásra, nyilván csak a családi hajó elkészülte, megvásárlása után kerítették sort a szülők, így a korábbi években

ezek még nem álltak rendelkezésre. De 1983-ban már igen, a legtöbb gyereknek volt Optimistje. Volt tehát gyerek és volt hajó...

A táborok célja nem elsősorban a versenyzésre nevelés, sokkal inkább a vitorlázás alapjainak (hajóvezetés, meteorológiai alapismeretek, kikötés, csomók, horgonyzás stb.) megtanítása mellett, a vízi élethez való szoktatás, a túrázáshoz szükséges ismeretek elsajátítása, és az ezzel kapcsolatos viselkedési normák megismerése volt. A lényeges szempont, hogy a gyerekek megszeressék a vitorlázást, a természetet.

A gyerekek napi programja általában a következőképpen alakult: 8 órától reggeli torna: könnyű gimnasztika, futás, úszás; 10–13-ig vitorlázás (szélcsend esetén evezés, evezős verseny és egyéb vízi játékok); ebéd és pihenő; 15–17-ig vitorlázás (szélcsend esetén kötél munkák, meteorológia, elméleti ismeretek); 17 órakor értékelés. Az utolsó napra versenyt terveztek a résztvevőknek.

A gyerektáborok minden évben ismétlődtek, a létszám ugyan változott, volt olyan év amikor kevesebben voltak, de a tendencia hosszú távon emelkedést mutatott a résztvevők számában. Sok gyerek éveken át jelen volt a táborozáskor.

1987-ben – kivételesen – külsős edzőt bíztak meg a táborvezetéssel. A munka ebben az évben inkább a versenyvitorlázás felé tolódott el, és ez nem váltott ki osztatlan elismerést a szülők körében, és átmenetileg a gyerekek érdeklődése is megcsappant. A versenyközpontú képzés, illetve a versenyekre történő felkészítés például eleve kizárta a legfiatalabb korosztályt.

1988-ban ismét »háziilagosan« oldotta meg a telep tagsága a táborvezetést – újra sikerrel.

2010-től három éven keresztül az Ifjúsági és Utánpótlás szakosztály vezetője, Majoross Bea vezette az alsóörsi táborokat, de idén, 2014-ben, az alsóörsi telepvezető váltás után, már Almádiiban tevékenykedik. az Ifjúsági és Utánpótlás szakosztályt az ábrahámhegyi Magyar Balázs vette át, Bea pedig a Verseny szakosztály vezetője lett.

Sok a gyerek Alsóörsön, így nem meglepő, hogy az utóbbi években az iskolai szünetekben gyakorlatilag végig folyt az oktatás, de Fonyódon és Ábrahámiban is voltak táborok. A régi idők elmúltak, az oktatók ma modern hajókkal és motorossal felszerelve végzik a feladatot. A pontos napirend szerinti program – minden túlzás nélkül – a tudományos és nemzetközi tapasztalatok szerint lett összeállítva, a gyermekek korának, szellemi és fizikai terhelhetőségének figyelembevételével. Azért persze ma sem poroszos rend uralkodik, sok a játékos elem a napi feladatok között, de ezek is úgy lettek összeállítva, hogy a fiatalok tanuljanak belőle. Lazítani a szélcsendes napokon lehet, de ekkor is, csak az elméleti előadások után. Ugyan évek, évtizedek óta minden telepen tartanak gyerektáborokat – többet vagy kevesebbet –, de a munka nincs összehangolva, a »tananyag« és a tematika sem egységes, így a színvonal elsősorban a pedagógus vagy az edző felkészültségétől, illetve elhivatottságától függ. Egy ideje kizárólag képzett szakemberek vezetik a nyolc-tíz fős csoportoknak az edzéseket. Nehéz feladat, ha egy-egy csoport alapképzettsége, tudása jelentősen eltérő, ezért igyekeznek úgy összeválogatni a táborok résztvevőit, hogy ez, lehetőség szerint ne forduljon elő.

1985 óta – az egyhetes nyári táborok mellett – minden évben egy vitorlás gyermektúra is kiegészíti az oktatóprogramot, sőt a gyerekek életkorának növekedésével egyre inkább ez veszi át a döntő szerepet a képzésükben. Ugyanakkor egy-egy túra ragyogó szórakozást is jelent a számukra. Az első időkben 10-12 hajó vágott neki a Balatonnak, a fedélzetén 3-5 gyerekkel, akik bebarangolták gyakorlatilag az egész Balatont, megismerkednek a tó különböző vidékeivel, tájaival, kikötőivel; saját maguk is megtapasztalják a tó jellemző időjárását, szél- és hullámviszonyait. 2014-ben 35 hajóból állt a Dr. Schmalz József Gyermektúra flottája.

A kikötőhelyeken szervezett szárazföldi programok, a jó szórakozás mellett szintén hozzájárulnak a Balaton és környéke megismeréséhez.



Alsóörs – 1973.



Almádi – 2014.

A »táborvezető« és gazdája, Majoross Bea



TVSK VITORLÁSTÚRÁK

Kétféle vitorlástúráról beszélhetünk: egyéni és társas. Ezeken belül is kétféléről: egy-, illetve több napos.

A TVSK szóhasználatában az utóbbi, mármint a társas többnapos kirándulások eleinte a Csillagtúra elnevezést kapták.

Minden ember alapvetően kíváncsi természet. Ott lakik benne a felfedező, érdeklő az ismeretlen, szereti a kalandot, a kihívásokat. Mindez – ne gondoljuk, hogy kizárólag – a fiatal korosztályra igaz. Rájuk persze fokozottan, de a felnőttek között is sokan keresik a számukra ismeretlent, a felfedezés örömét. Sokszor motiváló lehet az is, hogy képesek vagyunk-e egy feladatra,

Ha ezek a kérdések felmerülnek valakiben, gyerekekben, felnőttben egyaránt, akkor a túrizmus valamelyik ágát neki találták ki.

A túrázás, a táborozás – mint ötlet – meglehetősen régi, és nem is a vitorlázók találták ki, hanem mindenféle ifjúsági szervezet sajátja. Az sem ritka, ha a kettő együtt jár, ilyenek a többnapos túrák, amikor nyilván aludni is kell valahol, erre szolgálnak az általában ideiglenes táborok.

A szokásos gyalogos vagy hegyi túrák minden társadalomban elfogadottak. Hazánkban a cserkész-szervezetek és különböző felekezetek kirándulásaival és táboraisal kezdett meghonosodni ez a szórakozási forma, majd az úttörő-, újabban ismét a cserkész-táborok jelentettek ragyogó szórakozást a fiataloknak, és közben rengeteget tanultak az állat- és növényvilágról, az együttélésekről, a mások segítségéről és sok minden egyébről is.

Egy idő után biciklisták, motorosok, lovasok, evezősök stb. is szerveztek maguknak speciális túrákat, táborokat. Ezeknek fontos eleme volt a sport, a mozgás. Nem kellett azonban hosszú időnek eltelté, hogy minden más – művészeti, alkotó- stb. – táborok is elterjedjenek. Egy idő után divatba jött a dolog, ma a nyár elképzelhetetlen ezek nélkül. A résztvevők többnyire gyerekek, de legalábbis fiatalok, mégis egyre terjed a speciális, kifejezetten vagy kizárólag felnőtteknek számára szervezett tábor is.

A kirándulás, túrázás, táborozás speciális fajtája a vízi túra, amelyeket hazánkban elsősorban folyókon szerveznek.

Mi is az a vízi túra?

A sportszerű evezés hazai meghonosítója, a legnagyobb magyar, gróf Széchenyi István szerint a vízi túrázás lényege nem írható le egyetlen mondattal, viszont minden szempontból hasznos: edzi a testet, erősíti a lelket, tanít és szórakoztat. Pedagógiai értéke az előzőkből fakad, és oly sokrétű, amit semmilyen más nevelési módszer nem pótolhat.

Kemény Andor az 1928-ban megjelent, *A túracsonak, vadevezősök kézikönyve* című művében így fogalmaz: „A túra-evezés és minden vele kapcsolatos fizikai és szellemi ténykedés sport, a szónak igazi, legnemesebb értelmében mindaddig, amíg köznapi értelemben vett munkává nem süllyed, egyszóval amíg játék marad.”

Ez elég egyértelmű, és ma is teljes mértékben igaz, nem csak az evezősök, hanem a vitorlázók esetében is. Túrázni elsősorban pihenési felüdülési céllal megy az ember. Vannak ugyan túra-versenyek, bajnokságok, hiszen a versengés igénye az ember természetéből fakad, de ezek inkább csak színesítik egy igazi túrázó életét, mint sem meghatározzák azt.

A vízi túrákon nem árt még néhány dologgal előzetesen tisztában lenni, ha a túrázó igazán jól akarja érezni magát a vízben, vízparton. Fel kell készülnie erre, így a pár napos szórakozást hosszabb tanulási folyamat előzi meg. Ismernie kell a szélnek, víznek, felhőknek járását. El kell sajátítson legalább egy kevés biológiát, fizikát, történelmet, irodalmat. Nem árt, ha nem idegen számára a konyha világa. És a vonatkozó jogszabályok ismerete is az elengedhetetlen feltételek közé tartozik, betartásukról nem is beszélve.

A vízi túrában minden benne van, amire egy tökéletes kikapcsolódásra, aktív pihenésre vágyónak szüksége lehet. Ha egyedül akar maradni, magányos farkasként róhatja a



Fontosabb túracélpontok: Tihany



Szigliget



Balatonfüred

Szent Mihály-domb, kápolna



vízi utakat. Élvezheti a csöndet, a madárdalt, a szél zúgását, a víz csobogását. Este pedig vívhat a szúnyogokkal.

A dolog érdemi részét így is élvezheti, kimozdul a megszokott, épített környezetből, füstmentes levegőt lélegzik, mozgással frissíti testét, ismerkedik és együtt él – ha csak néhány napra is – a természettel. Ennél jobb, ha társakkal osztja meg az élményt, ráadásul ebben az esetben a feladatok is megoszlanak.

A vízi túrázás a rekreáció magaskiskolája! És ezen belül – minden elfoglaltságot félretéve – a túravitorlázás a vízi túrák legmagasabb osztálya. A vitorlástúrák alapvetően két csoportba sorolhatók. Az egyéni és a csoportos túrákra. Az egyéni alatt vitorlázás esetén nem az egyedült értjük, hanem az egy hajót. Ez különösebb előkészületet vagy szervezést nem igényel, legfeljebb a várható időjárásról nem ár tudakozódni. A társas túrák már némi előkészítést igényelnek, ha csak nem a szép időt látva kérdezzük meg a szomszédot, hogy nincs-e kedve velünk tartani... A többnapos, táborozással egybekötött vízi kalandozás előkészítése – pláne több, ne adj' Isten sok hajó részvételével – már komoly feladat, még egy, a szervezésben gyakorlott ember számára is. Nyilvánvaló, ez a fő oka annak, hogy nagyobb létszámú, többnapos túrákból mindig kevés volt, a TVSK sem volt képes évente egy-két ilyennél többet még korábban, a hetvenes-nyolcvanas években sem megszervezni.

1985-ben az MVSz Nagyhajós Bizottság Túra Albizottságának vezetője, id. Elekes Béla, majd Bartha József szervezte, korábban sikeres, Széchenyi Emléktúra is szép csendben kimúlt még a kilencvenes évek végén. Az utolsó, mondhatni csekély érdeklődés mellett, 2002-ben volt, és a feltámasztására tett kísérlet 2012-ben, már a második alkalommal kudarcot vallott.

Gyakorlatilag a régi, nagyszabású túrák közül egyetlen működik ma is, a már említett Dr. Schmalz József Gyermektúra. Éppen harminc esztendeje!

Minden korban alapvető kérdés volt, és ma is az: hogyan lehet megszerettetni a gyermekekkel a vitorlázást? Például úgy, ahogy azt Szénásy József, Jankovich István és Schmalz József vezetésével elődeink; vagy évtizedekkel később még mindig Schmalz József, illetve későbbi segítői, a hagyomány folytatói Hegyi Dénes, Schmalz Ildikó, manapság pedig Schmalz Ildikó és leánya, Zolnai Ildikó tették, illetve teszik. Gyerektúrák szervezésével.

Az egyéni túrák nyilvántartására született meg a túrakönyv. Ebben a fontosabb adatokon – név, dátum, hajó-név, indulás helye és ideje, érkezés helye és ideje, kilométer – kívül, szerepelt egy rovat: igazolás. Ide kellett valamilyen pecsétet begyűjteni, ami lehetett hajó- vagy vasút-állomás, de egy múzeum is. Ez az amit nem szerettek az emberek, így egy idő után ki is maradt a dokumentumból. Hogy mi értelme volt ennek az egésznek? Hiszen mindenki azt írhatott (volna), amit akar. Csakhogy ez akkoriban nem volt szokás. Az éves túrajelentések összesítése során éveken keresztül ugyanaz a néhány vitorlázó szerepelt a legtöbbet túrázók sorában az élen. Olyanok, akikről mindenki tudta, hogy »állandóan vízen van«, sokukat sosem lehetett megtalálni a kikötőben, mert ahogy megérkeztek a telepre, kimentek a vízre. A legtöbbet vitorlázók egy szezonban 1200–1500 kilométernél is többet tettek meg. A fonyódiak közül a rendszeresen versenyzők élen jártak a kilométer-gyűjtögetésben is, mert egy szezon tizenöt-húsz, vagy akár még több versenyére, amelyeket rendszerint a keleti medencében rendeztek, csak az oda-vissza úton, esetenként megtettek úgy száz kilométert; és akkor még a versenytávról nem is beszéltünk.

A Túraszakosztály vezetői: Elekes Béla, Bagossy Mária, dr. Kovács András, Ambrózy András Csaba, Boros Béla, Simon István, Lehoczky Csaba, Siklósi Máté voltak. Jelenleg Martin János irányítja a szakosztályt.



A négyszeres Kékszlág-győztes, az ötvenes évek gyermektúráinak vezérhajója, a Nemere II.

Fiatalok egy új világban – gyermektúrák 1954–1958.

A következők még jóval a TVSK megalakulása előtt történtek, de ezer szállal kötődnek a klubhoz. Nem kizárólag, és nem is elsősorban a személyek miatt, akkor sem, ha a szereplők közül sokan, persze évtizedek múltán a Túravitórlás Sportklub tagjai lettek, hanem ennél is fontosabb okból: a nagy elődök, az ötvenes évek során vitorlázást oktatóknak, a gyermektúrák szervezőinek, még a háború megelőző időkből hozott – és természetesen a politikától teljességgel független – szemlélete tükröződik vissza a Túravitórlás Sportklub alapítóinak és első tagjainak későbbi, ma már példaértékű működésében.

Ezért is tekintjük ezeket a spontán szervezett foglalkozásokat – az elméleti oktatásokat, illetve a gyermektúrákat – a klub eszmei előzményeinek.

A következőkben dr. Szénásy József – helyenként rövidített – írását adjuk közre.

Jankovich István és Schmalz József ötleteként, 1954 januárjában Budapesten, hét és tizenkét év közötti gyermekek részére (idősebb csak elvétve akadt) elméleti vitorlástanfolyamot szerveztünk, és azt terveztük, hogy nyáron többnapos túrával folytatjuk a gyermekek oktatását.

Célunk többirányú volt. Elsősorban abban bízunk, hogy a növendékeink jobb vitorlázók lesznek majd, hiszen az abban az időben szokásosnál korábban kezdik a sportot.

Megismerik a Balatont, megszeretik a természetet, a tisztelni fogják természeti erőket. Vitorláznak majd erős szélben, és északa, de nem félnek majd tőle.

Továbbá nem lebecsülendő szempont az sem, hogy a tanfolyam és a vitorlástúra résztvevői mint barátok nőnek fel.

Példaként az 1949-ben feloszlott Balatoni Yacht Club vitorlázói éltek előttünk, akik annak idején minket tanítottak. Gondoltunk arra is, hogy a tanfolyamra és a túrára lehetőleg olyan gyermekek kapjanak meghívást, akik családjában a vitorlázás már nem volt újdonság.

Elméleti vitorlázás-oktatás gyermekeknek

A Balatoni Yacht Club már a harmincas években is rendezett elméleti vitorlázás-oktatást a téli évadban, de folyamatos elméleti vitorlástanfolyamok csak 1941-től kezdődtek a BYC keretében. Az elméleti tanfolyamok a II. világháború után folytatódtak, az előadások színvonala emelkedett, a hallgatók száma gyarapodott.

1954 telén és tavaszán havonta egy alkalommal tartottunk elméleti vitorlázás-oktatást, természetesen a gyermekek korának megfelelő játékos formában. A témákat illetően már kellő tapasztalattal rendelkezünk. Természetesen fontos volt, hogy ez olyan formában történjen, ami érdeklődést vált ki a hallgatóságban. Érthető, hogy nemcsak elmondtuk a tudnivalókat, hanem diákat vetítettünk, az ismertetett kérdéseket dolgozatokat íratva visszakerdeztük és osztályoztunk.

Miről volt szó ezeken az elméleti beszélgetéseken? A Balatonról, a vitorlás hajóról, a vitorlázatról, a vitorlás hajók szereléséről. Külön foglalkoztunk a széllel („balatoni szél”), a vízzel (hullámozás!). Ezt követte a gyakorlati vitorlázás, vagyis a vitorlázás előtt a szerelés, az indulás, a cirkálás, fél- és háromnegyed szél, hátszél, fordulás, a perdülés (halzolás), a horgonyzás, a kikötés, leszerelés. Fontos volt, hogy a gyermekek halljanak a viharról, ismerjék meg előjeleit, és tudják, mit kell tenniük, hogy átvészeljék. Legyenek tisztában azzal is, milyen balesetek érhetik a vitorlázót. Utóbb órákon át tárgyaltuk a versenyvitorlázás kérdéseit, és eközben már beszéltünk Manfred Curry Aerodynamik des Segels und die Kunst des Regatta-Segelns (A vitorlázás aerodinamikája és a versenyvitorlázás művészetéről) című könyvében foglalt ismeretekről.

Örömmel tapasztaltuk, hogy az oktatásnak sikere van, és nyolc-tíz éves korban lévő diákjaink sokat tanultak az órákon, és azokon örömmel vesznek részt.

A gyermektúrákról pontos és részletes feljegyzések találhatók vitorlásnaplómban. Így vált lehetővé, hogy fél évszázad múltán a valósághoz hűen beszámoljak a gyermektúrákról, továbbá az is, hogy ez a sporttörténeti érdekesség a mai vitorlázók számára is példaértékű közkinccsé váljék.



Szénásy József és tanítványai az Orom utcai lakásán

1. gyermektúra, 1954. július 19–23.

Az első gyermektúra résztvevőinek a két szomszédos, ősi lellei családi nyaraló – Izsák és Jankovich villa – adott otthont. Az esemény 1954. július 19-én (hétfőn este) a Balaton partján hangulatos tábortűzzel kezdődött.

Július 20-án erős északnyugati szél süvített (5 Beaufort, a nyomásokban erősebb), ezért úgy határoztunk, hogy a három rendelkezésre álló Európa 30-asal átvitorlázunk Akaliba és vissza, ez élmény lesz az ifjú hajósoknak. Akkoriban még nem volt megfelelő mentőmellény, a gyermekek fiatal kora miatt – zömmel hét és tizenkét év közöttiek – a biztonság komoly szempont volt. Három cirkálóra osztottuk be a társaságot. A Pingvinen Jankovich István volt a parancsnok, a három beosztott gyermek: Jankovich Ágnes, Jankovich Márta és Aczél Béla. A Vörös Zászlón Haán Endre volt a parancsnok, a gyermekek: Izsák Szabolcs, Aczél Péter és Haán Andris. A Sirály parancsnoka Heinrich Béla volt, a gyermekek: Izsák Katalin, Deér István, Láncoz Feri és Izsák Tibor.

A horgonyok felhúzása után, a deckig megdülő hajók cirkálva hagyták el a lellei kikötőt. Sok vizet szedtek. Akali felé már csökkentek a hullámok, de a szél változatlanul erős volt. Akali előtt mindegyik hajó lehorgonyozott, a legénységet bocival szállítottuk partra, ahol focizás kezdődött. A szél kora délután tovább erősödött (alapszél 6 Beaufort), ezért mindegyik hajón csak orrvitorlát húztak, így is egy óra alatt visszaérték a lellei kikötőbe. A Sirály orrvitorlája elszakadt, az ezzel kapcsolatos művelet jelentett izgalmat. A kis hajósok élvezték a vitorlázást a viharos szélben, amikor lehetett, ők kormányoztak. Jó gyakorlat volt ez az első viharos nap.

Szerdán két és fél napos túrára indultunk. A három Európa 30-as mellett ezen már a 15-ös túrajolle, a Bocogó is részt vett. A négy hajón összesen tizenhárom gyermek volt. (...) Aránylag gyorsan, három óra alatt értünk a tihanyi révbe, ahol fürdés és ebéd következett. Kora délután kellemes délnyugatiban indultunk tovább, délután fél ötkor megálltunk fagyaltozni a füredi kikötőben, és késő délután vitorláztunk vissza Tihanyba, ahol az éjszakát töltöttük. Vacsora előtt még futballoztunk.

22-én, csütörtökön igazi nyári napra ébredtünk. Fürdés, reggeli, majd foci volt a program. A szél alig lengedezett, hajóinkon nem volt motor, így vitorláztunk a Csúcshegy alá, és este hétkor indultunk haza. Szél nem erősödött, végül a parti széllel egész éjszaka vitorlázva, reggel nyolcra értünk Lellére. A tanítványaink élvezték a kirándulást, vezettek, ismerkedtek a vitorlázással, figyelték a szelet. Elképzeléseinket sikerült megvalósítanunk, a vitorlázás oktatása jó hangulatban, sok nevetéssel telt.

A túrán részt vevő gyerekek: Izsák Katalin, Deér István, Láncoz Ferenc, Izsák Tibor, Massányi Aurél, Jankovich Ágnes és Márta, Aczél Péter, Izsák Szabolcs, Haán Andris, Aczél Béla, Schmalz Józsi, Szabó Péter.

2. gyermektúra, 1955. július 11–15.

A siófoki találkozóon huszonöt gyermek jelent meg. Július 11-én, Schmalz József vezetésével indultunk Siófokról a Nemere II.-vel. Heinrich Béla és Jankovich István ekkor is Európa 30-as cirkálójával szerepelt a túrán. A 15-ös Bocogó Láncoz Ferenc vezetésével Tihanyban találkozott a többiekkel. Július 12-én Szigligetre érkezettünk, itt este tábortűz volt. Hazafelé, 14-én csütörtökön Lellén atlétikai versennyel és labdarúgó-mérkőzéssel múltattuk az időt. Július 15-én délelőtt az Izsák és Jankovich nyaralók előtti Balaton-szakaszon három kalózon egykörös váltott hajós versenyt rendeztünk. Élvezet volt figyelni a gyermekek ügyes vitorlázását és örömet. Boldogan állapítottuk meg, hogy a gyermekek nemcsak nagyot nőttek, de a vitorlázásban is sokat fejlődtek.

A gyermektúrán részt vett: Jankovich Ágnes és Márta, ifj. Schmalz József és Ildikó, Szabó Péter, Borsiczky Vera és Sándor, Láncoz Márti és Feri, Haán Andris, Verebely Vera és Tibor, Bodoky András és Tamás, Frenreisz István, Deér István, Ránky László, Wossala György, Maszányi Aurél, Heinrich Alice, Aczél Béla, Aczél Péter, Izsák Katalin, Szabolcs és Tibor.



Szénágy József – 1953.



Schmalz Józsi és Szabó Péter érkezése a táborba – 1954.



Schmalz József és Izsák Szabolcs

Csak orrvitorlával Lellére





Massányi Aurél a tat végében



A Pingvin fedélzetén – 1956.



Díjkiosztó – 1957 tavasz

Izsák Kati a Bocogón – 1955.



3. gyermektúra, 1956. július 23–27.

A jelentkezők egyre nagyobb száma miatt úgy határoztunk, hogy a harmadik túra előtt beosztást készítünk: ki melyik hajón vitorlázik majd. A vezérhajó most is a Nemere II., parancsnoka Schmalz József. A túrának az Európa 30-as Pingvinnel, a 25-ös túrajolle Kuruzslóval, a 15-ös túrajolle Hobbyval, az ugyancsak 15-ös Penésszel és a Bocogó 15-össel vágtunk neki. Július 23-án a révfülöpi kikötőből indultak a kellemes délnyugati szélben a hajók Badacsonyba. Itt játék, majd vacsora következett. A szép napnak este nyolckor erős északnyugati szél és eső vetett véget. Egyik hajó sem ázott be, így valamennyi gyermek jól aludt.

Július 24-én reggel borongós, esős időre ébredtünk. Reggeli és játék után, friss északnyugati szélben indultunk Szigliget irányába. A fiatalok élvezték a kellemes vitorlázást, természetesen ők kormányozták a hajókat és kezelték a vitorlákat. Győrökön kötöttünk ki, délután kirándultunk a Szent Mihály-kápolnához.

25-én nem siettünk az ébresztővel, mert túrázóink a tegnapi kirándulás fáradalmait pihenték. Délelőtt tizenegy órakor, friss északnyugati szélben indultunk, és két óra alatt értünk Badacsonyba, ahol megebédeltünk. Délután négykor Lelle felé vetjük az irányt. A friss északnyugati szélben másfél óra alatt tettük meg a tizennégy kilométeres utat! Lellén este tábornok köré gyűltünk, a felnőttek feketekávéra voltak hivatalosak a villába.

A következő nap délelőtt az Izsák és Jankovich villák előtti Balaton-szakaszon (1980-tól sajnos itt már nem a Balaton, hanem feltöltés van!) rajtpróbákat és próbaversenyeket, délután váltott hajós versenyeket tartottunk a rendelkezésre álló négy kalózzal és három cadetvel. Délután a közepes délnyugati szélben négy futamot vitorláztak a gyermekek. 27-én, pénteken délelőtt gyenge nyugati szélben ment le az ötödik és hatodik futam. A rajtvonal közvetlenül a nádas előtt volt, ezután két mélyvíz-táblát kellett megkerülniük a hajóknak. Egy futam két körből állt. Csütörtökön délután piros zászlónak megfelelően a pályajeleket balkéz felől, pénteken délelőtt pedig zöld zászlónak megfelelően a pályajeleket jobb kéz felől kellett elhagyni. Élvezet volt nézni a jövő versenyvitorlázásának reménységeit. Tavaly óta sokat nőttek, és a vitorlázásban is rengeteget fejlődtek. A versenyeken szigorúan betartattuk az elemi szabályokat. Terveink szerint a verseny díjkiosztására a téli évadban kerítünk sort. A kalóz osztályban Korompay Sándor és Verebely Vera nyerték a versenyt, míg a Cadet osztályban Verebely Tibor és Schmalz Ildikó bizonyult a legjobbnak.

A gyermektúra résztvevői: Izsák Katalin, Schmalz Ildikó, Deér Katalin, Gyarmathy Réka, Frenreisz István, Korompay András, Aczél András, Borsiczky Sándor és Vera, Jankovich Ágnes és Márta, Margittay Dénes, Izsák Szabolcs, Verebely Vera és Tibor, Ránky László, Schmalz József, Szabó Péter, Haán Andris, Deér István, Lánkos Ferenc, Aczél Péter, Lánkos Márta, Várady Ágnes, Izsák Tibor.

4. gyermektúra, 1957. július 29. – augusztus 2.

Az '56-os forradalom következtében néhány gyermeket a következőkben nélkülöznünk kellett, nem voltak velünk a Jankovich lányok és a Borsiczky gyermekek, Deér István és a gyermektúra egyik megálmodója Jankovich István sem.

A résztvevő hajók július 29-én a délután adtak egymásnak találkoztát a tihanyi levendulás előtti Balatonon. Több volt a gyermek, több hajóra is volt szükség. Bodokyéktól kölcsönkaptam a 25-ös Eretneket. A túrára elvittük a Sicc olimpiajollét is, ezt a hajót a vitorlázásban már járatosabb két-két gyermek vezette.

A levendulás alatt az első éjszaka folyamán az egyik moly leszakadt, alvó utasával Földvár előtt szedtük össze. Kellemes szélben néhány óra alatt értünk Révfülöpre. A Nemere II. idén is velünk volt. Több kalóz és moly is részt vett a túrán. Ugyancsak itt volt a 15-ös Hobby, Korompay Sándor vezetésével. Radóczy Imre csillaghajóval érkezett. A Tahy fiúk vezetésével egy másik 25-ös is érkezett, a túrához az »öreg« Fináczy Marci is csatlakozott a feleségével, természetesen a 25-ös Kócsagot kormányozták. Itt volt még Asbóth László 15-ös túrajolléjával.

Révfülöpről friss, északnyugati szélben, hullámmentes vízen másfél óra alatt értünk Badacsonyra, és megszálltuk a kikötőt. Délután edzés következett a kishajókon. Bocogót a nyílt vízen Fenyves irányában lehorgonyoztuk, ez volt az egyik pályajel, a kikötőben lehorgonyzott hajó a másik. (A mai – az írás 2000-ben született – állapothoz képest alig volt hajó a Balatonon). Az izgalmakban bővelkedő edzőfutamok komoly élményt jelentettek. Haán Andris Mollyal flegmán vitorlázott el a kikötőbe érkező Beloiannis elött. A jelenet után Andris édesanyja kérdezte fiát: – Mit szólt a kapitány a manőveredhez?

– Nekem semmit, de téged nagyon emlegetett – volt a válasz.

Az edzés után a gyermekek egy része tovább vitorlázott a friss szélben, a másik csoport a parton játszott.

Július 31-én Badacsonyra, a Kőkereszthez kirándultunk. Délután fél hatkor friss északnyugatiban (4-5 Bft.) vitorlázunk Badacsonyból Lellére, ahová napnyugtakor érkezünk

Augusztus 1-jén és 2-án tartottuk a gyermekversenyeket a megszokott helyen. Hat kalózban és négy molyban váltott hajós versenyt rendeztünk. Felhívtuk a figyelmet a versenyszabályok szigorú betartására. A gyermekek megértették, hogy nem vére menő küzdelemről van szó, fontosabb a sportszerű versenyzés. Kértük őket, hogy csendesen versenyezzenek, tekintsék a feladatot nemes játéknak, és ha valami nem sikerül, a hibát önmagukban, és ne másban keressék! A versenypálya jóval nagyobb volt a tavalyinál. A rajtoltatás a zsűrihajóról történt, a nézők részére egy 15-öst horgonyoztunk le a rajtvonal közelében.

A hatfutamos váltott hajós versenyben a két legjobb között éles küzdelem alakult ki, végül is az Izsák Szabolcs – Schmalz Il-dikó egy ponttal nyerte a versenyt, Schmalz Józsi – Ránky Laci előtt. Molyban Haán Andris megérdemelten nyerte a versenyt Izsák Tibor és Szabó Péter előtt. A gyermekek teljesítményéről elismerően kell nyilatkozni, vitorlázótudásuk, sportszellemük példamutató volt. A nyár igaz öröme volt a gyermektúra.

1957 decemberében az elmúlt nyár gyermekversenyének a díjkiosztására jöttünk össze. Tanítványaim ajándékkal leptek meg: egy kis fémvitorlást kaptam a gyermekek fémbe vésett aláírásával. Valamennyiük nevében Verebély Vera adta át, megköszönve négyévnyi tanításomat. Büszke vagyok rájuk!

Ötödik gyermektúra, 1958. július 28. – augusztus 1.

Az elmúlt évben több szülő kérte gyermeke vitorlázásoktatását, ezért 1957–58 telén egy második elméleti csoport is indult. Természetesen az új csoport résztvevőit is beosztottuk az 1958. évi nyári túrára, ezért az eddiginél több hajóra volt szükség. A vezérhajó 1958-ban is a Schmalz József parancsnoksága alatt vitorlázó Nemere II. volt. Örömlünkre eljött a túrára a Gáll Imre kormányozta 40-es cirkáló, a Tabu is. A 15-ös túrajollék közül itt volt a Bocogó (Láncos Ferenc), a Csibész (Remenár László), a Hobby (Szabó János). Radóczy Imre ez évben is csillaghajójával érkezett. Öt kalóz, négy moly és két olimpiajolle vett részt még a túrán. Ez utóbbiakba már a régebben vitorlázó gyermekeket osztottuk be. Bodoky György – csakúgy mint tavaly – kölcsönadta Eretnek 25-ös túrajolléját.

A találkozó július 28-án Révfülöpon volt, 29-én, kora délelőtt indultunk Badacsonyra. A kishajók versenyben vitorláztak. A változó irányú szél gyenge fújt, ezért délután érkezünk a kikötőbe. Este vihar tört ki, az eső is eleredt, de ez nem zavarta a társaságot.

Július 30-án ötös északnyugati szélben vitorlázunk át Szigligetre. A kishajók a rövid távon versenyeztek. A nap hátralévő részében, a friss északnyugati szélben, a kishajókkal versenyt rendeztünk a gyermekeknek. Este tábortűz volt Szigligeten.

Július 31-én, csütörtökön Badacsonyan ebédeltünk, délután Boglára hajóztunk át a népes karaván, és másnap itt fejeződött be a túra. Gyermekeink jól érezték magukat, a régebbi és az új csoport vitorlázói között természetesen jelentős a különbség. A régebbiek már a vitorlázásversenyzéshez is értettek, az ideiek kezdők pedig még a vitorlázás alapismereteit tanulták.

A gyermektúra résztvevői: Korompay Mária, Szabó András, Aczél Péter, Rigler András, Láncos Márti, Várady Ágnes, Mári-



Verebély Vera



Ajándék vitorlás... – 1957.



És a plakett a gyerekek aláírásával

A Bocogó





Izsák Tibor a Bocogó bowmanja



Füred – 1957.



Sok gyermek tanult a Siccen vitorlázni

Ebéd Badacsonyiban – 1958.



aligeti József, Ránky Péter, Rudnai Ottó, Hajós Eszter, Nagel Vilmos, Szaszovszky Gábor, Láncoz Ágnes, Láncoz Eszter, Szutrély Jutka, Metzger Márta, Remenár Évi, Thurzó Kinga, Metzger Magda, Szaszovszky Géza, Márialigeti János, Izsák Tibor, Frenreisz Károly, Verebély Tibor, Fináczy Marci (László), Frenreisz István, Izsák Katalin, Verebély Jutka, Izsák Szabolcs, Schmalz Ildikó, Szabó Péter, Haán Andris, Verebély Vera, Korompay András, Korompay Sándor, Ránky László, Fináczy György, Schmalz József, Láncoz Ferenc, Bodoky Tamás.

Befejezéseként két gondolat még idekívánczozik. Az egyik: hány éves kortól célszerű manapság a gyermeket vitorlázásra, illetve vitorlásversenyezésre tanítani?

Az első világháborút követően a Balatonlellén szomszédos Jankovich és Izsák családok Ausztriából hozatták a mintegy öt méter hosszú, kétpár evezős, uszonyos és lugvitorlával felszerelt csónakjukat. Azután a húszas évek közepén nagybátyám, idősb Izsák Tibor építtette a 25-ös túrajolléját, a Mestert. A Mesternek gaffos nagyvitorlája volt, a test kisebb volt, mint a Balatoni Hajózási Részvénytársaság Balatonfüredi Sporthajóépítő Üzemében épített, és a Balatonon annyira bevált 25-ös túrajolléké.

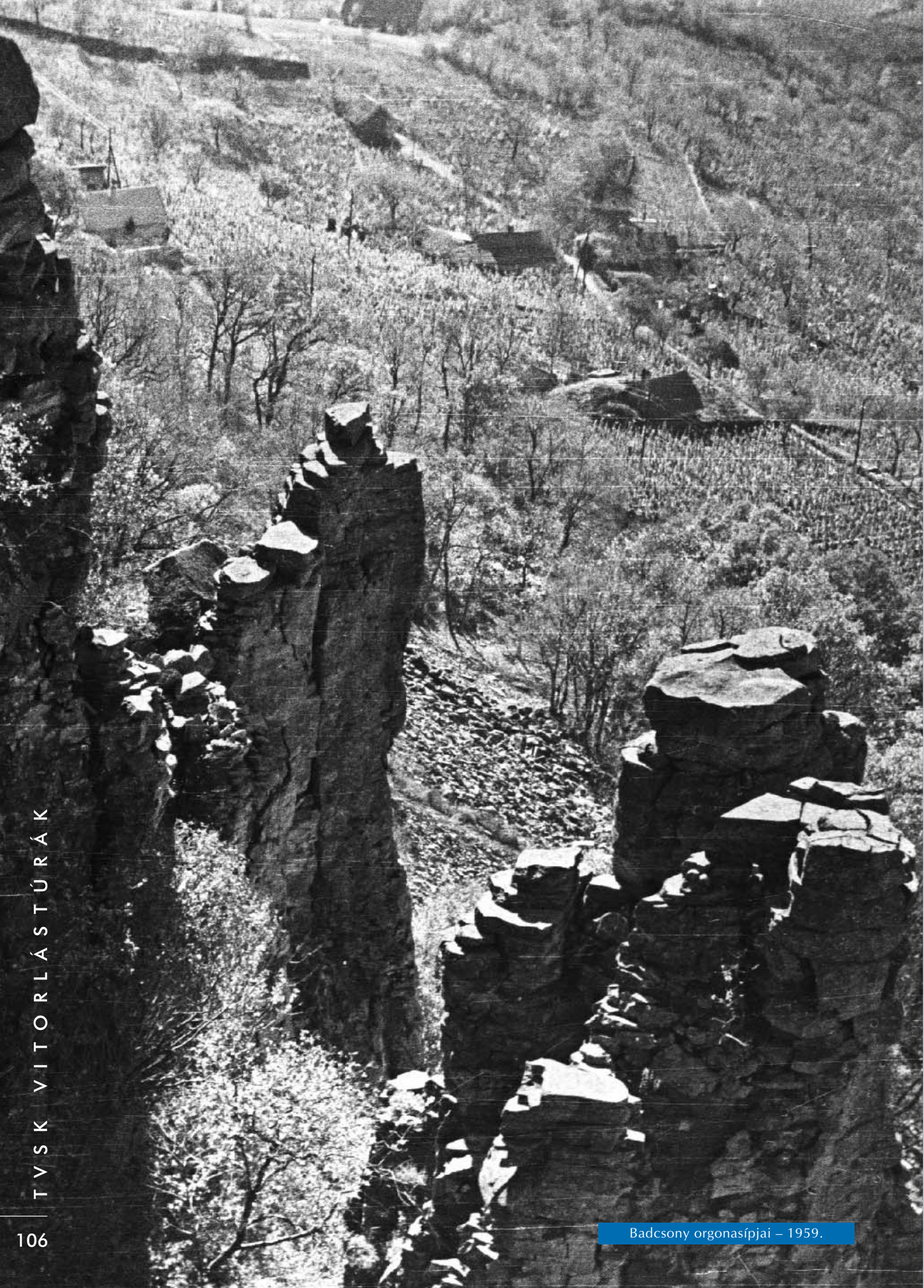
Egykorú lellei szomszédommal és örök jó barátommal, Jankovich Pistával 1930–34. között (10 évesek voltunk!) kezdtünk vitorlázni lugvitorlás csónakjainkon. Nagybátyám – a szeretett Tibor bácsi – 10–12 éves korunkban gyakran vitt mindkettőnk a Mesteren. Nekem ezek a vitorlázások kezdetben nem jelentettek különösebb örömet. Ha frissebb volt a szél, a Mester megdült, én pedig féltem. Ha hullámzott a Balaton, hányinger is környékezett, ami éppen nem kellemes. Amikor én vezettem vitorlás csónakunkat ez nem jelentkezett! A két családi vitorlás csónakot azután Pistával modernizáltuk. Így jött létre a wunderklasse (csodaosztály). A lugvitorlát úgy forgattuk, hogy abból gaffos nagyvitorla alakult. Orrvitorlát is szabtuk, és az árbocot merevítőkkal láttuk el. A wunderklassén kellemes volt a vitorlázás. Eleinte a part közelében vitorlázunk, utóbb, ha az időjárás és a szélviszonyok engedték, egy-egy túlparti kirándulásra is rászántuk magunkat. 1936-ban – ekkor már 17 éves voltam – édesapámtól egy balatoni dingit kaptam ajándékba, a Mócit (D. 29.). Pistával kettesben jártuk a Balatont, és elkezdtünk versenyezni. 1937-ben Pista is kapott dingit, a Tacsót (D. 44.). Pistával télen hetente elméleti vitorlás önképzésre jöttünk össze, a gyakorlati vitorlázás alapjait ekkor már ismertük.

Azután most képzeljük magunkat a harmincas évek kezdetének időszakába. Gyermekek részére vitorlás hajó (például Cadet) ebben a korban még nem létezett. Nem volt mentőmellény, olykor egy-egy parafaöv. Nem voltak megbízhatóan működő motorosok, amire pedig a mentésnél nagy szükség van.

Az eddigiek előrebocsátása után úgy gondolom, hogy a biztonság szem előtt tartása mellett gyermek, illetve ifjúsági vitorlázson nyolc-tíz éves korban célszerű és érdemes az elméleti és gyakorlati vitorlás- és versenyoktatást (ha a gyermeknek van érzéke hozzá) elkezdni. A gyermekek fejlődésében és fejlettségében jelentősek az egyéni különbségek, a jelentősebb részképességeket ajánlatos döntésünkönél külön-külön is megfontolni. A nyolc-tíz éves korban kezdődő oktatásnál fontos, hogy az játékosan, de mégis komolyan, határozottan, következetesen, könnyedén történjen és ne legyen fárasztó.

A másik megjegyzés: vitorlázni, versenyezni csak sportszerűen érdemes. Álljon itt néhány mondat a Magyar Vitorlás Szövetség által 1959-ben Almádiban rendezett női és ifjúsági bajnokság programjának köszöntőjéből: „... A versenyvitorlázás nemes játék szigorú szabályokkal. A játék akkor szép, ha a résztvevők betartják a szabályokat. Igaz, ez sokszor kemény akaratot és önfegyelmet kíván. Versenyzők, legyetek csendesek és szerények! Az igaz vitorlázó küzd és állja a nehézségeket, csak a sportszerű küzdelemben elért eredménynek örül. Mindenkiről jó szándékot tétel fel, versenyzőtársaival szemben jóindulatú, saját magával szemben szigorú kritikus, mással szemben elnéző...”

Jó szöveg!
Szénási József



Újkori TVSK Gyerektúrák

Az előzmények ismeretében érthető volt, hogy Alsóörsön ismét felvetődött a gyerektúrák gondolata, amikor újra sok gyerek járt szüleivel rendszeresen a telepre. Elsősorban azoknak a fiataloknak körében vetődött fel a régi túrák felújítása, akik az ötvenes években részesei voltak a sikeres nyári kalandoknak.

Régen, még az ötvenes évek elején, Szénásy József, Jankovich István és Schmalz József kezdeményezése nyomán, a Vasas keretei között, a háború előtti BYC-tagok túráinak mintájára kezdődtek a gyerektúrák. Ebben az időben, első alkalommal 1954-ben, a nagy Nemerével és néhány más hajóval túrázott sok fiatal. Persze, elsősorban – különösen gyerek szemmel – a hatalmas Nemere II., a Kékszalag-győztes, később Kékszalag-rekorder hajó volt a fő attrakció, minden gyerek erre szeretett volna kerülni, így váltották egymást. Az első túra előtti télen elméleti vitorlástanfolyamot tartottak a szervezők a fiatalok részére, majd ebben az évben, júliusban került sor az első túrára. A mai nagymamák és nagypapák voltak akkor gyerekek, azaz akkori gyerektúrák főszereplői.

Persze az idők során ők is felnőttek, sokan közülük a hatvanas évek közepén, vagy a második felében már maguk is gyereket neveltek. Ez volt az az időszak, amikor a mai dédszülők a Vasasból a Videotonba kerültek, ahonnan rövidesen »eltanácsolták« őket. Ekkor, ők alapították, a TVSK keretein belül, az alsóörsi telepet. Ennek a telepnek megálmodója, a munkálatok fő szervezője és irányítója, később a telep vezetője az a Schmalz József volt, aki annak idején, az ötvenes évek első felében Szénásy Józseffel és Jankovich Istvánnal kezdték szervezni a sikeres gyerektúrákat, valamint kormányosként és legénységként is győzött a Nemere II-vel a Kékszalagon.

A kikötő gondolata és a használatba vétele között perze eltelt néhány év, így máris a hatvanas évek végén, a hetvenes évek elején járunk. Ekkor az új kikötőben egyre több gyerek ismerkedett a vízi élettel és a hajózással. Természetesen a fiatal szülők is szerették volna az új generációt megtanítani vitorlázni, és maradandó vitorlás élményt szerezni nekik. A példa adott volt, az ő gyerektúra emlékeik kitörölhetetlenül megmaradtak számukra, így egyértelműnek tűntek a teendők. A korábbi szervezők egyike, természetesen Schmalz József vállalta újra a túrák szervezését, és pár társával azok lebonyolítását. Az unokáknak – és az ő koruk béli gyerekeknek – a hetvenes években újraindította a gyerektúrákat.

A Nemere II sajnos már nem állt rendelkezésre, így ehhez új hajókra is szükség volt. A TVSK-ban a hetvenes-nyolcvanas években dúlt a saját kezű hajóépítés: 25-ös jollekat vontak be műanyaggal, majd 25-ös jollekat, később pedig Rebelleket építettek, illetve Alsóörsön volt 15-ös jolle, Beluga, 22-es cirkáló is. Ezekkel a hajókkal kezdődött a gyerektúrák második korszaka.

A gyerektúrák 6–7 nap alatt járták körbe a Balaton fő kikötőit Alsóörstől Keszthelyig és vissza.

A nyolcvanas évek elején, amikor a mai szülői generáció volt hat-tíz éves gyerek, már a saját hajókkal, minden év augusztus első hetében indult Schmalz József szervezésében a gyerektúra. Ez volt a nyár fénypontja, erre mindenki nagyon készült, és aki csak tehetett ott volt. Az Alsóörsi csapatot kiegészítette Fűzfőről a volt a Vasasos Korompay család sok gyermekével.

Amikor még kicsik voltunk, akkor is az volt a fő feladat, hogy mi a gyerekek minél többet kormányozzunk, húzzuk fel a vitorlát, tegyük fel a perzeninget, segítünk a vitorlacserében, mert akkor még sokan – többek között mi sem – tudtunk reffelni. Az elsődleges cél volt, hogy mi gyerekek jól érezzük magunkat, szép emlékeink



Kincskereső térkép tanulmányozása egy hajóban – 1983.



Díjkiosztó – 1983.

Állandó résztvevők: a Dögök és a Paloma – 1984.



maradjanak, és megszeressük a vitorlázást, de e mellett az is fontos volt, hogy minél többet tanuljunk és önállósodjunk a hajón.

Persze akkor sem volt gyerektúra vihar nélkül. Biztosan féltünk az elején a ötös, hatos, pláne az erősebb szelekben, de erre már nem emlékszünk, inkább az maradt meg, hogy milyen bátran viselkedtünk, és így lesznek ezzel a mai gyerekek is. Évről évre jobban viselték az erős szelet, és ma már biztosan vezetik a hajót a nagyobb szelekben is.

Persze mindig a szép időt – ez számunkra a napsütés és a friss, hármás-négyes szél – lestük. Azonban a legnagyobb élményt és izgalmas emléket mégis azok a gyerektúrák jelentették, amikor erős szél fújt, esetleg viharba kerültünk, ez utóbbi – a tapasztalt vezetőinknek köszönhetően – inkább csak a kikötőkben ért bennünket. Előfordult, hogy több havária is történt, de élénken emlékszem olyan túrára is, amikor végig szakadt az eső, és nem volt már száraz ruhánk.

A gyerektúrák során eleinte talán tíz, vagy inkább kevesebb hajó vett részt, de hamarosan húsz hajóból álló flotta gyűlt össze, mert az egyre növekvő gyereksereg már nem fért volna el kevesebben. Amikor útközben ért a flaute, nem fújt a szél, akkor sokszor összekötöttük a hajókat a vízen, és a gyerekek fürödtek, úsztak vagy vízilabdáztak. Dinnyét enni is ilyenkor volt tanácsos, mert sokszor bokáig maszatos lett a társaság, és a »mosdó« közel volt. Előfordult az összekötéseknél olyan próbálkozás is, hogy hányan férnek el a Gittán, de nem sikerült elsüllyeszteni. A felnőttek, ha nehezen is állták meg, de távol tartották magukat az ilyen és hasonló gyerekcsínyektől, rendszerint összegyűltek egy-két hajóra és beszélgettek, persze a víz, a túrák, a viharok és más kalandok jelentették a témát. Sokszor a gyerekek – miután elfáradtak – is köréjük telepedtek, és hallgatták a felnőtteket. Máskor előfordult, hogy komoly kártyaparti – főleg bridzs, esetleg rómi – alakult ki.

Régen – nem lévén hűtőtáska – a vizet is cserépkorsókban vittük, ami hűvösen tartotta, és nyolcévesen a nagy korsó füléből lehetett inni.

A túrákon rendszeresen kirándultunk: Badacsonyra, vonattal Csobáncra stb. Nem hagytuk ki soha a Keszthelyi Fesztetics-kastélyt. Persze a túra során rengeteget tanultuk: vízről ismertük meg a hegyeket, illetve a Balaton falvait és városait, tanultuk meg a települések neveit. A kikötők közül sokat ismerünk fel azóta is a víz felől. De az is nagy élmény volt, amikor a túra első állomása Siófok volt, ahol beúsztuk a strandra a lemacskázott hajókról, mert egy óriási csúszdán lehetett lecsúszni, és azt feltétlenül ki akartuk próbálni. A nagyapám adott egy csomó tízest, mert ennyibe került egy menet.

Este, az átélt izgalmak után, rendszerint hullafáradtan mentünk aludni. A felnőttek még traccsoltak egy keveset, általában előkerültek a demizsonok, de pár fröccs után ők is korán lepihentek, mert másnap a sok gyerekhez szükség volt a türelmükre és az energiájukra.

Ahogy nőttek a gyerekek, már egyre színesebb programot szerveztek a gyerektúrákra. Schmalz Józsefnek Hegyi Dénes segítette a szervezésben, elsősorban új ötleteivel segítette, hogy minél változatosabbak legyenek a gyerekek programjai. Dénes találta ki a számháborút, és készített hozzá számokat, ezek ettől kezdve állandó résztvevők lettek a túrák során. A számháborúnak két változata is volt, az egyik a mindenki által ismert, mondhatni szokásos, de az igazi kalandot a kincskereső számháború jelentette. Ilyenkor két csapat egy-egy térképet kapott, és annak alapján kellett megkeresni az elrejtett kincseket, amit az akkori idők népszerű édességei jelentettek: dunakavics, meggyes és Muki cukor, meg a jó öreg ropi stb. A játék továbbfejlesztését jelentette, amikor a csapatok dolgát az



Fürdő, Pandora – 1984.



2004.

2004.





Kis-Balatoni kirándulás – 2014.

A Gyerektúra lobogó – 2014.



apukákból álló kukkeres »sárkányok« nehezítették a kincskereső számháborúban.

A gyerektúrákon az is buli volt, hogy egy-egy szakaszt más hajóján lehetett megtenni. A felnőttek is csak eleinte – nem is túlzott meggyőződéssel – tiltakoztak, mert kiderült, ilyenkor a barátok vagy barát nők más hajóján mindig jobban viselkedtek, és többet is segítettek. Később már a más hajón alvás is megengedett volt.

Volt olyan gyerektúra, amikor az volt a feladat a fiatalok számára, hogy ki tud több pecsétet gyűjteni a TVSK túranaplóba. Ez azt jelentette, hogy minden kikötőnél megálltunk, kiszaladtunk a kikötőbe vagy hajóállomásra, esetleg vasútállomásra pecsétért, és indultunk tovább. Gyors hajók előnyben voltak!

Néhány alkalommal úgy kezdődött a túra, hogy dudaszóra a parton lévő összehajtogatott vitorlákat a gyerekeknek kellett felszerelni az induláshoz. Egy alkalommal nagy derűtséget okozott az a hajó, ahol a nagyvitorla alsó élét az árbocha húzták.

Volt rendrakási verseny is a túra végén, ahol azért nem kaptunk például maximális pontot a nagypapám hajóján, a Dörmögő 2-n, mert nem szedtük be a kikötőben a nemzeti lobogót. Például én ezt azóta soha nem felejttem el.

Persze tartottunk főzőversenyt, ahol minden hajó gyerek legénységének kellett lecsót főzni, amit egy szigorú zsűri értékelt.

Sajnos a főszervező Schmalz József – a nagypapám – 1985-ben az örök vizekre vitorlázott. Fia, József és leánya, Ildikó, az én édesanyám, azóta is folyamatos résztvevője a túráknak apjuk hajójával. Leánya vállalt aktívabb szervezőmunkát a telepen, és ő folytatta édesapja nyomán a túrák szervezését.

És így ment ez sok-sok éven át, amíg egyetemisták, illetve dolgozók nem lettek az új gyerektúra generáció tagjai. De az Alsóörsi TVSK-ban nincs szezon gyerektúra nélkül, így a szülők folytatták a hagyományokat, míg nem kezdtek nagyszülővé válni. Néhány évig azonban kevés gyerek volt a telepen, ezzel együtt a túrákon, így ezekben az időkben már inkább felnőtt túrákról beszélhetünk, és a borkóstolás váltotta fel a számháborút, de a tradíció tovább folytatódott. Így idő után ismét egyre több unoka született, és ahogy nőttek, kezdték ismét benépesíteni a gyerektúrákat.

A gyerektúra megkapta a Dr. Schmalz József Emléktúra nevet, amelyet a gyerektúra záró hagyományos bográcsigulás elfogyasztása után, meghatottan szavazott meg a közösség.

Ahogy a gyerekeim elérték a 3,5–4 éves kort mentek a nagyival és a nagybácsival gyerektúrázni. Nagyon várták, hogy mehessenek, és minden alkalommal rengeteg szép élménnyel tértek haza. Az Alsóörsi TVSK-ban most van felnövőben a legújabb generáció, nagyon sok a gyerek. Kíváncsi voltam milyen az újkori gyerektúra és négy évvel ezelőtt úgy gondoltam, kipróbálom.

Hát... a gyerektúra saját gyerekekkel ugyanolyan nagy élmény, mint gyerekként, sőt, felnőtt fejjel talán még jobban élveztük. Igaz, most már nem mindenki a hajón melegíti a babkonzervet, de azért akadnak olyanok, aki még kitartanak a hagyományos túrázásnál, és mindennap főznek. Sokan viszont a kikötők éttermeit gazdagítjuk. De a mai gyerekek sem fürdenek egy hétig máshol, mint a Balatonban.

Három évvel ezelőtt kezdtem segíteni anyukámnak (Zolnay Gáborné, vagy ahogy őt ismerik: Schmalz Ildikó), aki továbbra is szervezi a túrát, intézi a kikötőket, én pedig elkezdtem a gyerekprogramokkal foglalkozni, újabb lehetőségekkel kiegészíteni a kikötőben töltött idő kihasználását. Három éve húsz hajó és harminc-negyven gyerek vett részt a túrán, de mivel egyre több a gyerek, így tavaly

már harminc hajóval mintegy hatvan gyerek vitorlázott. Idén pedig újabb csúcsot döntöttünk: 35 hajó, 75 gyerekkel járta a Balatont. Idén már nem maradt Alsóörsön ott-hon gyerek a gyerektúra hetében.

Három éve történt, hogy Ádi néni – Fináczy Ernőné –, mint gyakorló dédnagymama is becsatlakozott egy-két napra a társasághoz. „Úgy gondoltam, hogy Marci fiam, aki még hetvenéves sem volt akkor, mégsem engedhettem el egyedül...”

Ebben az évben fordult elő első alkalommal négy generáció jelent meg a gyerektúrán, és a kívülről érkezett barátaink igencsak ámulnak, hogy ilyen is létezik még a rohanó világunkban.

Idén visszahoztuk a korábbi gyerektúrák izgalmas játékát, a kincskeresést, amit Szigligeten egy szép mesével indítottunk, és csak több próbatétel után kereshették meg az elrejtett kincseket a csapatok.

A hagyomány szerint, Ábrahámhegyen mindig paprikás krumplit főzünk, természetesen bográcsban, amit idén sem hagyhattunk ki.

Szintén sokéves gyakorlat, hogy Keszthelyről busszal megyünk a környező várromok felkutatására, illetve idén a Kis-Balatonhoz is ellátogattunk.

Egy grafikus klubsztársunknak köszönhetően az elmúlt három évben már van gyerektúra-pontgyűjtő füzetünk, zászlónk, és a gyerekek gyerektúra pólót is kapnak ajándékba, amit büszkén viselnek.

Zolnay Ildikó

A gyerektúrák gondolata persze nem csak az alsóörsi telepen vitorlázók fejében fogant meg, hanem gyakorlatilag minden TVSK-kikötőből indultak a fiatalok részére szervezett hosszabb-rövidebb kirándulások, de a többi kezdeményezés a nyomába sem ért a eredetinek. Így nem meglepő, ha egy idő után mások is csatlakoztak az Alsóörsiekhez.



Az eső nem akadály a kincskeresésben – 2014.



Ádi Néni

Gyerektúra pontgyűjtő füzet – 2014.

Dr. Fináczy Ernőné, Deseő Mária Adrienn

Ádi néni – mindenki így szólítja – legenda. A magyar vitorlássport egyik híres és sikeres dinasztijájának oszlopa, Fináczy Marci (László), György és Pál édesanyja, 94 éves. A férjével, Marcival (aki hivatalosan Ernő) 1939-ben februárban ismerkedett meg egy megyebálon. Húsvétkor levitte a Tihanyi Yacht Clubba, a piarista cserkészek vitorlázó egyesületébe, amelynek alapítója volt, és egy Balatoni dingivel kivitte vitorlázni. Jókora szél volt és hűvös. Amikor hazafelé mentek kocsival, megkérte a kezét. Marci bácsi azt mondta neki: „Mert nem hisztiztél.”

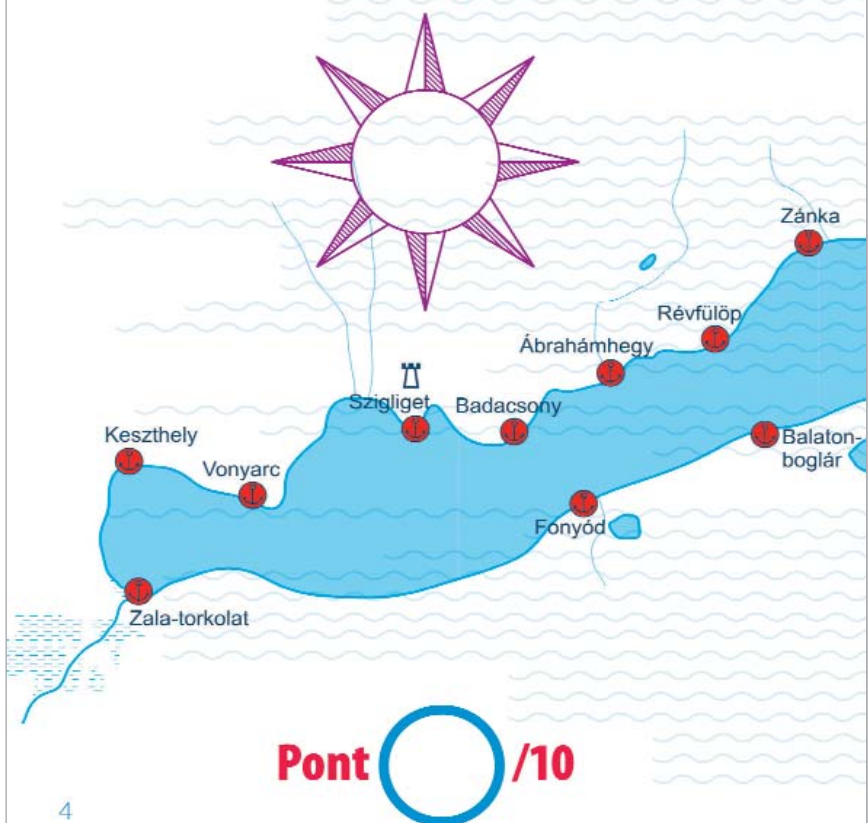
Évtizedeken át vitorlázott a férjével a Kócsagon, 88 éves korában Gyurka – ahogy ő hívja – fiával Kékszalagot nyert. Állandó nyári rezidenciája ma is az alsóörsi TVSK kikötőben lévő kis faházban van.

– Kékszalagon először a háború utáni elsőn, 1947-ben indultam. Akkor minden résztvevő egy-egy oldal szalonnát kapott, mert úgy fogták a versenyzőket, hogy induljanak! Aztán nagyon sok Kékszalagon mentem.

– Három fiunk született, mindegyik vitorlázik. Marci fiamat (aki hivatalosan László, de őt is mindenki Marcinak hívja, amint édesapját, Ernőt is) 1956-ban Tahy Péter hívta vitorlázni a Vasasba. Szólt neki: „Moly bajnokság lesz, gyere indulj el.” Marci két nap vitorlázás után megnyerte a bajnokságot, úgy, hogy az első futamban rászóltak, a bóját a másik irányból kell kerülni... Gyurka nem is tudom hány Finn – és mindenféle – bajnokságot nyert, Pali pedig jó hollandis volt... Ahogy én látom, az unokák közül Peti vitorlázik jól, majd következő generációból Gábor kisfia, Balázs fog. Szerintem ő lesz az utód, boldog, ha vízen van, a hajóból ki sem lehet húzni.

Balaton térkép

Jelöljétek be a térképen a gyerektúra útvonalát és / vagy a kikötőket ahol kikötöttünk, aludtunk!





25-ös flottatúra: kirándulás a Deák-kúriához



Pincelátogatás Vágó Zutyinál



Flottatúrák

25-ös flottatúrák

A jolle bajnokság Fonyódon történt első megrendezésével egy időben merült fel az igény arra, hogy több napos, közös túrákat szervezzünk. Ennek célja a más és más kikötőkben lévő flottatagok közös meglátogatása, valamint ehhez kapcsolódó kulturális és egyéb programok megszervezése volt.

Az első flottatúrákon – 1994-ben – Balatonudvariban Bartyik Vilit kerestük fel, majd Vonyarcon Seffer Zoli és Balatonmárián a Garádi család látta a népes társaságot vendégül.

Már az első túrán is csatlakoztak olyan klubbársaink, akik nem voltak flottatagok. A kezdeti párnapos túrák fokozatosan egyhetesre nyúltak, és a kulturális programok mellett sor került egy-egy pincelátogatásra is.

Az évek során jártunk Csupakon (Molnár Feriéknel), Szántódon (Vető Józseféknel), Földváron (Grill-Bezeréti házaspárnál), Fűzfőn Fejes Karcsinál, Alsóörsön a TVSK telepen és Füreden a HYC-ben, Andorka Rudinál.

A túrákon 10-12 hajóval még éppen biztosítható a kikötés. Emlékezetes volt az Árpádkori felvidéki templomok látogatása – többen a helyi kocsmában vészték át az áldást –, a sümegi és veszprémi vár és város látogatás, Keszthelyi Helikon múzeum, az Örvényesi vízimalom, a Tű-hegy és a Deák-kúria megtekintése, vagy a kis-Balatonon tett kirándulás is.

Voltunk vendégségben a THE-ben, Szigligeten a kikötői vendéglős Marcsinál, és Tihanyban a Paraszstudvarban is. A bulik közül kiemelkedett a táskai – kisvasút és lovaskocsi közbeiktatásával szervezett – pincebuli, a füredi Koczor pincében töltött idő, vagy Ábrahamban Vágó Zutyinál tett pincelátogatás.

Martin János



Szabó Miklós – 1950.

Szabó Miklós

1927. július 9-én Budapesten született, és 1989. május 20-án hunyt el. Tanulmányait a Vörösmarty Gimnáziumban, majd a Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán végezte. Tudását családi családi hagyományként a textiliparban kamatoztatta.

Kezdetben mint ahogy édesapja is a Magyar Posztógyárban dolgozott. A nagyobb kihívás érdekében új munkahelyén Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár főmérnökéként majd vezérigazgatóként dolgozott.

Az 1950-es években szeretett bele a vitorlázásba. A Vasas SC tagjaként több versenyen vett részt a Nemere II-vel. Első hajója egy Kalóz volt, amelyet egy – Böröcz János segítségével épített – Szundi nevű Beluga követett. Az aktív és sikeres versenyzést korai haláláig folytatta, a '80-as évek elején épített Rebell típusú hajójával. Alapító és vezetőségi tagja, majd 1986-tól haláláig vezetője volt a Túravitorlás Sportklub Alsóörsi Telepének.

Egyéb TVSK túrák

Szólnunk kell a korábban sikeres egyéb túrákról, kirándulásokról, teleplátogatásokról is.

1966-67-től évente mindegy 6-8 további túrát rendez a TVSK, amelyek közül több szerepelt az Magyar Természetbarát Szövetség eseménynaptárában is.

1967-ben éppen működött a második TVSK telep, amikor kezdődtek a vitorlástalálkozók a fonyódi és alsóörsi teleptagok között, amelyhez később a földváriak is csatlakoztak.

A '80-as évektől kezdődően hosszú időn át kiírásra kerül a Széchenyi- emléktúra, a Balaton egyhetes körbevitorlázása, amelyet egyesületünk az MVSz-szel közösen rendezett.

Feltétlenül említést érdemel néhai Bedő István klubtársunk teljesítménye, aki Kalóz típusú vitorlásával végigjárta a Dunát, és 4758 túrákilométerével jelenleg is vezeti az éves rekordlistát. Ugyancsak a »többbezresek« táborához tartozott: Stricker Ervin, Takács Dénes és Ambrózi András Csaba.

A Túrász velünk! mozgalmat évente értékeljük, ami egyértelműen azt mutatta, hogy a vitorlás vitorlás túrázás hosszú időn át fejlődött. Az első negyedszázadban több mint húsz arany, száz ezüst és mintegy háromszáz bronzjelvényes minősített túravitorlázónk volt. Egy kisebb visszaesés után ismét gyarapodik a túravitorlázók tábor. Ez a Balatonon is jól látható, elég egy pillantást vetni a vízre – akár a korábban kevésbé frekvenciált területekre –, a tó kezd megtelni.

Több esemény is feledésbe merült az évek során, másokat pedig mostanában támasztanak fel. De előfordul, hogy fiatalok olyan kirándulást szerveznek, akár a tudtuk nélkül, amelynek kkorábban már volt előzménye. Mivel a túrázáshoz nincs szükség kiírásra, engedélyre, sokkal spontánabb módon szerveződnék, mint a versenyek.

Lehoczky Csaba, 1924–2003.

Korán kezdett vitorlázni, gyerekkorát a füredi szőlőhegyen állt Vadrózsa-házban és a BYC füredi klubházában töltötte. Itt tanult meg – természetesen Balatoni dingin – hajózni, ez volt akkor az elemi iskola. Vitorlázott Kalózzal, Csillaghajóval, 22-es Jolléval, 22-es Cirkálóval. Nászútját is a Balatonon töltötte, feleségével Gosztanyi Terézzel két hét alatt kétszer hajózták körbe a Balatont egy Kalózzal.

1958-ban lett saját hajója, megvett egy 1936-ban épült, elhanyagolt 25-ös Jollét, amit Lellén Hiltz mester tett hajózhatóvá (csak a gerincet és a bordákat kellett cserélni). A hajó új neve: Dögök.

Csaba és családja minden szabadidejét a Dögökön töltöttek, de nem kikötőkben, hanem túrákon, versenyeken. Két lánya született, Kati és Judit a hajón nőttek fel, még járni is alig tudtak, de már túravitorláztak. Kiváló mancsaft lett belőlük, túrán és versenyen is. Őt unokával ajándékozták meg a nagyszülőket.

1974-re az öreg fahajó karbantartása ellehetetlenült, Csaba családjával és későbbi társával, Schmidt Gyulával elhatározták a hajó felújítását. Tíz hónapos munka után az újjávarázsolt Dögök megnyerte az első versenyt, és további huszonegy néhány évig minden versenyen indult, kosáryi érmet, sok kupát begyűjtve. A 25-ös Flotta, és az új hajók is megtanulták tisztelni az old-timert és Csabát, a kapitányt. Csaba nagyon szeretett vitorlázni, túrázni és versenyezni, de társadalmi munkára is maradt energiája. Tagja volt az MVSz Nagyhajós Bizottságnak, sok éven át kapitánya volt a 25-ös Flotának, és élete utolsó napjáig a TVSK Túraszakosztály vezetője volt. Egy szerdai napon a TVSK elnöki ülésén még egyeztetette a feladatokat, másnap meghalt.

Csabának volt egy másik élete is. Kiváló mérnök volt, gyár-egység-vezetőként ment nyugdíjba. Több szakkönyvet írt, publikált szakmai folyóiratokban, szakmai tudományos társaságok munkájában vett részt. Nyugdíjazása után is folyamatosan dolgozott, tudására és tapasztalataira szükség volt.

Lehoczky Csaba



TVSK tengeri vitorlástúrák

A hatvanas években Jugoszláviába kevesen utaztak. Ugyanolyan útlevele volt szükség a déli szomszédainkhoz történő látogatáshoz, mint például Franciaországba. Ennek beszerzése nem volt egyszerű, és mindenféle (iskolai vagy munkahelyi, KISZ- vagy párt-) ajánlás, és valuta kellett hozzá. Mivel ebből nem állt jól az ország, sokszor a Nemzeti Bank nem biztosított utazási célra megfelelő külföldi fizetőeszközt. Így már ekkor megbukott a próbálkozás.

Másik problémát az anyagi lehetőségek jelentették, a nyugati országok a magyar keresetekhez mérten, rendkívül drágák voltak, és ebből a szempontból sajnos Jugoszlávia is ide tartozott. Ezért kevesen nyaraltak vagy kirándultak a gyönyörű jugoszláv tengerpartra. Vitorlázni pedig talán néhányan juthattak el erre a vidékre. Ezen akart a TVSK vezetése változtatni. Ne legyünk álszentek, őket is izgatta a dolog, de nem úgy gondolkodtak, hogy maguknak intézik a dolgot, a többi nem számít, hanem szokatlan módon sokaknak lehetővé tették az adriai túrázást.

Az előzményekhez hozzá tartozik, hogy az egyesület megalakulása óta komoly szerepet vállalt a vitorlázásoktatásban, és a továbbképzésben. 1966-ban szerveztek először nagyhajós tanfolyamot és vizsgát, amelyen húsz egyesületi tag szerezte meg a képesítést. Ezt követően 1978-ig folyamatosan, minden évben indultak a klubban tanfolyamok, amelyen átlagban negyven-ötven vitorlázó vett részt, illetve vizsgázott.

A későbbiekben, a tengeri vitorlástúrák szervezése idején, tengeri tanfolyamot és vizsgát is lehetővé tették a klub tagjainak. A ma is használatos tengeri tanfolyami anyag nagy részét a TVSK állította össze, Csellei László nyugalmazott hosszú távú tengerészkapitány segítségével. Ezt az anyagot az egyesület sokszorosította, és ezekből sajátították el a tengeri hajózásra vonatkozó ismereteket a tanfolyamok résztvevői.

Az egyesület tagjai derekasan kivették részüket a balaton-i vitorlászversenyekből és vitorlástúrákból, sokak érdeklődése egyre inkább a tengeri, szorosabban vett adriai vitorlázás felé irányult. A vezetők célja az volt, hogy a Túravitórlás Sportklub tagjai hajózhassanak a Földközi-tengeren és az Adrián. A továbbá fontos volt, hogy egyesületi tagjaink olcsón hozzájussanak ehhez az lehetőséghez, mert ezt az akkori árakon sokan nem engedhetnék volna meg maguknak.

Az egyesület tulajdonában lévő Argo nevű Balaton 31-es típusú vitorláhajó tette lehetővé a tengeri hajózás megvalósítását. Hosszas előkészületek – a hajó tengeri felszerelése és levizsgáztatása, kormányosok kijelölése, és számukra a tengeri hajóvezetői vizsga megszerzése – után, 1978-ban az Argo trailerrel indult az Adriára, ahol Zadarban került sor a vízre tétele. Innen mintegy húsz fő, öt csoportban, kilencven napig vitorlázott a jugoszláv tengerpart legdélibb kikötőjéig, Barig.

Még ugyanebben az évben visszakért a Balatonra az Argo, mivel a téli tárolás Jugoszláviában igencsak költséges lett volna. Igaz, a trailerrel való szállítás sem volt olcsó, de még mindig ez volt kedvezőbb megoldás.

A hajó a következő szezont a Balatonon töltötte, majd egy év után – amely tulajdonképpen tanulóévnek számított –, 1980-ban, 1981-ben és 1982-ben oly módon vitorlázta az egyesület tagjai a tengereken, hogy a Dunán leúsztatva, vagy MAHART-vontatással Várnába hajóztak, és onnan a gyakorlottabb kormányosok Isztambul, Dardanellák, Pireusz, és több más kikötő érintésével a jugoszláviai Barba vitorlázta. Ez jelentős teljesítmény, ha figyelembe vesszük, hogy ez, a legrövidebb úton is mintegy 1600 tengeri mérföldes utat jelent. Mindezt, enyhén szólva kevés gyakorlattal, úgyszólván helyi ismeret nélkül kellett megtenni.

Ekkor a téli tárolást már úgy oldották meg, hogy bulgáriai vitorlázók közreműködésével Várnában, a Bulgáriai Tengerész- és Diákszövetség vízitelepén tárolták az Argót. Ez per sze az Adriára az oda- és visszaút megtételét is jelentette a szezont kezdetekor, illetve a végén.

Az Argo



... és az Argóval felkeresett helyek közül néhány: Zadar



Isztambul

Várna



Tavasszal és ősszel egy-egy hónapos tengeri gyakorló vitorlázáson vettek részt Várna környékén azok, akik a következő években már »élesben« vitorlázhattak az Argón. Nagy érdeme volt ezeknek a tanfolyamoknak a megrendezésében is Csellei László tengerészkapitánynak, az egyesület tagjának is.

A Várna–Bar útszakaszt később két részletben – Pireuszban volt a váltás –, és két csoportban tették meg a jelentkezők egy kijelölt kormányossal. Akik ezen túrákon részt vettek, felejthetetlen élményben volt részük. Megismerhették, sőt, vitorlázhattak a Fekete-, az Égei-, az Jónés az Adriai-tenger csodálatos tájain, és számos kikötőt látogattak meg.

Az adriai túrázást kéthetes négy-öt főből álló csoportok számára szervezték. Ezek a csoportok tetszés szerinti útvonalon, Bartól Fiuméig gyűjthettek élményeket és szerezhettek tapasztalatot túráik során. A hajónaplók tanúsága szerint a szélszélű ötös-hatos erősségű szélben vitorláztak, többnyire alapvitorlázattal, erősebb szélben csökkentett vitorlázattal, de előfordult, hogy a kikötőben várták meg a szél enyhülését.

Végeredményben hat éven át – természetesen nyári időszakban – volt üzemben az Argo. Ebből négy évet töltött tengereken, főleg az Adrián. Ezeken a túrákon az Argo évente mintegy tíz-tizenkétezer kilométer utat tett meg a tengereken.

A Túravitórlás Sportklub tengeri útjainak példáján felbátorodva, a következő években mind több hazai vitorlázó szánta el magát adriai vitorlástúrákra. Azt tapasztalhatjuk, hogy a magyarok mind nagyobb számban jelennek meg a tengereken, általában szerényebb körülmények közt, és szerényebb hajókkal, mint a tengeri kikötőkben horgonyzó luxusjachtok. De az élmény, a tenger varázsa, sós illata, a mediterrán simogató melege, az ott tapasztalható vidám életstílus mindenkit rabul ejt, akkor is, ha néha előfordulnak nehézségek is.

Szerénység nélkül mondhatjuk, hogy a Túravitórlás Sportklub csekély anyagi lehetőségei mellett is példát mutatott, hogyan lehet kevés pénzzel, sok lelkesedéssel, no meg jó szervezéssel, néha akár nehézségekkel is küszködve a magyar vitorlázók, elsősorban a Túravitórlás Sportklub tagjai részére biztosítani a tengeri vitorlázás lehetőségét, remek kikapcsolódást és egyúttal felejthetetlen élményt nyújtani a résztvevők számára.

Nem érdektelen talán a tengeri vitorlástúrák kormányosainak nevét megemlíteni: Ambrus Gábor, Bartos Dénes, Boronkai Gábor, Binder István, Bereczki Elemér, Erdős Sándor, Fináczy György, Garádi István, Gosztonyi Pál, Frigyer Attila, Gömöri Pál, Hauser György, Lengyel László, Lepsényi István, Martin János, Muszti József, Pálos István, Sebestyén Péter, Simon István, Tormási György és Tóth László.

Ma már könnyű helyzetben van, aki az Adrián szeretne vitorlázni, mert rengeteg charter-cég ajánlatai közül válogatva, mindenféle méretű és típusú hajóval vitorlázhat. Sőt, ha szükségét érzi kapitányt vagy matrózt is bérelhet. Sajnos azonban egy tengeri túra nem olcsó mulatság, valószínűleg ma is lenne igény egy olcsó klubmegoldásra.

Az Argót 1983-ban ismét hazahozták, és Boros Béla vállalta a felújítását, de ő Ausztráliába települt, így a hajó felújítása elmaradt, az állaga egyre romlott. A TVSK akkori elnöksége alapos mérlegelés után úgy döntött, hogy a hajót eladja, ezzel véget ért a klubtagok számára az olcsó adriai túrázás. hatvanas évek közepén még nem voltak magyar chartercégek az Adrián, kevés honfitársunk járt a tengerekre vitorlázni, mikor a TVSK saját hajót üzemeltetett a Földközi tengeren. Sokan ismerkedtek meg ezen a hajón, az Argón a tengeri túrázással, sokan tengeri hajóvezetői képesítést is szereztek.



Pireusz



Bar



Pula

Rovinj



VERSENYZÉS A TVSK-BAN

A klub első éveiben, a nevének megfelelően – Túravitorlás – szinte eretnekségnek számított a versenyzés. Solti László és az alapítók gondolkodásától messze állt, hiszen ők pont azoknak gründolták a klubot, akiket a nagy vitorlás versenyszakosztályok nem fogadtak be.

Egy idő után azonban felmerült az igény, és a TVSK-tagok is részt kívántak venni a versenyéletben. Ez elsősorban a túraversenyekeket jelentette. Eleinte csak egy-két hajóval képviseltette magát a klub, de a lavina elindult... Megalakult a TVSK versenyszakosztálya, egy idő után tíz, majd egyre több hajó versenyzett rendszeresen, sőt, a nyolcvanas évek második felében már ötvennél több TVSK-hajó indult a túraversenyeken és a nagyhajós bajnokságokon. Nem kellett sok időnek eltelnie az első magyar bajnoki címig, sőt, a TVSK évekig az elsők között szerepelt a klubok ranglistáját is.

Az első kikötőversenyekeket még a hetvenes években, Fonyódon rendezték, de a többi telepen is voltak sikeres próbálkozások. A TVSK Kupa mellett ma több túraversenyt is rendez az egyesület: a Szüreti Regattát, a Rizling Kupát, a Solti László emlékversenyt, valamint a Pálos István emlékversenyt.

Ezen kívül két Magyar Bajnokság otthona is TVSK telep: a Jollék húsz éve Fonyódon, a Reginák Alsóörsön versenyeznek a bajnoki érmekért.

Amikor két túrázó – hasonló hajóval – találkozik a vízen és egy irányba mennek, mindketten egy kicsit jobban koncentrálnak, igazítanak a vitorlákon, talán szorosabban markolják a kormányt... Szóval versenyeznek. Miközben túráznak. Hát akkor miért ne lehetne ugyanezt szervezeten csinálni? Hiszen erre találták ki a túráversenyeket. Ezeken a versenyeken úgy jutunk el a kitűzött célunkhoz, hogy közben még jó páran ugyanoda igyekeznek. Végül is egy közös túra alkalmával sem szabadon választott a program, előre megbeszélik, honnan és mikor indulnak, és persze azt is hová mennek. Majd megérkeznek, és jöhetnek a közös programok. Eddig minden (majdnem) olyan, mint a szokásos, közös túrák során...

Az pedig, hogy a végén valaki feljegyz, hogy ki ért oda hamarabb, egy valódi túravitorlázónak lényegében mindegy.

Vagy majdnem mindegy. Hogy is mondjam, hát talán mégsem egészen mindegy. Azaz nagyon nem. Hát ettől verseny.

Kinek kinek vérmérséklete szerint dől el ebből mi a fontosabb, a túra vagy a verseny, és mindenki megtalálhatja benne az örömét. Ez benne a szép. Ugyanakkor ne felejtjük el azt sem, hogy egy túráversenyen rengeteget tanulhatunk, és ami minden túrázó számára fontos kell legyen, relatíve itt lehetünk a legnagyobb biztonságban, mert a rendező motorosok figyelnek minden hajóra.

A pályaverseny merőben más. Amikor pályán versenyzünk, akkor nincs egyéb szempont, kizárólag azért megyünk ki a pályára, hogy eldöntsük ki a jobb. Tiszta és világos filozófia, a többieket kell legyőzzük. Dolgunk végeztével pedig mehetünk vissza a pihenni a kikötőbe.

A pálya- vs. túráverseny két külön világ. Mégis meg merem kockáztatni, hogy nem is áll a kettő olyan nagyon távol egymástól. Legalábbis azok számára, akik a szórakozás kedvéért mennek versenyezni, számukra ez kikapcsolódás, játék, élvezet. Hasonlóan a túráversenyhez, vagy akár egy vitorlástúrához.

A profik, ha Magyarországon egyáltalán beszélhetünk a nagyhajósok körében ilyenről – néhány csapat esetében ma már igen –, akkor azok a túráversenyeken, elsősorban a Kékszalagon szerepelnek, mert ma annak van a szponzorok számára valódi média értéke. De velük nem kell a túlnyomó többségnek foglalkoznia. Mindenki megtalálja a saját osztályában a »játósztársakat«, az ellenfeleket.

A vérbeli, kishajókból kiöregedő, fajtisza versenyzőket nem számítva, általában mindenki, aki nem csak szélcsendben élvezi a hajózást, végigjárja azt az utat, ami a »kimegyünk egy kicsit vitorlázni, fürdeni és napozni« vitorlázással – vagy inkább nevezzük csónakázásnak – kezdődik, és a »menjünk el egy konkrét helyre« túrázással folytatódik, a vége pedig: »induljunk el egy túráversenyre«. A »rendszerfejlődés« alapvető, és mondhatni kötelező álmomái ezek. Ez a fejlődést járta végig az a társaság – legalábbis nagy része – is, amelyik a TVSK tagságát jelenti. A klub alapítását követő évek során nem, legfeljebb elvétve akadt egy-két hajós, aki indult évente néhány túráversenyen, majd az évek múlásával, egyre több vállalkozó akadt. Ahogy nőtt a TVSK létszáma, és vele együtt a hajópark is, a versenyen indulók száma hatványozódott a klubtagok részéről, majd a nyolcvanas években a nagyhajós mezőnyök cirka felét a TVSK versenyzői tették ki. Egyre többen és több versenyen vettek részt, már is nem kizárólag túráversenyeken, hanem a nagyhajós bajnokságokon, tehát pályaversenyeken is. A TVSK vitorlázói egyre jobb eredményeket értek el. Ennek a fejlődésnek lett a következménye, hogy a TVSK éveken keresztül a hivatalos egyesületi ranglistán az első háromban-ötben szerepelt, sőt, előfordult, hogy első helyen végzett. Olyan, korábban egyeduralkodóknak számító klubokat előzött meg, mint a Spartacus, a BKV Előre vagy a Balatonfüredi Yacht Club. Mindezt úgy, hogy az egyesület gyakorlatilag érdemi támogatást nem tudott a versenyzéshez nyújtani. (Egy időben a nevezési díj egy részét fizette a klub. – *a szerk.*)

Többen is győztek a Köztársaság, illetve a Balaton Kupa-sorozaton, amelyet a versenyévad kiemelt versenyein elért összesített eredmények alapján számoltak.



TVSK Kupa, Földvár–Keszthely



Tramontana



Állandó résztvevő a Tabu, dr. Kollár Lajos

és a Virtus, Haffner István





Hegyi Dénes sosem hiányzott



Kishamis a TVSK Kupán



Gitta

Mindaz a fejlődés, ami klub elért, a versenyeken való részvétel és az eredményeket illeti, a tagok saját, önálló elhatározásának volt köszönhető.

Azaz mégsem. Ugyanis egy időre bevezették hazánkban a hajóadót. Szándéka – bevétel az államkassza számára – ellenére, nagyszerű találmány volt a versenyzési kedv fokozására. Egyik pillanatról a másikra megsokszorozódott a versenyeken az indulók száma, mert a törvényhozók elfelejtették, ha meghagynak egy kikaput, akkor az meg is nyílik. A lehetőséget erre az jelentette, hogy a versenyeken részt vevők mentességet kaptak az adófizetés alól. Meglepetést a vitorlázók számára nem okozott a dolog, ezzel azt érték el, hogy minden »horgászladdikkal« is rajt-hoz álltak a tulajdonosok. Az adótörvény amúgy brutális lett volna, hiszen olyan terheket rótt – elsősorban a kispénzű – tulajdonosokra, hogy azt sokan nem lettek volna képesek megfizetni. Volt olyan, amúgy működőképes hajó, amelyik az értékével megegyező adót lett volna köteles minden évben fizetni, ha nem versenyez. Rossz vicc volt, de valaki(k) komolyan gondolta vagy gondolták. A kibúvó miatt azonban az adórendelet értelmét vesztette, gyakorlatilag születése pillanatában megbukott.

Az viszont óriási meglepetést okozott, hogy az adórendelet visszavonása után a versenyzési kedv csak minimális mértékben csökkent. A hajótulajdonosok tehát rákaptak a dologra, és annak ellenére versenyeztek, hogy már nem volt direkt anyagi indítékuk erre. Egyszerűen megszerették a versenyek semmihez sem hasonlítható izgalmát, hangulatát. Ez az időszak volt a nagyhajós versenyzés aranykora, a balatoni nagyhajók harmada-fele, rendszeresen versenyzett. Manapság ugyan több a résztvevő a nagyobb és patinás versenyeken, elsősorban természetesen a Kékszalagon, de a nyilvántartásban szereplő, és a versenyeken induló hajók aránya ma lényegesen rosszabb.

Sőt, az utóbbi években mélypontra jutott a versenyeken részt vevők száma. A múltidő használata valószínűleg nem helyes, van még lejjebb... Ennek számos oka lehet, az elemzés az Magyar Vitorlás Szövetségre vár, de nagy titkot nem kell megfektetni, a hazai gazdaság teljesítménye, az inflációt nem követő jövedelmek, és a középosztály jelentős anyagi lecsúszása elegendő magyarázattal szolgál. Az viszont megállapítható, hogy a visszaesés a valóban jó túráversenyeket nem, vagy csak kismértékben érinti. Ilyen például a hagyományos TVSK Pünkösdi Regatta.

TVSK Versenyszakosztály

1967-ben megalakult a Túravitorlás Sportklub Versenyszakosztálya, amelynek első vezetője Elekes Béla volt. Őt Haffner István követte ebben tisztségben.

Haffnert kiemelten kell kezelni, ő tette a legtöbbet a klub valódi versenyéletének megteremtéséért, majd felvirágoztatásáért.

Ebben a tisztségben én (Szekeres László) örököltém a feladatot, de nekem már könnyű dolgom volt, mert az elődeim által kitaposott ösvényt kellett követnem. Utánam Tormássy György, majd Majoross Bea – aki jelenleg is a szakosztály irányítója – következett.

A szakosztály munkáját természetesen sokan segítették, illetve segítik a mai napig. Közülük is ki kell emelni azonban néhány embert, akik évekig, évtizedekig önzetlenül támogatták a munkánkat. Név szerint: Bagossy Mária, Beöthy Zsiga és felesége, Gaál Éva, Fi János, Jávor László és Schmalz Ildikó nagyban hozzájárult a versenyek lebonyolításához.

A TVSK első versenye

A telepeken rendezett kikötőversenyek és a Csillagtúrák után, 1978-ban az elnökség elérkezettnek látta az időt, hogy meghirdesse első, a hivatalos versenynaptárban is szereplő, versenyét. A Túravitorlás Sportklub által rendezett regattán Révfülöp-Badacsony volt az első napi etap, majd másnap vissza. Ez a későbbiek során többször is változott, majd 1982-től a régi útvonalon – Balatonföldvár és Keszthely között – versenyeznek a hajók. (Ez azonban már új fejezetet nyitott a TVSK-versenyek sorában, így ezzel külön foglalkozunk. – a szerk.)

Az első versenyt megelőzően sok, a rutintalanságból is adódó kérdés felmerült, amelyek a versenyt megelőzően megoldódtak, így nem volt akadálya a regattának. A rajt napján azonban egy sor további probléma adódott: lerobbant egy motoros, egy másikkal menetközben adódtak gondok, késett a rendező vonata, így nem sok hiányzott, hogy nélküle kezdődjön a verseny. A dolgok szerencsére még időben rendeződtek, és a kezdeti bonyodalmakon szerencsésen felülkerekedett a háromfős rendezőgárda. Végül mindenki megnyugodhatott: friss szélben indulhatott a mezőny Révfülöpre, és végül jó versenyt futottak a hajók.

Hajnaltól egy erős keleti ébresztő a társaságot, amit a kikötött hajók átrendezésével kellett megoldani.

Bonyodalom azonban maradt a végére is. A másnapi futamot egy sajátos befutó tette emlékeztetessé. A díjkiosztó a révfülöpi mólón zajlott, az eredményeket Gáll Imre hirdette ki: „Első az Addio, második a zsűrihajó...” (A motoros ugyanis kicsit megkésve érte el a révfülöpi móló előtti célvonalat.)

1979-ben Révfülöp–Fonyód–Szigliget–Badacsony volt az útvonal, másnap Badacsony–Révfülöp–Szemes. Öt hajóosztályban, 62 nevezett hajó állt a rajtvonalra.

1980-ban az útvonal nem változott, csak a résztvevők száma emelkedett: hat hajóosztályban, már 81 induló hajóval számolhattunk.

1981-ben viszont a Balatonöldvár–Badacsony útvonalat (illetve másnap ugyanezt a távot visszafelé) teljesítették a résztvevők. Ebben az évben az indulók száma azonban csökkent, mindössze 46 hajó állt rajthoz, amiben jelentős szerepe lehetett a verseny előtti napok kedvezőtlen időjárásának. A verseny ekkor különösebb probléma nélkül zajlott, így ismét felmerült a már korábban érelelődő gondolat, hogy vissza kéne állítani a régi Földvár–Keszthely versenyt!

1982-ben került sor az első alkalommal a TVSK rendezésében a Földvár–Keszthely tóráversenyre. A korábbi tapasztalatok alapján a keszthelyi befutónál nem volt limitidő. A kétnapos rendezvény második napján, a főnyódiak öröme a befutó a Port Lacaj előtt volt.

1984-től háromnaposra bővült a regatta. A második nap – Fi János ötlete alapján – a Helikon SC közreműködésével, az Öböl Kupa került sorra. Ez azóta is egy rövid tóráverseny a Keszthelyi-öbölben, így délután lehetőség nyílt közös programokra. Ez azóta is nagyban hozzájárul a verseny népszerűségéhez.

A résztvevők létszáma a későbbi években egyre emelkedett, ennek elismeréseként a TVSK Kupa első és harmadik napján rendezett két futama, külön-külön értékelve, hamarosan a Balaton-kupa sorozat egyik versenye lett. Ezzel a verseny rangja is nőtt, ami még több indulót vonzott. A nyolcvanas években ez volt az egyetlen, az MVSz hivatalos versenynaptárában szereplő tóráverseny a nyugati medencében.

A rendezés időpontja később, a mindenkor pünkösdhöz igazodott. Érdekes, hogy a pünkösd változó időpontja miatt a 2010-es verseny a naptár szerinti legkorábbi, a 2011-es pedig legkésőbbi időpontban került megrendezésre. Az elkövetkező évtizedekben mindig e két dátum közötti időpontra esik majd a pünkösd ünnepe.

A versenyt kísérő rendezvények – eredményhirdetés, díjkiosztó, zsíroskenyér-parti – sokáig a TVSK-telepen, később keszthelyi mólón kerültek megrendezésre. A Phoenix kikötő (azaz a Libás) elkészülte után a városi mólón és itt is kötöttek ki szép számmal hajók, ami a nagy távolság miatt megosztotta a társaságot. 2011-től a verseny parti eseményei kizárólag a Phoenix kikötőben kerültek sorra, a korábbi megosztottság megszüntetése sikeresnek bizonyult.

A Pünkösdi Regatta mára az egyik legkedveltebb és legrangosabb vitorlás eseménnyé vált. Sikere nem utolsósorban annak köszönhető, hogy az egyetlen tóráverseny, ahol az egész részt vevő társaság együtt marad egy teljes napon át.

A régi verseny felújításának gondolata bő negyven-, a megvalósítás pedig több mint harmincéves.

Haffner István



Haffner István a Virtuson

Haffner István

1942. december 3-án, Gödöllőn születtem. Édesapám Aszódon volt járási állatorvos, de közbeszólt a háború, apámat kivitték a frontra. Édesanyám, Günther Magdolna, szülőfalujába, nővéremmel és velem Tevelre menekült, és tanítónőként dolgozott.

1960-ban a József Attila Gimnázium latin–humán tagozatán érettségiztem. A családi hagyományoknak megfelelően állatorvosnak készültem, de később a jelentkezésemet inkább a BME gépészmérnöki karára adtam volna be, ahol hajótervezéssel is foglalkoztak, de azt el sem küldték, apám 1956-os priusza miatt. 1963-ban protekcióval – ilyen időket éltünk – sikerült a jelentkezésemet eljuttatni az egyetemre, a sikeres felvételi után természetesen létszám feletti lettem. Ebben az évben elhatározták, hogy a KGST elektronikai fellegvára Magyarországra lesz. Nosza, minden sikeresen felvételiző létszám felettit azonnal felvettek az esti tagozatra. Diploma után a Mechanikai Laboratóriumban stúdiómagnó-fejlesztéssel foglalkoztam. A számlárlétra minden fokát végigjárva, főkonstruktoréként érhettem meg a cégem megszűntét. Boldog harminc év volt, a munkámat az elsőől az utolsó percig élveztem, a fél világot beutaztam, és a szabadalmi díjaimnak köszönhetően a tisztas megélhetésen felül sikerült azt a régi álmot is elérnem, hogy nagyhajó-tulajdonos legyek.

1970-ben kötöttem házasságot, feleségem Mikó Imola, aki két fiúval ajándékozott meg. Miklós történész diplomás vállalkozó, Márton ügyvéd, mindketten vitorláznak. Négy unokám mindegyike vízimádó.

1983-ban egy többnyire végzetes betegséget sikerült élve megúsznom dr. Nyáry István, a Vihar nevű 22-es cirkáló tulajdonosa hathatós segítségével.

1954-ben Ábrahámhegyen találkoztam először a vitorlázással. Ninausz Gyuritól, Perjés Istvántól kaptam az első leckéket. 1958-ban König József egy vadonatúj kalóz boldog birtokosa személyemben lelkes legénységre talált, majd néhány év múlva megvásároltam tőle a hajót. Poór Károly barátommal közösen a D2-es Dragon, majd egy Európa 30-as, a Virtus tulajdonosai letünk. Sikerült az időnként változó tulajdonostársakat kivásárolnom, így máig is fontos része ez a hajó az életemnek.

1975-ben beléptem a TVSK-ba, és versenyezni kezdtem. 1980-tól a nagyhajós flotta felmérőjeként tevékenykedtem. 1981-ben dr. Pálos István, a TVSK elnöke felkért a versenyszakosztály vezetésére. 1983-ban a megalakuló Európa 30-as flotta osztálykapitánya lettem. 1989-ben a Nagyhajós Bizottság elnökévé választottak, 1994-ig töltöttem be ezt a tisztséget. 2004 óta a TVSK balatonalmádi telepének sportvezetője vagyok.

TVSK KUPA FÖLDVÁR–KESZTHELY

A Vitorlázás 1972. augusztusi számában, *Legyen vagy ne legyen?* címmel, Sárközy Lóránt pendítette meg a húr, sokak vágyának hangot adva, miszerint jó lenne a régi szép Földvár–Keszthely versenyt újra programba iktatni!

Azután tíz év csend következett...

A TVSK már a '70-es évek vége felé a nyugati medence felé vette volna az irányt. Különösen a fonyódiak szorgalmazták, hogy legyen végre egy olyan verseny, aminek a végén nem vár rájuk hosszú utazás a honi kikötőbe! Így született meg – a háború utáni Földvár–Keszthely verseny mintájára – a TVSK Kupa gondolata, igaz, azt 1978 és 1981 között még más útvonalon futották. 1982. óta azonban ismét Földvár–Keszthely a versenytáv.

A versenyt egy időben Dataware Kupának, manapság Pünkösdi Regattának nevezik. A verseny fő szponzorai a Dataware, HP Buda, Pannon gsm voltak.

A Hajó Magazin és a Vitorlázás cikkeiből állítottuk össze a verseny történetét.

Földvár–Keszthely, 1946–1968.

Előzmények – ha jól utánanézzünk a dolognak – azért általában vannak... Most viszont keresgélni sem kellett, dr. Szabó József osztotta meg emlékeit a Földvár–Keszthely verseny 1953-as beszámolójával. A háború után újraéledő magyar vitorlássport versenyzői között nagyon hamar népszerű és látogatott lett ez a túraverseny. Az első 1946. július 10-én rendezték, az utolsóra 1968-ban került sor. Ez a regatta tekinthető – a Kékszalag után a mai napig legnépszerűbb túraverseny – a TVSK Kupa előzményének.

Számos szép emlékem kötődik ezekhez a versenyekhez, melyeken – néhány kihagyással – 1953-tól egészen 1968-ig részt vettem, és sok fekete-fehér képet készítettem ebben az időben, többek között, ezeken a versenyeken is. Az emlékeim az idő múlásával egyre inkább halványulnak, de a képek megmaradtak, és felelevenítik őket. Volt azonban egy olyan verseny, melyen egyetlen kép sem készült, a gépem elő sem vettem, mégis, ma is jól emlékszem minden részletére. Erről a versenyről számolok be a következőkben...

A második világháborút követően – a Kékszalag után – a leglátogatottabb túraversenynek a Földvár–Keszthely regatta számított, amelyet akkor, általában július végén, augusztus elején rendeztek, és két futamból állt. A kezdeti időkben kishajók is indultak, amelyek a nagyhajók előtt egy órával rajtoltak, így teremtettek valamennyi biztonságot, mentési lehetőséget a kishajók számára, hiszen a nagyobb, gyorsabb hajók baj esetén segíthettek nekik. Általában Badacsony táján találkozott a két mezőny. Az első futam után, vasárnap pályaversenyt hirdettek a kishajók részére, míg a nagyhajók a második futamot teljesítették földvári befutóval.

A versenyen rendszerint 40–50 hajó állt rajthoz, ami akkoriban népes mezőnynek számított. Az indulók már péntek délután igyekeztek Földvára, de befért mindenki, akadt hely bőven. Más viszonyok voltak akkor. Ha jó szél fújt, a mezőny eleje még délután befutott Keszthelyre. Így volt ez visszafelé Földvára is. A pálya a hatvanas években módosult, rövidült, a Keszthelyi-öböl hajózási viszonyai miatt a hajók már csak Badacsonyig mentek. A hatvanas évek második felében a pálya tovább rövidült, és a befutót már Révfülöpre tették. Különösen hangulatosak voltak a keszthelyi befutók, ami után a résztvevők a Hullám teraszán gyűltek össze, a később érkezőket lelkesen fogadva. A verseny megbeszélése általában késő este, igen jó hangulatban ért véget. A Keszthelyi-öböl viszonyai miatt messze a kikötő előttre tették a célt, és ezért a hajók kint horgonyoztak le. Innen kellett a rendezőknek csónakon, motoroson kivinni a résztvevőket és este vissza. Másnap reggel nemegyszer az ébredő vitorlázókat meglepő látvány fogadta. A hajók a szél irányától függetlenül mozdulatlanul, össze-vissza álltak. Ilyenkor az történt, hogy az éjjel bejött erős délnyugati szél kivitte a vizet a hajók alól, így azok a lágy iszapban mozdulatlanul ültek. Az ebből a helyzetből való kijutás időt vett igénybe. Hol saját erővel, a hajó megdöntésével, vitorlával – de előfordult, hogy csak a motoros segítségével – sikerült elszabadulni.

Fogalom volt abban az időben a „csuhu”. Így nevezték a Szent Mihály-kápolna után Keszthely felé a vízben található káka- és sásszigeteket. Ha a hajók ezek között egyenest át tudtak menni, akkor előnyre tehetek szert. Ez a manőver – a jollékat nem számítva – kockázattal járt, a kielerek nem is igen próbálkoztak vele, kivéve Dulácska Györgyöt, aki az 1951-es Kékszalagon – erős szél és magas vízállás volt – a Rabonbánnal átment. A háború előtt Heinrich Tibornak a Kékmadárral szintén sikerült. Ő úgy gondolkodott, ha kimarad a szél, majd visszajön, elfekteti a hajót, és az kiszabadul a lágy iszapból. Akkor sikerült, de az is megtörténhetett volna, hogy jobban belefúródik. Akadt, aki hiába próbálkozott. A Kenesének – akkor már nem Petőfi-Meteor-hajó volt – már nem sikerült. Komoly nehézségbe ütközött később a hajó kiszabadítása.



A Rabonbán az '50-es években a Földvár–Keszthely versenyen



A nagyhajókat – a biztonság miatt – a kishajók után indították

Szigliget





A 25-ös jollek a kor leggyorsabb hajói közé tartoztak



Badacsonynál

A Szigligeti-öbölben Földvár felé



A pályán Diás után hínár is akadt bőven, ami bizony lefogta a hajókat, és nehéz volt kiszabadulni belőlük. A kormány közé beszorult hínár vibrálásával csökkentette a hajó sebességét.

Örök téma maradt végig, hogy hol jobb menni: az északi vagy a déli parton. De a verseny végén mindig kiderült, melyik félnek volt igaza... Én pedig fotografáltam, mert a Balaton és a vitorlázás fényképezésére igazán a túrav verseny ad lehetőséget. A menet közben változó táj, az időjárási tényezők állandóan új témát jelentenek.

De volt egy Földvár–Keszthely túrav verseny, ahol egyetlen képet sem készítettem: az 1965-ös, amely bizonyos tanulságokat is rejt magában. Úgy történt, hogy akkor én vittem a Rabonbánt. Meleg, júliusi nyári napra ébredtünk. Igazi strandidő ígérkezett, nem nagy örömeinkre. Reggel gyöngre, talán kettes északkeleti szél fújt. A rajtvonalat a földvári kikötőtől keletre állították be, és figyelembe véve a szél irányát, letettek egy bóját a Csúcs-hegy vonalában, közel a Tihanyi-szoros bejáratához. Ezzel sikerült egy kis cirkálószakaszt elérni, aminek az volt a célja, hogy a rajt után a mezőnyt széthúzza. Mi jól rajtolva, elsőnek értük el a tihanyi bóját, de már előre láttam szomorú sorsunkat a bója után. Ismertem a Rábit, tudtam, hogy a gyöngre kettes hátszélben biztosan lemaradunk. Ez bekövetkezett, a gyors hajók rövid időn belül elhúztak mellettünk. Az egész mezőny felvette a tiszta hátszélben az „ésszerű” menetirányt: Badacsonyt, ami a célt is jelentette. Kialakult a 40–50 hajós mezőny széthúzódnak vonala. Legelől a cirkálók haladtak. A helyzet felismerése után elhatároztam, hogy ebbe a menetbe nem szállok be. Döntöttem: lent maradok a déli parton, kimegyek a mélyvíz határig, és megcélzom Szemest. Sok vesztenivalónk nem maradt, ha nem jön be, legfőleg a mezőny végén végzünk, ugyanúgy, mintha az északi parton mentünk volna. Mindenki elment az északi oldalra, mi maradtunk a délin. Távolabbi tervem az volt, ha a szél iránya gyökeresen nem változik, akkor végig a part közelében maradok, lemegyek egészen Fonyódig, onnan félszélben gúnuával átmegyünk a Balatonon a célhoz. A szél ereje kettes-hármas között változott, és változatlan irányból fújt. Szokatlan volt egyedül vitorlázni egy versenyben, furcsa volt az is, hogy ennyire kint mentünk a parton, nem messze a fürdőzőktől. Idegesítő volt ez a magányos utazás. Amikor elértük Lellét, úgy tűnt, hogy az élcsoporthoz vagyunk egy vonalban, persze attól is függ, hogy honnan nézzük. De ez már nem tűnt rossznak. Többször is arra gondoltam, mi lenne, ha már Lelle után megpróbálnánk a Badacsonyt megcélózni, mert a mostani menetnél az gyorsabb. Nehezen bírtuk idegekkel... Fonyódnál közeledve látszott, hogy az élcsoporthoz három hajó nagyon előrement, ugyanakkor a haladásuk mintha lelassult volna. Lehet, hogy a badacsonyi cél miatt már közelebb kellett menniük a hegyhez, ez okozhatta a szél gyengülését és a lassúbb menetet. Reménykedtünk... az első hajóval lehattunk egy vonalban. Végre elértük a fonyódi kikötőt, és a spinnakert helyére gúnuát húztunk, a hajó felgyorsult a félszélben, és úgy látszott, hogy a Rábi vonala a cél és az első hajó között van. De még át kell menni a Balatonon! Főnt a hajók egyre inkább lassultak. Már láttuk a kikötő előtt a zsúrihajót, mi még mindig egy kicsit előbbre voltunk mint az északi oldalon vezető hajó. Elég lesz-e ez a cél? Izgalmas pillanatok következtek, már nem volt mit tenni, csak a hajó sebességére kellett vigyázni. Azután elérkezett a befutó. Az első hajót, a Kékmadarat már nem tudtuk megfogni. Két hajóhosszal ment be előttünk, utánuk nagyobb távolságra a Trinidad következett, majd később a többi. Amikor átmertünk a célvonalon nem csak a zsúri, de a Kékmadár és a Trinidad spontán ovációja is fogadott bennünket.

Ez volt életem egyik emlékeztető túrav verseny, ahol a reménytelennek tűnő helyzetből, egy bizonytalan versenytaktika végül is sikeresen zárult. De ezután se gondolja senki, hogy a déli part lenne mindig az igazi jó megoldás.

Erről eszembe jut a tihanyi fotókiállításom mottója: „A szél ott fúj, ahol akar.”

*Dr. Szabó József,
a szerző felvételeivel*

1. TVSK Földvár–Keszthely, 1982.

A Földvár–Keszthely verseny hosszú idő után támadt fel újra. 1969 és 1982 között nem rendeztek ezen a távon versenyt, pedig ez sokaknak hiányzott.

Sárközy Lóránt írásának visszhangjaként a hozzászólók általában helyeselték a leírtakat, ugyanakkor sokan mások kétkedésüknek adtak hangot annak kapcsán, hogy egyáltalán szabad-e egy ilyen versenyt megrendezni... Az akkoriban kétévente sorra kerülő Kékszalag nimbuszát féltették, mondván, hogy hosszú távú versenyből ne legyen több, az maradjon a tókerülő privilégiuma. Ami a verseny hosszát illeti, a kettő nehezen összemérhető, a Balatonföldvár–Keszthely távolság kevesebb, mint a harmada a Kékszalag távjának.

Mások a nehézségekre hivatkozva vetették volna el az ötletet: Keszthely messze van, nincs hol kikötni, mi lesz, ha jön egy vihar, hosszú a versenytáv és így tovább...

Többek között a népszerű Pempő (Szabó Imre) is hozzászolt a kérdéshez, és az ő véleményére érdemes volt odafigyelni. A következőket mondta: „Igaz, Keszthely messze van. De a hegymászás sem merül ki abban, hogy valaki felsétál a Gellért hegyre, vannak akik a Himalájára mennek. És valljuk meg, azért a Földvár–Keszthely regatta nem a Himalája meghódításával mérhető, legfeljebb a János-hegyével... Én a magam részéről pedig nagyon szeretem a Balaton nyugati medencéjét, ezért is örülök ennek a versenynek.”

Azután, a vitán kívül, tíz évig semmi sem történt a versennyel kapcsolatban. Ez azért így nem igaz, hogy pontos legyek a kilencedik évben egy feljegyzés került a TVSK-elnökség asztalára, amelyben a versenyszakosztály vezetője, Haffner István terjesztette elő elképzelését. Véleménye szerint fel kellene újítani a hagyományos Földvár–Keszthely túraversenyt.

Milyen szerencse, hogy nem a kétkedők, hanem a klub elnöksége, név szerint: Pálos István, Dr. Schmalz József, Nógrádi Gyula, Martin János, Csenki István döntöttek az előterjesztésről. Néhány kérdés után, egy rövid vitát követően, végül ellenvetés nélkül fogadta el a grémium a javaslatot.

Haffner István nekilátott a szervezésnek, majd ennek kapcsán, a következő évben lelkes segítőre talált Gáll Éva személyében, aki nagyon sokat tett a verseny későbbi sikeréért.

Az akkori keszthelyi TVSK-telep tagsága – Fi Jánossal az élen – ugyancsak támogatta az ötletet, így aztán tényleg mindenki összefogott. A keszthelyiek szállást biztosítottak a rendezőknek, és vállalták a zsűrihajó kivilágítását is.

A versenyt Gáll Éva és Demjén Alajos rendezte. A kis létszámú rendezői stábból még Beöthy Zsigát és feleségét, valamint Bagossy Máriát mindenképpen meg kell említeni, ők mindketten, egészen a halálukig dolgoztak ezért a versenyért.

A verseny útvonalán kívül az időpontja is változott. Mivel a Mahart-járatok csak június közepétől indultak, ezért május utolsó hétvégéjén került sorra a TVSK Földvár–Keszthely túraverseny, így a kikötő használata is lehetővé vált.

A Keszthelyi Vízirendőrség is segítette a rendezvény szervezőinek dolgát, sőt, a kikötőhelyüket is felajánlották.

Úgy látszik, a távolság azért sokakat elrettentett, mindössze 38 induló volt. A résztvevők számát leszámítva minden jól alakult, csak az égiekkel nem sikerült egyeztetni, így aztán a rajt után 12 órával futott be az abszolút győztes Kishamis, dr. Pásztor Péterrel a kormányánál. A 22 óráig tartó limitidőn belül csak 12 hajó érkezett meg Keszthelyre.

A verseny kategória-győztesei

Cirkáló: Kishamis – dr. Pásztor Péter

Európa 30-as és 22-es: Cinka Panna – Zentay Árpád

Összevont: Simi – Richter Zdenka

Jolle: Placenta – Kenedi István

Jutalmuk egy-egy szép, népi motívumokkal díszített tányér volt „TVSK 1982. I. díj” felirattal. Másnap visszafelé Keszthely – Ábrahámhegy volt a rövidített pálya. Itt is csak 12 befutó volt a 15 órás limitidőig.



Pempő, azaz Szabó Imre



Beöthy Zsigmond

Az első győztes, a Kishamis





Sirocco – 1998.



Alp Dream Team – 1998.



Liberté – 2000.

Visszafelé a TVSK–Dataware Kupán – 1999.



1995. TVSK-Dataware Kupa

Mitől jó egy verseny? Valószínűleg mindenkinek másért, de talán nem véletlen, hogy a TVSK rendezvénye évről évre kiérdemli ezt a jelzőt. Hosszú évek óta – természetesen a Kékszalagot nem számítva – ez a legrangosabb túraverseny. Sok a résztvevő, nehezek a feltételek, majd egy kis lazítás is belefér a három napba. Jó lóra tett a Dataware Kft., amikor vállalta a verseny költségeit. Mindenesetre igen nagy segítséget jelent a támogatásuk az egész magyar vitorlássportnak.

A kedvezőtlen időjárási előjelek ellenére 125 hajó indult a nagyhajók ez évi első versenyén. Az első napi Földvár–Keszthely távon, a futam erős szélben indult – ami sajnos okozott árboc-törést, és egyéb haváriákat a mezőnyben –, de Keszthely felé közeledve, már egyre gyengülő szélben navigált a mezőny.

A vasárnapi Öböl Kupa a gyenge szélben nagy taktikai csatákat hozott. Az esti zsíroskenyér-parti az utóbbi évek egyik legjobb hangulatú vitorlástestje volt.

A TVSK-Dataware Kupa hétfői futama igen gyenge szélben indult, ami csak a verseny végére erősödött meg, ám ez sem tudta a mezőny nagyobbik felét limitidőn belül befűjni a célba.

Ismét igazolódtott, hogy a Balaton nyugati medencéje, a versenypálya, és a háromnapos program garantálja az izgalmas versenyeket, a jó hangulatot és az emlékezetes, szép élményeket.

1998.

A hagyományokhoz híven két csoportban rajtoltak a hajók Földváron, TVSK-Dataware Kupán. A kettes keleti szélben, a második csoport gyors hajói Szemes előtt érték utol a korábban indulók nagy részét. Addigra nyilvánvalóvá vált, hogy a déli oldal a kedvezőbb, a part melletti sávban frissebb a szél.

A déli part felé kihaulzoló Sirocco, Déli Szél és Tüdkös nagyon jó helyen érnek Szemesre. A Bulldog vezetett, második a Sirocco, de a közepén kezdő, majd Szemes előtt, a pozícióját feladva, a Bulldog mögé besoroló Remete hamarosan sebességgel megveri. Keszthelyen, kis különbséggel az Alp Dream Team ér elsőként célba, második a Remete, harmadik a Bulldog, negyedik a Sirocco. Az Anna érkezik az ötödik helyen, közvetlenül mögötte két nyolcméteres, a Tüdkös és a Déli Szél.

Keszthelyen két szép nyári este, és egy rövidített Öböl Kupa tette emlékezetessé ezt a hétvégét.

Visszafelé – a kitűnő napot kifogó Kutics Krisztiánnal a kormányánál – a Balhé, egy 8m OD nyert. Jó rajt után déli-délkeleti szélben cirkálva harmadik-negyedik helyen érkeztek az öböl bejáratához. Itt a mezőny a déli parton megkerülte őket. Mire ők is átvirgódtek, már a hatvanadik helyen tanyáztak. A huszadik hely körül értek az öböl keleti végére. Itt felhúzták a spinnakert, és átvitorláztak az északi partra, ahol haulzolgatva, végig szélben vitorlázva közeledtek Révfülöphöz. A befutóra rumban rohantak, miközben a vízről érkező Pannónia kb. egy kilométerre a célvonalától állt, és tehetetlenül nézte, ahogy hárman is befutnak előtte.

2000.

Június második hétvégéjén 159 hajó két csoportban rajtolt, az első kilenc órákor, a második fél tízkor vágott neki a Keszthely felé vezető útnak. Kellemes hármas, négyes északkeleti szél segítette a versenyzőket, így jó tempóban haladt a mezőny. A déli partot választók ismét kicsit több széllal vitorlázhattak. Az első napon a Liberté nyert, második lett a Compasso nevű Asso 99-es, harmadik a Remete.

Vasárnap az Öböl Kupán friss szélben jó versenyt vívtak a hajók. Meglepetésre az első két helyen Asso 99-esek végeztek és csak a harmadik helyet szerezte meg a Liberté.

Hétfőn már gyenge szélben vitorlázott hazafelé a mezőny, ennek ellenére a Compasso majdnem elvesztette az árbocát. Közel a révfülöpi befutóhoz, teljes vitorlázattal cirkáltak, amikor is a hosszú vantni terminálja eltörött, és az árboc ijesztően meghajlott. Leszerelték a topgenuát, a spinnakerfelhúzóval kimerevítették az árbocot, és az abszolút negyedik helyen értek célba.

A Yacht osztályt a Liberté, az Összevont cirkáló osztályt a Stefánia, a 8 méteres osztályt a Déli Szél, az Elliott 770 osztályt pedig a Parti Szél nyerte.

2002.

A két évtizedes hagyománnyal rendelkező versenyen a rendezvény szponzora, a Debis IT Services Dataware saját csapattal képviseltette magát.

Idén 162 hajó vett részt, hatszáz versenyzővel. Az első nap igen szoros küzdelmet eredményezett. Az Öböl Kupán még minden rendben volt, de utolsó napon a viharos szellőkéssek, valamint a nagy hullámok lehetetlenné tették a verseny biztonságos lebonyolítását, a vezetőség ezért úgy döntött, hogy nem rendezi meg a futamot. A cél a biztonságos hazajutás lett.

2003.

Minden eddiginél többen vettek részt a TVSK Kupán. A regatának a Pannon GSM jóvoltából új főszponzora lett.

A balatoni évadnyitón máj sejtettük, hogy részvételi rekord lesz. Június 7-én, balatonföldváron 204 hajó várta a rajtjelzést.

Első nap a rajt csodálatos látvány volt, de mivel két eszten-deje együtt, egy időben vágnak neki a hajók a távnak, észnél kell lenni, akkor is, ha a szél gyengécske kelet-délkeleti. A társaság egyik része a déli part irányába indul, a többiek északra. A nagyobbak elhúznak, a többiek szétszóródnak a Balatonon. Az északi part egyre jobbnak látszik, a déli part továbbra is szélhiányos. Aki tud, menekül az aprócska szélcsíkokon északra. Aztán mennydörgés hallatszik, a Tihany környéki zivatar kifutó szele az északi oldalon a hátrébb levőket segíti, ők valószínűleg át-gázolnak a Győröknél három órája várakozókon. Teljes az átrendeződés, új a leosztás, a befutónál pedig bajban a zsűri: nyolc-van hajót kell regisztrálni pár percen belül. Abszolút elsőként Fináczy György érkezik a Déli széllel. Az utolsó hajó éjfél után fut be. A parton welcome drink és zsíros kenyér várja a csapatokat.

Jubileumi Öböl Kupa

Másnap a szél megkönyörül a mezőnyön, és – némi habozás után – kellemes, 2–3-as keleti fúj. A táv rövid, dél körül vége is a huszadik Öböl Kupának.

A parton, a kocsmák és kifőzdék táján egész délután nagy a forgalom. Meleg van, augusztusi kánikula június elején... Fogy a sör, és az esti díjkiosztóra emelkedett a hangulat.

Reggel indulás haza. Kedvenc tavunk ismét kitesz magáért: rajt szélcsendben, evickelés Győrökgig, aztán 5–6-os szél vág le a szigligeti öbölben. Örült rohanás a fonyódig, aztán a szél fokozatosan gyengül, a révfülöpi befutó után már motorozni kell.

Hegyi Dénes TVSK-elnök szerint, ha van a dolgoknak logikája, akkor 2004-ben még többen lehetnek a versenyen. Ez viszont új szervezési feladatokat jelent, mert a színvonalból nemhogy nem engednek, hanem tovább szeretnék emelni azt. Ez egybeesik a szponzor – a Pannon GSM – érdekeivel is. A TVSK az idén elindítja a verseny őszi változatát, a Szüreti Regattát.

Dénes D. István

2004.

Évek óta ez a kupa a kedvenc túraversenyem. A hosszú táv, a nagy mezőny garatálja a szalagversenyekhez mérhető változatosságot és izgalmat, a közös keszthelyi táborozás pedig különös hangulattal ruházza fel a regattát. A túra szépségét élteti az is, hogy nem különösebben nagy a tét, ami nyomaszthatna, így megmarad a vitorlázás tiszta öröme. Változatosságból pedig jutott elég idén is...

A földvári rajt után sokáig távgyaloglóverseny ígérkezett. A változatosságról az eső gondoskodott, ugyanis hol szemerkélt, hol szitált, hol pedig zuhogott. Esett és hideg volt, vacak, szomorú, őszi időjárás. Talán csak az vigasztalt, hogy a csapadék jól tesz a Balaton vízállásának. Az Anna fedélzetén sok másra nem lehetett panaszkodni, hiszen középtájon, tisztán rajtoltunk (kétszáznál több induló esetén a tisztaság persze viszonylagos), és elég hamar sike-



Remete – 2000.



Abszolú győztes a Déli Szél, Fináczy György – 2003.



Esett az eső, de legalább fújt a szél – 2004.





Anna– 2004.



Lisa



Rajt jó szélben – 2005.

Száírtkozás Keszthelyen – 2004.



rült meglepnünk a többi 70-es cirkáló előtt. A déli parton néhány hajó szépen előrecsúszott: velünk egy magasságban a Nemere, előttük Detréék és Rick Gergő Assóval, valamint a lassacskán a távolság kódéba tűnő Lisa. Jól álltunk tehát, és az északról frissülgető szelet élvezte cirkálónk. Nagy gennakerrel, deckvízen fekve vágtattunk nyugatra, a szép jövő felé. Badacsony körül tovább erősödött és élesedett a szél. A mezőny nagy része lehúzta a bő szeles vitorláit, akik pedig fent tartották, gyakorlatot szerezhettek a kritikus helyzetek elrendezésében. Mi átmeneti megoldást választottunk, és felhúztuk a „Zöld Halál” becenévre hallgató képződményt, amiről csak az biztos, hogy orrvitorla, de több évi használat után sem tudjuk eldönteni, hogy katasztrófálisan rossz-e, avagy zseniálisan jó... Mindenesetre vannak olyan kivételes szélviszonyok, amikor jól fizet. Most, erős félszélben a javunkra döntötte el a Nemerével vívott párharcunkat. A Szigligeti-öböl után ronda nagy falba ütköztünk, ami szélcsend formájában várta az odáig sebesen haladó mezőnyt. Némi kínkeserv után azonban Keszthely felől lenyúlt értünk egy jóságos északi szellő, és grabancunknál fogva összetett negyedikként behúzott minket a célba. A sikerért a jutalom sem maradhat el, hiszen a korán érkezők kiváltsága a jó kikötőhely a keszthelyi mólón, majd a velős piritós kenyerek és hosszúlépések a Fröccs utcában (mások pavilionsornak ismerik ezt a tipikusan balatoni szőrnyszüleményt, mely a '60-es évek óta változatlan színvonalon szolgálja az igényeiben alábecsült nagyerdeműt), míg a mezőny hátulja még kint ázik a vízen.

A díjkiosztó estjét, mint sok más verseny alkalmával, most is ingyenpörkölttel és -sörrel kívánták a rendezők feldobni. Néhányan tényleg cifrán berúgtak, lett egy kis látványosság, de azt kétkem, hogy ez sokban növelte volna a verseny színvonalát. Az ingyenpólon és ingyensörön kívül mással ritkán lepik meg a vitorlázókat egy-egy versenyen. Hiába, az elit célcsoportot rafináltan kell becserkészni...

De mi elvégre vitorlázni jöttünk, lássuk tehát a TVSK–Pannon GSM Kupa második futamát, hétfőn! Az őszi időjárásnak búcsút inthetünk, hét ágra tűzött a nap, szellő alig lebbent. Szép kis kilátások, mondhatom! Az idő nem hazudtolta meg önmagát, és igazolta azokat, akik nem tápláltak hiú reményeket. A délies szél a nap folyamán ugyan északra fordult, de megerősödni nem tudott. Mi a rajt után ismét szépen tisztáztuk magunkat, az új reacherrel futtatva cirkáltunk. Győrök után az előttünk haladó öt hajó közül az a három, amelyik odafelé megvert minket, északon maradt, onnan sejtve frissülést. A szél ugyan valóban lassan északiasodott, de a déli parton fújt erősebben, így a Ganz Danubiusszal és a Habágyúval vívhattunk külön versenyt, fokozatosan távolodva a mezőnytől. Az Anna gyönyörűen futott, Rutai Stefi szépen kormányozta, és átvettük a vezetést ott lent, messze délen. Most már inkább a fonyódi bója, illetve Badacsony felé meresztgettük a szemünket, hogy lássuk, mint jön be az északi part azoknak, akik arra húztak. Olyannyira nem jött be, hogy még a toronymagasan vezető Lisa sem tudott elélni visszavergődni a fonyódi bójáig. Mivel a zsűri itt be is futtatta a mezőnyt, semmi nem tudta torkunkra forrasztani a diadalittas rikoltozást, hiszen megnyertük a futamot! Eddig egyszer éreztünk ilyen örömet, 2000-ben, amikor ugyanezzel a hajóval és csapattal elsőkké lettünk azon a bizonyos, viharral pusztító, küzdelmes Fehérszalagon. Tehát még van matematikai esély klasszikus hajóval nyerni a mai magyar mezőnyben.

Befutásunk után kevéssel az a pici szél is leállt, ami addig lengedezett, így a mezőny nagy részére még idegőrlő és cudar órák vártak a vitorlázás eme pünkösdi ünnepén.

Csőregyh Zoltán

2005.

A nagyhajós vitorlázás egyik legnagyobb rendezvénye idén is hozta szokott formáját: sok hajó, több mint ezer versenyző a fedélzetén. Esztendőről esztendőre rekordot dönt a Pünkösdi Regatta: idén már csaknem kétszázötven hajó indult a versenyen. A népszerűség okait nem nehéz megtalálni: ez az egyetlen távolsági verseny, ahol a futam után együtt a csapat és ez, úgy látszik,

olyan vonzerő, amely minden aggodalmat legyőz. Idén például hideg volt a tavasz, sokan elúsztak a hajófelkészítési munkálatokkal. Ám ennek ellenére a Balatonföldvár előtti vízterületen soha nem látott számban vonult fel a nagyhajós mezőny. A siker második eleme – ne legyünk szemérmesek – a pénz és a nyújtott szolgáltatás. A Túravitórlás Sportklub mint házigazda, bizony, igencsak nagyvonalú ebben a tekintetben. A háromnapos verseny személyenkénti nevezési díja mindösszesen 4000 forint, ami, látva a többi verseny árait, csekélynek mondható. Ráadásul a klub tagjai nem fizetnek nevezési díjat! Mindezért a résztvevők mindegyike igen jó minőségű pólót kap, aztán jön a welcome drink, a zsíroskenyér-parti, a rendezvényátor és persze a fogadás. Mindez a főszponzor, a Pannon GSM nagyvonalú támogatásának köszönhető. Idén egy másik cég – a BMW Magyarország – is megjelent a támogatók között. A klub – eltérően néhány más verseny rendezőjétől – a beáramló pénzt a versenyre fordítja. Hát ez is a siker titka – amennyiben ez titoknak számít.

A verseny szombaton reggel ideális körülmények közepette rajtolt Földvár elől. Tipikusan egytakkos, nagy taktikai lehetőségeket nem kínáló futam volt. A szél 2–4 B közötti déli, délkeleti irányú volt. A gyors hajók rögtön az élre vágtak és a mezőny eleje alig három óra elteltével befutott a célba. Még a leglassúbb egységek is délután 4 óra körül Keszthelyen voltak.

Az idei verseny újdonságot hozott: a második napon a tradicionális Öböl Kupát rendezték Keszthely Város Nagydíjáért, BMW Kupa néven, amelynek eredménye immár beszámít az összetett értékelésbe is. Külön öröm, hogy a város sok év közös hallgatás után ebben az évben már magáénak érezte a versenyt, kupát ajánlottak fel és jelezték, hogy a jövőben szeretnének állandó támogatói lenni a rendezvénynek.

A második napi verseny a szokásos módon zajlott! A kevés és változatos irányú a szélben irreális helyzetek alakultak ki... Most is így történt. Este eredményhirdetés. A fogadásnál kiderült, hogy idén csaknem ezeregyszáz(!) étkezési jegyet osztottak ki, és ez azt jelenti, hogy hiába a Kékszalag nagyobb hajólétszáma, vitorlásrendezvényen – beleértve a vitorlásbált is – soha ennyien nem voltak még. Nem sok olyan magyarországi sportesemény van, ahol ezernél több az igazolt sportolók száma.

A harmadik nap szintén a szokásos szélviszonyok közepette indult. A rajtnál szinte szélcsend, aztán, akinek kedvező a lapjárás, az hozzájuthat egy kis üzemanyaghoz, amellyel előreszalad, hogy elérje azt a kellemes észak-északkeleti szelet, amely végül beviszi a révfülöpi célba.

Dénes D. István

2006.

Péntek 16 óra, Balatonföldvár. Ítéletidő: 20 csomós szél, 11 fok, és ömlik az eső. Pontosabban vízszintesen jön. Szerdán a TVSK budapesti irodájában több mint száz hajó adta le a nevezését. Ők az optimisták, de józan ésszel végiggondolva egyszerűen nem lehetséges, hogy legyen ember rajtuk kívül, aki vitorlázni akar ebben az időben! 18 óra, kezdődik a nevezés. Az idő továbbra is pocsék. A kikötőbeli pizzeria tulajdonosa megszanja a szervezőket, és befogadja az étterembe a csapatot. Telefon Fonyódról, hogy a 25-ös jollék ki sem tudnak menni a kikötőből, mert olyan szél fúj, és köszönik, de a verseny első napjáról távol maradnak. Aztán jönnek a versenyzők. Fél hétkor már rengetegen vagyunk, hétkor tömeg tornyosul a nevezési helyszínen... Ez nem lehet igaz! Ennyire örültek lennének valamennyien? Tavaly rekordlétszámban, majd kétszázötvenen indultak a regattán, és hihetetlen, de igaz: most is neveztek 218-an.

2007.

Öt esztendeje minden Pünkösdi Regattáról beszámoló írás valahogy így kezdődik: „rekordszámú résztvevő az idei versenyen!” Nos, idén sem alakult ez másképp, mert 272 hajó nevezett a háromnapos versenyre, ami újabb rekord.

Az idei Pünkösdi Regatta csatározásai a korábbiaktól eltérően nem a vízen, hanem már hónapokkal korábban megkezdőd-



Újra rekord létszám, majdnem 250 hajó – 2005.



Kishamis és a kis Nemere – 2005.



Keszthely – 2005.

Elöl a Fétis, kománys: Ripka László – 2007.





– 2007.



– 2007.



Rajt után – 2008.

Az élmezőny – 2008.



tek – a parton. Történt ugyanis, hogy a Túravorlás Sportklub (nevezzük főrendezőnek) és a Keszthelyi Yacht Klub (a társrendező) között vita támadt a parti rendezvénynek helyet adó terület használatáról. A társrendező ugyanis anélkül, hogy erről a főrendezővel egyeztetett volna, hosszú távú szerződést kötött a terület használatáról egy külső céggel. A főrendező ezt sérelmezte, mondván: mégiscsak neki köszönhető, hogy ez a verseny Balatonföldvállról indulva Keszthelyre érkezik, mert bármily szép város is a Balaton nyugati kapuja, ennyi vitorlázó egy helyi versenyért mégsem menne le csak úgy, és csúf dolog kihagyni ebből a megállapodásból a terhek döntő többségét viselőt. (No meg a névadó szponzorokat...) Szóval a vita kirobbant és egészen a versenyt megelőző hétig tartott az adok-kapok, amikor is a Magyar Vitorlás Szövetség közvetítésével a felek kompromisszumot kötöttek, és a közös rendezés mellett döntöttek.

A futamról annyit, hogy idén két navigációs pontot iktattak a versenybe: Ábrahámhegynél és Fonyódnál bóját helyeztek el. Ez bonyolultabbá tette a mezőny jelentős részének a táv teljesítését, de végül is minden egység sikeresen teljesítette a futamot. Voltak, akik feleslegesnek ítélték ezt a cikázást a Balatonon, mások meg kifejezetten dicsérték az újítást.

Másnap a rendezőség nehéz helyzetben volt és hibázott is, de igazságtalan lenne mindent a nyakukba varrni. Azt is észre kell venni, hogy a vitorlázók jelentős része egyszerűen nem ismeri a szabályokat, vagy ami még ennél is rosszabb: egyesek úgy vélik, hogy a szabályok arra valók, hogy megkerüljék őket. (Néha az embernek az az érzése, hogy már a pályán is leképeződik a hétköznapi durvasága, mindaz, amit a mai közélet sugall...)

A Balaton idén is megmutatta, hogy kiszámíthatatlan. Az első futam idején gyenge, le-leálló szélben kellett haladni a hajóknak. A második napi verseny már kifejezetten erős, 5-6-os szélben zajlott, a harmadik napon kezdetben gyenge szél, a végén brutális vihar és eső nehezítette a hajósok életét. Erre mondják azt, hogy változatos szélviszonyok.

Dénes D. István

2008.

A fák nem nőnek az égig, és van egy határ, amely fölé már nem lehet eljutni. Hogy ez hol húzódik? Nos, erre az idei verseny után sem lehet válaszolni. Idén például a pünkösdi igen korai időpontra esett, a verseny előtti hetek kimondottan hűvösek voltak, ami erősen késleltette a hajók felkészítését. A verseny előtt két héttel a balatoni kikötőkben alig lehetett vízen találni hajót. Úgy festett tehát, hogy nem sokan lesznek a regattán, mely idén a balatoni évadnyitót is megelőzte. Aztán jött a meglepetés: ismét részvételi rekord született: idén 267 hajó nevezett a Pünkösdi Regattára, azaz a TVSK AIS-AHICO Kupára.

A balatonföldvári rajt előtt a vízen emlékeztek meg a közel-múltban elhunyt Ripka Lászlóról (E30, Fétis, azaz Nagyapó). A megható szertartást követően élénk keleti szélben, ragyogó időjárási viszonyok közepette rajtolt a mezőny. Csak hideg téli esteken álmódhat a vitorlázó ilyen szélről, fényről és vízről. A hajtóanyag kitarzott, spinnakeres rohanásban volt része mindenkinek. Azok jártak jobban, akik a tó tengelyvonalától kissé délre hajóztak, mert bár mindenhol volt szél, ezen a területen erősebben, és kedvezőbb irányból érte a mezőnyt. Hihetetlen, de igaz: még a leglassabbak is odaértek a keszthelyi befutóhoz délután négy óra körül, a mezőny elejének pedig alig három óra volt szüksége a célba érkezéshez.

Idén már az első napon is étel-ital várta a versenyzőket, ez jót tett a gyomornak és a hangulatnak is. A rengeteg hajó jórészt a Phoenix kikötőben talált helyet, de az évtizedes hagyományoknak megfelelően a régi keszthelyi mólón is kialakult a »pókháló«, az egymásra kötött hajók tömege. Ez már a pünkösdi tradíció része, sokesemmi pénzért nem mennének a védettebb marinába.

Másnap is kitarzott a jó idő, maradt, sőt, erősödött a keleti szél, és sikerült egy remek futamot rendezni a Keszthely–Szigliget–Zala-torkolat–Keszthely pályán. A rendező egyesületek – a TVSK és a KYC –, valamint Keszthely városa idén a helyi Ba-

laton Fesztivál nyitóeseményévé léptették elő a versenyt, ennek megfelelően a nagy létszámú mezőny a verseny után együtt mulathatott a városi közönséggel a második nap estéjén.

A harmadik futamot sokan a legszívesebben elfelejtenének. A két napig fújó remek keleti szélből semmi sem maradt a reggeli rajtra. Kezdetben úgy tűnt, hogy szokás szerint a déli part lesz a jobb választás, és akik abba az irányba tartottak, azok el is távolodtak az északi oldalt választóktól. A délies szél azonban az északi parton jött meg előbb, a már vertnek tűnő oldal előretört, és jócskán megelőzte a déli parton vergődőket.

Dénes D. István

2009.

A verseny, ahogy ezt már megszokhattuk, ismét részvételi rekordot döntött: idén 282 hajó nevezett a Pünkösdi Regattára. A népszerűség töretlen, viszont egyre nehezebb megszervezni, hiszen két este több mint 1200 emberről kell gondoskodni.

A szombat reggeli rajtához szemerkélő esőben érkeztek a hajók a földvára. Kellemes, 2-es szél lengedezett a rajtnál, északnyugati irányból, azaz a partra merőlegesen kirakott vonalon félszélben lehetett elrajtolni. Ennek megfelelően a frissülések az északi oldalt támogatták, így azok jártak jól, akik innen indultak. A folyamatosan erősödő szélben Badacsonyig lehetett egy takkon menni, majd cirkálni kellett a keszthelyi célig az időnként 4-es szélben.

Vasárnapra megmaradt a szél iránya, de valamelyest gyengült, majd a szigligeti öbölben már elfogyott a szél. A hátul lévőket észlelve, délről kikerülhették őket, ami okozott érdekes pillanatokat. Igen ám, de aki nagyon előrehaladt, a szigligeti bóját után tompább szelet kapott, mint aki jóval később érkezett. A zsűri meglepetésére befuttatta a mezőnyt a Zala-torkolatnál.

Hétfőn reggel szél semmi, de hosszú pályát jeleznek. Délről jönnek csíkok, így az itt rajtolók meglépnek az északi brigádtól. Győroki csúcsoktól keleties szélben lehetett cirkálni Fonyód felé. Az járt jól a mezőny elejében, aki a déli part vonalát követte. Így született kiemelkedő eredménye a Proximo Melges 24-es hajónak, amelyet Ian Ainslie, a Shosholozza America's Cup csapat skippere kormányzott.

A Sponsor Wanted harmadszorra is legyőzte az Avatart, így az egyik legfőbb esélyesévé vált az idei Kékszalagnak.

Pallay Tibor

2010.

A májusi viharos időjárás nem kedvezett az idei Pünkösdi Regatának. Hosszú évek után először nem született részvételi rekord, de így is majdnem kétszázötven hajó vágott neki Balatonföldvár–Keszthely távnak. A szélre nem lehetett panasz: folyamatos nyugati-északnyugati fújt, így megszületett az új időrekord: a Raffica alig 2 óra 11 perc alatt ért Keszthelyre. A többiekre sem kellett sokat várni, délután fél négyre minden hajó célba ért.

Másnap került sor a Keszthely Város Nagydíjára. Ezen a futamon gyenge, eleinte forgolódó, majd időnként teljesen leálló szélben indult a verseny. A vízközép volt a jó választás. A mezőny teljesen szétszakadt, volt, aki már vette a szigligeti bóját, míg mások még Győröknél kínlódtak. A Zala-torkolattól aztán hármas-négyes erősségű szélben lehetett cirkálni a befutóig. Ez összekeverte a sorrendet, elsőként az Avatar futott be az addig vezető Raffica előtt.

A harmadik napra tovább gyengült a szél. A rajtot követően kettészakadt a mezőny, az igen gyenge, alig-alig lengedező délnyugatis szellőben. Sokan a déli partot választották, bízva abban, hogy a melegedő időjárás okán onnan érkezik a frissülés. Eleinte úgy tűnt, hogy ez a jó irány, és a déli partiak némi előnyre tettek szert. Aztán fordult a kocka. Az északi oldalon megérkezett a délnyugati frissülés... Előbb és erősebben! Akik ott maradtak hatalmas előnnyel érkeztek a fonyódi célba. Elsőként a Si-rocco haladt át a célvonalon, a Raffica negyedik lett.

A TVSK Kupát, a a verseny történetében először egy Regina a Szindbád, Szabó Gábor kormányzásával végzett az első helyen.

(d.i.)



Rajt – 2009.



Modern hajók az élen – 2009.



2010.



2011.



Öböl Kupa – 2011.

HUNcat – 2011.



2011.

A kétszáznyolcvan nevezett hajó új részvételi rekordot is jelent, ami a tavalyi visszaesés után különösen jó eredmény. Idén, a verseny történetében először, többtestű hajók is rajthoz állhattak.

A verseny előtt néhány nappal már tudni lehetett, hogy az első két napon lesz hajtóanyag bőven. A meteorológiai előrejelzés e tekintetben egészen pontosnak bizonyult. Sajnos abban is, hogy a harmadik napra aztán elfogy a szél.

A futam technikai értelemben meglehetősen egyszerű volt: a mindvégig északias, 5–6 Beaufort erősségű szél egytakkos versenyt eredményezett. Győzött a Vodafone–Budacash, azaz a Principessa, Rauschenberger Miklóssal a kormánynál, méghozzá meglehetősen fölényrel, bő fél órát vert a második egytestű hajóra, a Simó Béla vezette Gardazzurrára, amely a harmadik helyen ért célba. Második a mezőny egyetlen katamaránja, a HUNcat lett, Büki Gáborral. A Kékszalag abszolút esélyesei közül a Sponsor Wanted negyedik helye talán nem is jelentene különösebb fejtséget Király Zsolt számára, de a bő félóra különbség azért soknak tűnik. Érdekes a Kacor helyezése is. A Gosztonyi András vezette hajó hatodiknak ért célba, ami a kormányos tudása és tapasztalata alapján nem meglepő, de azért az összes Assót, Hetvenest elverni ebben a szélben a hajótól is kimagasló teljesítmény.

A befutó előtt baleset történt. A Fantomasso legénységének egyik tagja a leesett a trapézzal és olyan súlyosan megsérült, hogy a Vízügyi Magyarországi Szakszolgálat vitte a partra, majd mentőhelikopterrel kórházba szállították, ahol megoperálták.

A második nap a ugyanolyan szélviszonyok között zajlott, mint az előző. A győztes ismét a Vodafone–Budacash csapata lett, ismét nagy fölényrel, a további sorrend azonban változott: Második a Sponsor Wanted, az Infiniti Avatar előtt. Ez a sorrend a papírfórmát tükrözi, de a különbség túl nagyra mutatkozott. A továbbiakban az Assók és a katamarán jeleskedtek.

Nem lehet szó nélkül elmenni a Sirocco teljesítménye – abszolút 9. hely – mellett. Cíttel Lajos csapata ismét leckét adott az elvben gyorsabb Hetvenes cirkálóknak.

A harmadik nap, a szél tekintetében drámai változást hozott: reggelre még maradt egy kevéske szellő, de 11–12 órára, helyenként teljesen leállt a szél. Azok jártak jobban, akik a rajt után Balatongyörök magasságában átevíckéltek a déli partra. Sokan nem tudtak az előírt időn belül célba jutni Fonyódnál. Ismét hatalmas fölényrel győzött a Vodafone–Budacash. Ez nem meglepő, de ebben a szélben, amikor nem jelentett előnyt a trapéz, mindenki arra számított, hogy közelebb kerülnek egymáshoz az élen vitorlázók. Ehelyett az történt, hogy több mint háromnegyed órát kapott a második hajó. A második az Infiniti Avatar lett, kicsit több mint egy perccel a Helly Hansen Sponsor Wanted előtt.

Ezen a napon is akadt olyan teljesítmény, ami mellett nem lehet szó nélkül elmenni. A Czégai Péter vezette Nemere II. negyedik lett az abszolút értékelésben. Ki mindenkit vert meg? Hát... három hajó híján mindenkit. A Siroccót például fél órával...

176 hajó ért limitidőn belül célba, 104 feladta vagy időn túl érkezett. Ez, tekintettel a szélviszonyokra – azaz inkább a szélcsendre – nem is rossz arány.

Idén első alkalommal a Phoenix, ismertebb nevén a »Libás« kikötő adott otthont a díjkiosztónak. Általános vélekedés szerint ez jól tett a Móló-parti hangulatának, a kikötőben a régi TVSK Kupákat idéző beszélgetős rendezvény kerekedett.

Dénes D. István, fotó: Botka Zsolt

2012.

TVSK Kupa: harmincadik kiadás!

Harmincéves a TVSK Kupa, amit később TVSK–Dataware Kupának hívtak, manapság pedig Pünkösdi Regattának emlegetjük. Az előzmények azonban jóval régebbre nyúlnak vissza. Két történelmi teória közül is válogathatunk, az egyik szerint a kezdet a '20-as években már megrendezett Forgách Balázs-vándordíj lehetett. A másik álláspont szerint az első alkalommal 1946-ban kiírt Földvár–Keszthelyi túraverseny volt az előzmény.

Az előzmények

A Forgách Balázs-vándordíjon a Kenese–Keszthely távolságot, három-négy nap alatt teljesítette a mezőny. A verseny egyik – legnépszerűbb – szakasza a Földvár–Keszthely volt, amit egy időben külön is értékelték.

Az első Földvár–Keszthely túraversenyt 1946. július 10-én rendezték. Ez a verseny a TVSK Kupa közvetlen elődje, ezt a regattát támasztotta fel Haffner István, aki a hetvenes–nyolcvanas években a TVSK szakosztályvezetője volt. A verseny hamar népszerűvé vált, mert a nyugati medencében kétévente megrendezett Kékszalagon kívül akkoriban nem volt nagyhajós verseny.

A kezdetekben kétnapos volt a TVSK Kupa, és a indítás is úgy történt, mint annak idején: a kisebb – és persze lassabb – túrahajók (AX, BX és Jolle) egy órával rajtoltak a versenyszályok (Cirkálók, 6 és 8 R-yachtok, Európák stb.) előtt. Később már három napot vett igénybe a verseny: a második nap az Öböl Kupára került sor, visszafelé a harmadik napon vitorlázott a mezőny.

Harminc...

Idén már harmincadik alkalommal rendezték a Balaton Kékszalagja után a második legnagyobb létszámú nagyhajós túraversenyt. Idén is sok hajó látogatott el a TVSK hagyományos versenyeire. A 22 hajóosztály 1200 versenyzője első nap a Balatonföldvár–Keszthely távot teljesítette.

Az utóbbi években az is egyfajta hagyománnyá vált, hogy az első napi futamot kifejezetten jó szélviszonyok közepette rendezik. Az élénk északi-északkeleti szél lényegében egytakkos rohanásra egyszerűsítette a 247 induló számára a versenyt. Abszolút elsőként 12 óra 40-kor a Raffica haladt át a célvonalon, ami meglepő, mert többtestűek is indultak. Az utolsónak befutó hajó háromnegyed öt előtt néhány perccel fejezte be a futamot.

Az első húsz beérkező között elsősorban modern – katamarán, Libera és egyéb, carbon versenyhajók – voltak. A győztes kevesebb mint három órát vitorlázott a moderált (10–15 csomós) szélben, a légvonalban is kb. ötven kilométeres távon. Az első napon az abszolút sorrendet Király Zsolt (Raffica), Rauschenberger Miklós (Principessa) és Litkey Csaba (Gemini) uralta, miután az esélyes Vándor Róbert (One d'Or) felborult. Királyék két óra és negyven perc vitorlázást követően, 8 (azaz nyolc!) másodperccel verték Rauschenberger csapatát, tőlük »jócskán« lemaradva (további 34 másodperccel) érkezett a Litkey vezette katamarán. Negyedik a keszthelyi HunCat, Büki Gábor vezetésével. A sokszoros Centomiglia-győztes Liberák évek óta magyar tulajdonban vannak, rendszeres résztvevői a nagy hazai versenyeknek, míg a Ventilo 28-as és Litkey Csaba először versenyeztek együtt.

Az öreg hölgyek között ismét Cittel Lajos csapata és a Sirocco remekelt, abszolút 9. helye minden elismerést megérdemel.

A második nap is friss szélben, a Helly Hansen Kupán, Keszthely város Nagydíjáért vetélkedtek a résztvevők. A Keszthely–Szigliget–Zala-torkolat–Keszthely távon helyreállt a világ rendje: a RSM DTM One d'Or katamarán ért elsőként a célba, második az ugyancsak többtestű Gemini, harmadik pedig a Raffica lett, de csak 59 másodpercet kapott az élen végzettől.

A díjkiosztón megemlékeztek a rendező Túravitórlás Sportklub vezetői a verseny alapítóiról, az első rendezőkről és a verseny első szponzoráról is. A jubileum alkalmat kínált a rendező egyesület vezetőinek arra is, hogy megköszönjék azok munkáját és támogatását, akik az elmúlt évtizedekben fontos szerepet töltek be a verseny szervezésében: Haffner István, aki a versenyt megálmodta és harminc éve az útjára bocsátotta. Ő és a többiek: Fi János, Sváb Péter, Szekeres László, Tompos Kálmán, értékes ajándékot vehettek át a rendezőktől.

Este a rendező egyesület a Phoenix Marinában ökörsütéssel egybekötött fogadáson látta vendégül a versenyzőket.

Aztán következett a harmadik nap... Az utóbbi három évben szinte menetrendszerű, hogy a zárófutamra elfogy a szél. Idén sem volt ez másként, a mezőny hosszú ideig csak vánszorgott. Úgy tűnt, a déli part a jó választás, ám a Balaton térségében ka-



Szép a mezőny gyűlt össze a harmincadik TVSK Kupára... – 2012.



A verseny történetének legidősebb és legkitartóbb résztvevője a Kishamis



Második nap kijött a lépés: győzött a One d'Ornak – Vándor Róbert

Raffica háromszor is legyőzte Principessát





Tele a Keszthelyi-öböl hajóval – 2013.



2012.



Öböl Kupa – 2013.

Korrigált idővel győzött, abszolútban 8. egy Code8-as – 2013.



vargó zivatarfrontok teljesen felborították a helyzetet. A megváltó délnyugati szél először az északi parton(!) érte el a vizet, A déli oldalon lévők reménytelen helyzetbe kerültek. A mezőny gyakorlatilag azonos idő alatt teljesítette a napi penzumot, mint az első nap, ami a fele sem volt az első napi távnak. Sokan adták fel a futamot, amelyen végül ismét Király Zsolt (Raffica) győzött abszolútban, Rauschenberger Miklós (Szentkirályi Princípe) és Vándor Róbert (One d'Or) előtt.

Ám a TVSK Kupát összetettben nem feltétlenül a leggyorsabb egység nyeri. A kírás értelmében a díjat az az egytestű hajó nyeri, amelyik osztályában a három futam során összesen a legkevesebb pontot gyűjti. Azonos pontszám esetén előnyben részesül a harmadik futamon jobb teljesítményt nyújtó hajó. Ha ezután is fenn áll a pontegyenlőség, akkor a második futamon jobb teljesítményt nyújtó hajó a győztes. S ha még ez sem dönt, akkor az első futam jobb helyezése számít. Amennyiben a fenti értékelés után is több első helyezett marad, akkor a díjkiosztón tartandó nyilvános sorsolás dönt. Ilyenre ritkán volt példa, de olyan, mint idén, még nem fordult elő a harminc év alatt. Ugyanis öten (Martinyi Aladár – Madiken, Takácsy Géza – Nagymágus, Török Tamás – Random, Horváth László – Sindbad, Toronyi Bence – Öreg) holtversenyben végeztek az élen, mindhárom futamban osztály-győztesekként, azaz 3–3 ponttal.

Dénes D. István, fotó: Bartha Zsolt

2013.

Idén mintegy 240 egység nevezett a versenyre, ami persze a hagyományoknak megfelelően ezúttal sem okozhatott csalódást.

Közhely arról értekezni, hogy a Pünkösdi Regatta a versenyévad második legnagyobb versenye. Ám közhely ide, közhely oda: Fináczy György már évekkel ezelőtt kijelentette: a háromnapos verseny számára érdekesebb, mint a Kékszalag.

A Pünkösdi Regatta mezőnye május 18-án már 31. alkalommal rajtolt el Balatonföldváról Keszthelyre.

Az első nap kifejezetten erős szeles futamot hozott, amelynek során a teljes távot cirkálva kellett teljesíteni a hajóknak. Ez a feladat 191 egységnek sikerült. Sokaknak ugyanakkor már a rajt helyszínére történő eljutás is nehézséget jelentett, és menet közben is számos havária történt, melynek okán többen is a futam feladására kényszerültek. A délnyugati szél 6-7 B erősséggel fújt, és magas hullámokat eredményezett. Az az abszolút első helyen a Picabo (Asso 99) érkezett a keszthelyi célba, alig négy és fél órát vitorlázva. Az egyetlen Libera, a Sponsi második lett, és az első húszba két Melges 24-es is befért.

A második napi versenyt – a Helly Hansen Öböl Kupát – rövid pályán bonyolították le, Keszthelyről ezúttal nem kellett Szigligetre hajózni. A leállól szélről tartva a versenyvezető biztonságra ment, amikor a fordulót Vonyarcra helyezte, ahonnan a Zala-torkolat és a befutó elérése nem okozott nehézséget senkinek sem. Helyreállt a világ rendje is, mert a Sponsi alig másfél óra alatt teljesítette a távot, és nyerte az abszolút versenyt. Érdekesként megemlítendő, hogy az utolsó befutó YS 2 osztályba sorolt hajónak éppen kétszer ennyi időre volt szüksége.

A szél végül nem állt le, sőt a kereskedelmi rádiók »meteorológiai előrejelzése« 120 kilométeres(!) orkánnal riogatott, ám ez szerencsére elmaradt, és a parti rendezvények minden különösebb zavar nélkül bonyolódhattak le.

A harmadik nap igazi álomvitorlázással ajándékozta meg a mezőnyt. A rajttól a befutóig kifújt, 4-5-ös erősségű, eleinte délnyugati, majd kissé nyugatiasra forduló szél repítette a csapatot az ábrahámhegyi befutóig.

A remek szélnek köszönhetően kifejezetten rövidnek bizonyult a pálya, de ilyen körülmények között vitorlázni – felhőtlen ég, napsütés, csodás szél – egészen hazáig maradandó emléke lesz mindenkinek.

Az első helyen a Sponsi futott be, ám a korrigált legjobb időt Varga Lajos, a Nelsonnal futotta.

Dénes D. István

2014.

Idén a 263(!) hajó versenyzett a meleg és gyengeszéles pünkösdi hosszú nyári hétvégén a TVSK népszerű háromnapos versenyén.

Az első napon a gyenge 3-5 csomós szél délutánra elállt, így a mezőny fele sem tudott célba érni az este kilenc órában meghatározott limitidő lejártáig, a pályát 119 hajó teljesítette.

A keszthelyi emberek kitettek magukért, hiszen nem kis feladat ennyi hajó parkolása. Gördülékenyen zajlott a hajók elhelyezése, és hangulatos versenyközpontot hoztak létre rendezvényátorral, ülőhelyekkel, büfével, kiszolgáló létesítményekkel.

Másnap a Helly Hansen Kupa – Keszthely Város Nagydíjra sem ígérkezett több hajtóerő, így a rendezőség a rövidebb, Keszthely–Szent Mihály-domb–Zala-torkolat–Keszthely pályán indította a mezőnyt. Az első hajók kaptak ugyan egy kis frissülést a befutó előtt, ám a lassabbaknak ezúttal is meg kellett küzdeni a limitidő szabta korláttal. Hétfőn a Révfülöpig tartó harmadik futamot is sokan feladták a nagyon gyenge szél miatt.

28 osztályban hirdettek győzteseket. Az abszolút versenyben a Kékszalag-rekordtartó Fifty-Fifty katamarán vitte a prímet, de szó sem volt könnyű győzelemről. Az első napon a táv nagy részén a Black Jack SL-33 típusú katamarán vezetett Nagy R. Attila kormányzásával. Józsa Mártonék a Fifty-Fiftyvel csak az utolsó kilométereken kerültek eléjük.

A Black Jack brarúros mutatóványt produkált: felborult az alig-alig fújdogáló szélben, jelezve, hogy a többtestűek a legkisebb hibát is megtorolják!

A második napon meglepetésre egytestű abszolút győzelem született! A Király Zsolt vezette Raffica jó rajt után végig vezetett, és nyert a Fifty-Fifty, a Black Jack és a Gemini katamaránok előtt. A harmadik napon a Raffica nem indult, mert már készülniük kellett hajójuk Svájcba szállítására, ahol a Bol d'Or-on, a tavalyi első helyük után, ismét az élen szeretnének végezni.

Hétfőn a Litkey Csaba vezette Gemini csapata a Ventilo 28-asal jó teljesítményt nyújtott, de nem lehetett kétséges a Fifty-Fifty abszolút győzelme.

Meteorológia és a média

Ami a szombati meteorológiai-előrejelzést illeti, semmi szokatlan sem volt benne. A tudósok többen egymástól függetlenül kiszámolták, hogy a délutáni órákban egy front széle elérheti – így, feltételes módban – a Balaton térségét. Felhővel esővel és erős, helyenként viharos széllel. A szél becsült sebessége hatvan, mások szerint akár hetven kilométer is lehet.

Délben valamelyik kereskedelmi rádióban – ahol a hírszerkesztő a kisebb értéket már nem is hallotta meg, és a feltételes mód is elkerülte a figyelmét –, a délutáni órákban hetven kilométeres szél érkezését mondták be a hírek után.

A következő híradásban a hetven és a várható maradt el. Helyette azt mondták: nyolcvan lesz. Ezzel kezdetét vette a rohamos infláció. Egy másik rádió már a nyolcvanhoz tette hozzá a kilencvenet és ez így ment tovább. A rekord aznap Keszthelyen 120 km/órás szélvihar volt, szerencsére kizárólag a rádióban. Mifelénk, a Phoenix vagy ismertebb nevén Libás kikötőben beborult az ég, egy kevés eső is esett, a szél is megélnéült. A pusztító viharok azonban, hála Istennek, nyoma sem volt.

A történettel az is baj, hogy a média saját érdekei miatt lejárta embereket, akár egy szakmát is, jelen esetben a meteorológiát, mert számukra csak a szenzáció eladható. Ha nincs, akkor csinálnak. Egy ideje ebbe a körbe került az időjárás-előrejelzés is. Na nem a tudomány, hanem annak közlése.

A másik, az előzőnél is nagyobb probléma ezzel, hogy a meteorológiai szenzációk mindennaposak lesznek a médiában, ezzel szép lassan ingerküszöb alá kerül az egész.

És mi lesz, ha tényleg veszélyes, viharos időjárás várható?

Egy balatoni vihar, ha nem veszik komolyan emberéleteket követelhet. Ettől persze egy hírszerkesztő még nyugodtan fog aludni...



Fifty-Fifty – 2014.



Raffica – 2014.



A Sirocco az élmezőnyben – 2014.

Tele a Phoenix kikötő – 2014.



TVSK BAJNOKOK ÉS BAJNOKSÁGOK

TVSK versenyző első alkalommal magyar bajnoki címet 1978-ban szerzett, és azóta nem telt el év, hogy a klub versenyzője ne állt volna a bajnoki dobogón. Az elmúlt időben, 2013-ig 98 aranyérmet gyűjtöttek TVSK versenyzők a bajnokságokon, előfordult, hogy egy évben ötöt.

A legnagyobb létszámban a 25-ös jollék képviselték a klubot, így érthető, hogy az ő bajnokságukat 1994 óta, éppen huszadik éve külön, Fonyódon rendezik. A Regina osztály pedig három éve önállósodott, ők Alsóörsre viték a bajnoki versenyeket.

A TVSK Magyar Bajnokai

A magyar bajnokságok történetének utóbbi negyven évében a TVSK versenyzői a nagyhajós osztályok meghatározó szereplői lettek. Elsősorban az újabb túrahajó kategóriákban voltak sikeresek, ami érthető, mert majdnem kivétel nélkül ilyen hajókkal vitorláznak. Ismerjük meg tehát a klub magyar bajnokait.

Andorka Rudolf

A vitorlázás szeretete velem született. Ötéves koromban, 1964-ben szüleimmel – Andorka Rudolf és Iza – ott voltam a Tűravitorlás Sportklub elődjének alapító ülésén.

Félévesen a Dinnye nevű Sikló típusú jollénkkal már túráztam szüleimmel.

Tíz évesen kezdtem versenyezni. Kis gimnazista voltam, amikor megvettük a Burut, egy 25-ös túrajollét, melyet romos állapotából Terbe János barátom segítségével újíttunk fel.

Nem sokkal azt után, hogy a hajó vízre került, édesapámmal félvízen ért minket egy hatalmas, óránként 150 kilométeres vihar. Mi túléltek, de Buru sajnos odaveszett.

Egy év múlva, 19 éves koromban, elkészültem az Újburuval, amelyet teljesen a magam erejéből építettem. Ezzel a munkával váltam igazi vállalkozóvá.

Több csodálatos vitorlást bízott rám a sors: Buru – klasszikus 25-ös, Újburu – műanyag 25-ös, Bulldog – 6R Yacht, Bulldog Dynasty – BB12, Libera Classic, Ultramarin – Dragon, Helikon – BB12 Touring.

Jelenleg a Pelso – egykori Béke – kétárbcos vitorlás restaurálásán dolgozom.

Számos bajnokságon nyertem érmet: 25-ös túrajolle, Európa 30-as, 15-ös jolle, Összevont cirkáló, Yacht, 40-es cirkáló, 33-as, Yardstick I., 70-es cirkáló, tengeri, ORC és Dragon osztályokban.

Különösen szép emlékem az 1984-es évad, amelyet Hafival – Haffner István – a Virtuson vitorláztam végig, és szinte minden versenyt megnyertünk.

Volt alkalmam az Adriától a Karibi-tengerekig vitorlázni, részt vettem és tapasztalatokat szereztem a tengeri versenyeken is, ezeken a regattákon is jó eredményeket értem el.

Nagyon örülök, hogy fiaimnak – Rafael és Rudi – valamint sok barátomnak is át tudtam adni a vitorlázás szeretetét, a természet tisztelőt, és a vitorlázáshoz (élethez) elengedhetetlen alázatot.

Bagi Eszter

1983. január 26-án, Budapesten születtem, Édesanyám Simon Judit, Édesapám Bagi Gábor.

A Kassák Lajos gimnáziumban érettségiztem, Modern Üzleti Tudományok Főiskoláján szereztem diplomát. Jelenleg Épületgépész szakon végzős hallgató vagyok. Munkahelyem az AC Plymovent Kft., ahol technológiai projekt felelős munkakörben dolgozom.

Gyermekkorom óta versenyszerűen sportolok: öt év úszás után, hat év akrobatikus rock & roll következett.

A vitorlázást 1994-ben Gibánál (Sigmond András – a szerk.) kezdtem nyári táborok formájában. 2000-ben az Adriára sodort a szél, ekkor indult „versenyzői pályafutásom”. Számos regattán vettem részt, három alkalommal kormányosként. 2002-től versenyzem (fordeck) a Balatonon is. 8m OD osztályban kezdtem, amelyben szerencsém volt több dobogós hely mellett magyar bajnokságon második és Európa-bajnoki bronzérmes csapatban is szerepelni. Ezután vitorláztam Sudár Regatta, 33-as, Melges24, Dragon, ASSO99, Scholtz32 és Scholtz22 osztályban.

Amire a legbüszkébb vagyok:

2003. 8m OD: Magyar Bajnokság 2., Európa-bajnokság 3.

2009. Nemere II. – Ladies: Kékszalag 13.

2012. S22: Spartacus Kupa 2. (kormányos)

2013. S22: Magyar Bajnokság 1. (kormányos)



Andorka Rudolf a Bulldog Dinastyval



ifj. Andorka édesapjával, dr. Andorka Rudolfal (TVSK alapító tag)



Bagi Eszter

Bagi Eszter a Nemerén





Balogh János



Balogh János hajója a Szidónia



Bisztray Frigyes, Fruco

Balogh János

1952–2001.

Grafikus, illusztrátor, festő. Öntörvényű, szabad, sokszor örlődő, állhatatlan bohém, felszabadult és vidám művész.

Ha tehette, már csütörtök este a Balatonnál volt. Nem ismer senkit, aki nála jobban élvezte volna ezt az életformát. Szerencsésebb években július és szeptember között nem is látta őt Budapest.

Legboldogabbnak akkor láttam, amikor nekivágtunk a Balatonnak, és kiérünk a nyílt vízre, magunk mögött hagyunk minden kötöttséget. Életformája volt a Balaton. Gyerekkorában Siófokon szívta magába a tó szeretetét, aztán jöttek a tús évek, végül a nagy álom, a saját hajó. Maga építette 15-ösével többször nyert bajnokságot.

Ha rábíztunk valamit, hónapokig nem készült el, mert mindig valami újabb dologért lelkesedett, újabb és újabb álmokat kergetett.

1998-ban éve egy baleset miatt nem vitorlázhatott, el kezdett festeni. Természetesen azt, amit legjobban szeretett: hajókat, vízi embereket, a Balatont. 2001-ben Csopakon nyílt az első kiállítása. Képein olyan a víz színe, amelyet csak az ismer, aki hajózik rajta.

Náray Vilmos

Bisztray Frigyes

1958. május 29-én, Kiskőrösön születtem. Édesapám, Bisztray Dénes villamosmérnök, édesanyám, Szászi Mária Magdolna gyógyszerész. Két bátyám van, György és Dénes.

1976-ban érettségiztem József Attila gimnáziumban, és sikerrel felvételiztem a Budapesti Műszaki Egyetem villamosmérnöki karára, aminek következtében egy évig katonai szolgálatot teljesítettem.

1983-ban diplomáztam, amikor válaszütem elé kerültem: a sport illetve a szakma között kellett választanom. Az utóbbi mellett döntöttem.

Feleségem Pintér Ágnes két gyermekkel ajándékozott meg: Júlia építész, András közgazdász.

Újra nősültem, feleségül vettem Pintér Mártát, aki négy gyermekkel örvendeztetett meg. 2004-ben született Orsolya, 2006-ban Flóra, 2008-ban Frigyes és 2014-ben Zsuzsanna.

1983-tól az első munkahelyem a FOK-GYEM, majd az Élelmiszeripari Gépgyártó Vállalat (ÉLGÉP) volt. 1986-tól a Magyar Tudományos Akadémia Számítástechnikai és Automatizálási Kutatóintézetében (MTA Sztaki) kezdtem dolgozni számítógép periféria kártya tervezői munkakörben. Jelenleg az MTA Sztaki leányvállalatánál, az ITConsult Pro Zrt.-ben dolgozom hardware közeli szoftverfejlesztéssel és számítógép hálózatok biztonsági kérdéseivel foglalkozom.

1970-ben kezdtem vitorlázni, a Mélyépítőklubban (MVSE) Rajkai Dönci bácsi, majd Krizsanovics Péter volt az edzőm. Egy-két év Cadetozás és Molyozás után kikötöttem a Finn-dinginél, amelynél kishajós pályafutásom során meg is maradtam. A vitorlázáshoz való kötődésemet nagyban erősítette az a jó, összetartó társaság, Ők adták nekem a Fruco becenevet.

1976-ban megnyertem a finn ifi korosztály bajnokságát. Ekkor Sigmond András válogatott keretének is tagja voltam. 1979-ben Horlay Béla vezetésével a Finn junior Európa-bajnokságon, Athénban a 11. helyezést értem el.

1980-tól a BKV Előre színeiben versenyeztem, ahol dr. Haán András tízszeres magyar bajnoktól egy fontos dolgot tanultam: Azért vitorlázunk, hogy jól érezzük magunkat.

A visszafogottabb edzőmunka ellenére a Finnben több dobogós helyezést is elértem, köztük bajnoki harmadik helyet.

A nagyhajózást a nagybátyámmal, Bisztray Györggyel, Skorpion kezdtem. Vele a Rebell osztályban, majd Yardstick II-ben bajnoki címeket, az osztályban Kékszalag-győzelmeket és dobogós helyeket értünk el.

1996-tól – saját hajóval – a 25-ös jolle osztályban versenyez. Kétszer bajnoki címet szereztünk, és sok dobogós helyet ér-

tünk el. Kék- és Fehér szalagon is sikerült osztályunkban győzni, és többször is a dobogóra állni.

Bisztray B. György

1948. október 29-én születtem. Édesanyám Bokor Klára zongoratanárnő volt. Édesapám Bisztray-Balku Sándor gépész- és villamosmérnök.

Érettségi után irodagép műszerésznek tanultam, 1978-ban a Kandó Főiskolán, Műszerautomatika szakon diplomáztam.

1970-ben megnősültem, feleségem Villányi Veronika Éva, gyermekeink: Balázs 1973-ban, Gyuri 1976-ban és Fanni 1982-ben születtek.

1969-től 1987-ig a SZÜV, OSZV és a SZÁMALK munkatársa: műszerész, mérnök, csoportvezető, majd osztályvezető helyettes voltam. Terveimmel, elkészült hardverekkel és programokkal pályázatokat nyertem. 1981-től az amerikai Wang cég Osztrák Számítógép szervizében dolgoztam. Szerencsémre a SZÁMALK-nak az embargó idején nagy szüksége volt a devizára, így kikölcsönöztek. Időnként barterben, alkatrésszel fizettek étem! Bekerültem a Wang Európai tanácsadó testületébe. 2010-ben mentem nyugdíjba.

1994-től 6 évig a BKIK Ellenőrző Bizottságának választott tagja voltam. 2000-től a Kis- és Közép Vállalkozások Egyesületének elnöke lettem.

1958-ban a Csatornázási Művek vitorlás tanfolyamán id. Elekes Béla, Lénárt Ernő és Majoros Laci voltak a tanítóim. Jenai tanár úr mancsaftja voltam az utolsó Szalonka bajnokságon. Szedett-vedett hajókkal vitorláztam, főként mancsaftoltam, de megtúrtak és ez elég volt a boldogsághoz. 1963-ban igazoltam át a Budapesti Vasasba. Ott, ha volt mivel, akkor finneztam Átköltöztünk Almádba és ősszel megvette a klubbot a Videoton, és aki nem indult bajnokságon, azokat elküldték. Átmenetileg abahagytam a vitorlázást.

1978-ban beléptem a TVSK-ba. Néhány évig a kishajó vezetői vizsgára felkészítő oktatásban segédkeztem.

'82-ben Bencsik László barátom kertjében a Szépvölgyi úton építettük a Skorpiót. 1986-ban az első pályaversenyen (fiaim: Balázs 13 éves és Gyuri 10, Bencsik Laci 16, és én voltunk a csapat) osztályban 37 induló hajó között a 4. helyen végeztünk. Közel három évtized alatt több Magyar Bajnokságon és Kékszalagon győztem.

1991. és 2000. között részt vettem a Balatonalmádi TVSK telep vezetésében. Évekig működtettem egy vitorlásiskolát.

Csiha László

1959-ben Budapesten születtem, családom debreceni, így gyerekkoromban sok nyarat töltöttem vidéken. Szüleim az Állami Népi Együttesben táncoltak, két nagybátyám pedig artistaként járta a világot, valamiért mégsem vonzott ez a világ, inkább a vízzel kapcsolatos sportok érdekeltek.

Kilenc-tíz éves lehettem, amikor a Velencei tavon egy strand gumimatracon, asztalterítővel vitorláztam. Kishajóval egyetlen sosem versenyeztem, amit a mai napig nagyon sajnálok.

Később a Budapesti Építőkhöz kajakoztam, ezt lázadó kamasz koromban hagytam abba. (A gimnáziumi évek alatt másokkal, másokkal voltam elfoglalva.)

Egy ideig belekaptam mindenféle sportokba, de egyik se fogott meg. Közben a sorsom úgy alakult – persze magam alakítottam –, hogy kicsit később, már bőven felnőtt koromban, amikor egy szerencsés vállalkozás (autóalkatrész kereskedés) anyagi sikere nyomán tudtam venni egy hajót, csak elkezdtem végre igazán vitorlázni.

Jó pár 50-es cirkáló versenyen vettem részt Soponyai Gézával, ezek jó élményt jelentettek, és kellő indítást adott; de ugyanígy a Berezky Lacival (Berenyó) való versenyzés is hasznosnak bizonyult.

A legtöbbet azonban Lehóczky Gábortól (Lehó) tanultam. Sajnos nem eleget.

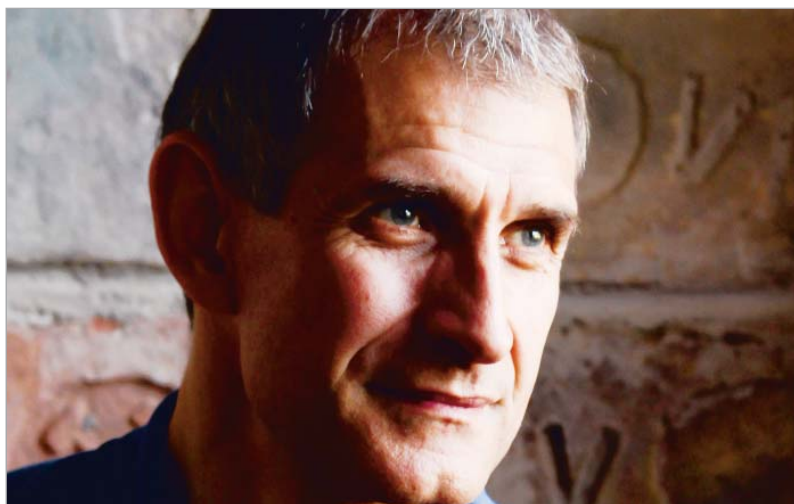
Lehó felejtethetetlen marad...



Bisztray György



Bisztray György, Skorpió



Csiha László

Csiha László, Roxane





Czégai Péter



Elekes Béla

Czégai Péter



Ettől kezdve magam alakítottam csapatot, nagyon jó volt a Dolphin, és utána a Flystar, 8m OD is.

Most kimaradt egy-két év, idén borszaküzletet nyitottunk egy barátommal, így próbálván leküzdeni az utóbbi évek nehézségeit. A vitorlázás iránti szerelem maradt.

Czégai Péter

1976. július 20-án született Veszprémben. Gyerekkora óta vitorlázik, édesapja, Czégai László jónevű versenyző, edző. Péter 1984 óta igazolt versenyző, a BYC-ben kezdett vitorlázni. 14 évesen Op-ben jól zárta az utolsó idényét, de kinőtte a hajót, ezért Erdélyi Pista és édesapja kitalálták, hogy van egy szabad Repülő Hollandi, üljön abba, de a következő szezont 470-esben kezdte. Juniorban jól mentek, sokat utaztak, junior Eb 11. hely, vb 16. hely. Nyertek rangosabb nemzetközi versenyeket. Később a felnőtt mezőnyben a vb-n 18. helyet szereztek.

– Az olimpia nagyon jó volt, nagyon nagy élmény. De az, hogy utolsók lettünk, az nagyon megviselt. Én addig nem nagyon voltam utolsó egyetlen versenyen sem, és ez pont ott sikerült... Akik a vitorlázásban jelen voltak, és ismerték a körülményeket, hogy mennyi időnk volt felkészülni, azok gratulált. Szinte csak dicséretet. Az olimpia után apámmal belevágtunk egy chartercégbe az Adrián. Eleinte jól ment, de aztán ahogy szaporodtak a hajók az Adrián, egyre kevésbé működött a dolog, ezért elkezdtem versenyvitorlázást oktatni, nagyhajós embereket tanítottam versenyezni. Ezért fizetnek. 2010-ben Hozmann Lacival közösen csináltunk Csupakon egy egyesületet, aminek ő az elnöke, én vagyok a szakosztályvezető. Ez a Pro Celero Sportegyesület. Azt szeretnénk, hogy az egyesület növekedjen, ismertté váljon, minél több gyerek ismerkedjen meg a vitorlázással és legyenek versenyzőink. Szeretnénk olyan komoly egyesületet csinálni.

Elekes Béla

1912. január 29-é született és 2000. január 1-jén hunyt el.

A családi legenda szerint, már kisgyermek korában hajót épített. A Genfi tavon nyaraltak, elkötötte a család evezős csónakját, evezőből és lepedőből vitorlát készített.

Ludovika akadémiát végzett, utásztiszt volt. A harmincas években öttusázott, ejtőernyőzött, ejtőernyősöket oktatott. Ejtőernyős ugrás közben eltörte a lábát, ezért nem jutott ki a Berli-ni olimpiára.

1936-ban utászgyakorlaton robbanás miatt elvesztette fél szemét, leszerelt és mérnökként dolgozott. 1945. után is elismer-ték mérnöki végzettségét.

1945-ben balesetben elvesztette bal kezét könyök alatt, mű-kezet nem viselt, de sokan, akik ismerték nem vették észre a hi-ányt. Még 85 évesen is vitorlázott és autót vezetett.

1944-től az akkori legsportosabb versenyhajó, a 22-es binnenyolle, az Utász nevű hajó tulajdonosa volt, ezzel versen-yzett, amíg az osztály élt. Az ötvenes években három Magyar Baj-nokságot nyert.

Ezután bérelt hajókkal túrázott feleségével, Bözsi nénivel.

1966-ban lett a Gitta 22-es cirkáló társtulajdonosa, majd 1976-tól tulajdonosa. 1977-ben, 1982-ben és 1984-ben Balaton Kupát, és 1993-ban Magyar Bajnokságot nyert.

Társadalmi tevékenysége is jelentős volt. Dolgozott a Sport-hajózás Tudományi Szakbizottságban (1966). Ennek keretében a hajóépítésben felhasználható hazai anyagokkal, felületvéde-lemmel, alumínium árboccal és rudazattal foglalkoztak. Elekes Béla a hatvanas-hetvenes években szponzorokat(!) szerzett, sok vitorlázó így jutott új vitorlához. A Nehézipari Minisztérium megbízásából biztonságtechnikai szempontból ellenőrizte a vegyipart, és segítette a hajóépítéshez, karbantartáshoz szüksé-ges anyagok, festékek, lakkok fejlesztését, gyártását.

Hosszú ideig az MVSz Túra albizottságát vezette. Túraveze-tő tanfolyamokat tartott, és túrákat szervezett. Társadalmi tevé-kenysége elismeréseként 1992-ben, még életében, a cím létreho-zása második évében az MVSz örökös tiszteletbeli tagjává vá-lasztották!

Ifj. Elekes Béla

Budapesten, 1941. június 12-én születtem. Általános és középiskoláimat Budapesten végeztem. 1964-ben a Miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemen szereztem gépészmérnöki diplomát. Idén kaptam aranydiplomát.

1965-ben megnősültem, feleségem Mesterházy Ibolya. Két lányunk született, és két unokánk van: Dorka 12, Máté 9 éves. A TVSK alsóörsi telepén edzőtáborban és időnként a családi hajón kezdtek vitorlázni, folytatva a családi hagyományt.

1964–2007 között a Hungária Műanyagfeldolgozó Vállalatnál, későbbi nevén a Pannonplast Rt.-nél dolgoztam. Első és egyetlen munkahelyemről mentem nyugdíjba.

Édesapámtól örököltem a hajós, vitorlás életmód szeretetét, és a Balaton egyik legszebb hajóját a Gitta nevű 22-es cirkálót.

Gyerekkorom nyarait a Csatornázási Művek alsóörsi telepén töltöttem. Itt úgy tanultam vitorlázni, ahogy ma is mindenkinek kellene: »megengedték«, hogy kimerjem a vizet, és takarítsam a nagyok hajóit. 1955-ben már mancsaftolhattam Kalózon, M-jolléval, majd kalózzal versenyeztem. Az első önálló kalóz famunkáival a hajóács péntek délből készült el. Saját gyártmányú veretekkel még éjjel felszereltük, és szombaton már versenyeztünk. Legjobb eredményem 1968-ban 3. hely a bajnokságon.

1975 óta a 22-es cirkáló osztályban versenyzek, 1997-ig Édesapámmal, 1998-ig Tamás Öcsémmel alkottunk egy jó csapatot. 1993-ban bajnokságot nyertünk és több flottabajnokságon is elsőek voltunk, ha nem volt meg a szükséges létszám. Háromszor nyertünk Balaton kupát: 1977, ? és 1984. Azóta 2000, 2001, 2003 és 2008-ban nyertem bajnokságot, 2011-ben is bajnoki kupát kaptam, bár csak flottabajnokság volt.

1970-es évektől előbb a KR, majd a Yardstick előnyszámot megállapító bizottság tagja, majd vezetője voltam 2009-es lemondásomig. Ezért a munkáért sok negatív véleményt kaptam, de tudva, hogy jó előnyszám nincs, nem vettem a lelkemre. Most hallottam vissza egy utólagos elismerést, elnökségi ülésen mondta Litkey Farkas: „Addig volt rend a Ys-ben, amíg Béla bácsi (sajnos már bácsi vagyok) csinálta”.

Fináczy László



ifj. Elekes Béla, Gitta



ifj. Elekes Béla, Gitta



Fináczy Marci [László]

Fináczy Marci, Bolygón





Frigyer Attila



Frigyer Attila, Pillangó III.

Unokája Hegyi Dénes sírjánál



Frigyer Attila

1950-ben Budapesten született, középiskoláit a Kvassay Jenő Híd-, Vízmuépítő Technikumban végezte, egyetemi tanulmányait 1969-ben Budapesti Műszaki Egyetem vízépítő szakán kezdte, ahol 1974-ben kapta kézhez a mérnöki diplomáját. 1978–1980. BME vízellátás-csatornázás egészségügyi szakmérnöki oklevél; 1990–1991 INSAIS Master környezetvédelmi igazgatás és elemzés szakterületek oklevél, és Institut Eco-Conseil környezetvédelmi tanácsadó oklevél, Strasbourg.

1974. és 1986. között a Mélyéptervnél, vízi- és környezetvédelmi létesítmények (vízellátás, csatornázás, szennyvíztisztítás tárgykörökben) mint tervező, illetve vezető tervező dolgozott. Közben három évet (1982–84) Algériában, az ETAG Tervező Intézetnél töltött. 1987-ben a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóságon víz és csatornamű társulatok szakmai felügyelője. 1988-tól 1993-ig Környezetvédelmi Minisztériumban vezető főtanácsos, közben (1990–91.) ösztöndíjas a Strasbourgi Nemzeti Művészeti és Ipari Egyetemen és az Institut Eco-Consail-nél. 1994–2010. Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Környezetbarát Termék Nonprofit Kft. (az ország első közhasznú társasága) megszervezője és ügyvezető igazgatója, a Környezetbarát Termékminősítő Bizottság elnöke. A Magyar Mérnöki Kamara Környezetvédelmi Tagozatának volt alelnöke. Balatoni és dunai sportkikötők tervezője. A *Környezet Védelméért* kitüntetés tulajdonosa.

Gyermekkorában láda mollyal, kalózzal és Belugával vitorlázott. A TVSK alapító tagja. Tízszer a 25-ös jolle, egyszer a YS-II., négy alkalommal pedig a 33-as osztály magyar bajnoka. A 25-össel több Kékszalag-győzelem, TVSK Kupa és számtalan egyéb nagyhajós győzelem fűződik nevéhez. Számos tengeri verseny győztese. Háromszoros Népköztársaság Kupa győztes. 25-ös jolléval abszolút sorrendben 10. és 13. a Kékszalagon.

Pályája során volt MVSz Elnökségi tag, és a Tengeri Bizottság titkára, 25-ös jolle osztály kapitány és TVSK elnök.

Hegyi Dénes

1940. október 21-én, Budapesten született, és 2005-ben ugyanitt hunyt el. Édesanyja egy kis birtokos járszági család ötödik gyermeke, édesapja Nagyszebenből származik, aki Franciaországban szerzett diplomát, és a Foncier Biztosító Társaság magyarországi leányvállalatának igazgatója lett. 1939-ben házasodtak össze, két fiú gyermekük született, Dénes és László. Az édesapa 1943-ban súlyos betegség következtében meghalt, így az édesanya igen nehéz körülmények között egyedül nevelte fel a két fiút.

Dénes a középiskoláit a budapesti Piarista gimnáziumban végezte, 1959-ben érettségizett. Az a nevelés és ott látott közeg a jellemére és egész életére kihatott.

1960-ban a Budapesti Műszaki Egyetem általános mérnöki karára nyert felvételt. Akkoriban a katolikus Regnum Marianum szervezetben aktívan tevékenykedett, mint cserkésztsiszt. Amikor 1962-ben a pártállam felszámolta a már korábban betiltott szervezetet, államellenes összeesküvés vádjával kirúgták az egyetemről. Eljárást nem folytattak ellene, de hosszú ideig megfigyelték. Két év katonaság után visszavették az egyetem esti tagozatára. 1970-ben diplomázott.

1968-ban megnősült, felesége Vinkovits Dorottya. Két gyermekük született, Dóra és Dénes Márton.

1981-ben két és fél évig családjával együtt Düsseldorfban élt, a Vegyterv osztályvezetőjeként kiküldetésben ott dolgozott. 1990-től az Avanti Rt, osztrák érdekeltségű, üzemanyag forgalmazó hálózat főmérnöke, később vezérigazgatója lett. 2002-ben ment nyugdíjba.

A vitorlázást korán megszerette, még a piarista gimnáziumban kezdett vitorlázni. Fiatal éveiben Balatonalmádiban a Budapesti Építők színeiben kalózzal versenyzett. 1969-ben egy barátja, Herdó Péter révén került az alsóörsi TVSK telepre. Péterrel

egy ideig közösen tulajdonosai voltak egy kalóznak. 1971-ben saját kezűleg építette a víz felőli első sorban az utolsó faházat.

Később a családja mellett a versenylvitorlázás is nagyon fontos szerepet játszott az életében. Több hajóosztályban is eredményesen versenyzett, amit több bajnoki címe és helyezése igazol. 1992-ben alapította az önálló Regina hajóosztályt, melynek hosszú ideig kapitánya is volt. Ebben a hajóosztályban is többszörös Magyar Bajnok volt.

1992-ben a TVSK elnökének választották, ezt a tisztséget haláláig töltötte be. Rengeteg feladata mellett igyekezett a TVSK versenyeket magas színvonalon megrendezni. Nevéhez fűződik az először 2004-ben rendezett Szüreti Regatta, mely azóta is igen kedvelt verseny.

Nagyon fontos volt számára, hogy a klubok közötti értéklésben a TVSK jó helyezést érjen el. A Magyar Vitorlás Szövetség munkájában is tevékenyen részt vett. Halála után az MVSZ örökös tiszteletbeli tagjainak sorába választották.

Hónig Péter

1952. január 11-én, Budapesten születtem.

1971-ben nyertem felvételt a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnök kar Termelési Rendszer Szakára, és 1976-ban diplomáztam.

1982. és 1984. között BME Ergonómiai Szakmérnöki diplomát szereztem, és több speciális tanfolyamon is részt vettem: Adminisztrációs rendszerek, Budapesti Közgazdasági Egyetem; Szerződés menedzselése, Maynard; Tárgyalási technikák, München; A beszerzés alapjai, Párizs. Felsőszintű vezetői tanfolyamokat végeztem Zürichben és Badenben.

Munkahelyeim

1990–1991.: Arthur Andersen Magyarország, Manager,
1992–1995.: Digital Equipment Hungary, Kelet- és Közép-európai Beszerzési Igazgató (Pozsony, Prága, Varsó és Moszkva)
1996–1998.: ABB Kft., Logisztikai és Kommunikációs Igazgató
1998–2000.: Gazdasági Minisztérium, Helyettes Államtitkár.
2000–2002.: ABB Kft., Elnökhelyettes, üzletág vezető
2002–2005.: Dunafer Dunai Vasmű Rt., Elnök-vezérigazgató
2005–2007.: MALÉV, Magyar Légiközlekedési Rt., Elnök
2007–2009.: Budapesti Erőmű, Üzleti vezérigazgató helyettes
2009–2010.: Közlekedési, Hírközlési és Energetikai Miniszter
1994–.: HOTAN vállalkozás, tulajdonos

Egyéb tevékenységeim

1998– Magyar Olimpiai Bizottság, Tag
1998–2000.: UNIDO Magyar Nemzeti Tanács, Elnök
1999–2000.: Nemzeti Minőségi Díj Bizottság, Elnök
1999–2005.: Magyar Vitorlás Szövetség, Elnök
2002–2005.: Magyar Vas- és Acélipari Egyesülés, Elnök
2005–2012.: Magyar Vitorlás Szövetség Társelnök

Kitüntetéseim

1999.: Eötvös Loránd Díj
2003.: Év Menedzsere (ÁPV)
2007.: Francia Becsületrend

Öt éves koromban Siófokon, szüleim vállalatának üdülőjében hajóztam először egy Kalózban. A versenyzést 1967-ben, a Mélyépítőklub Cadetban kezdtem, Rajkai Ödön irányításával. Innen a Vörös Meteorba Csernussi Endréhez igazoltam, aki egy öreg Finnt bízott rám. A Finnezést Kalóz követte, amivel 1978-ban bajnokságot nyertem. Sokáig szolgáltam a Rabonbánon Berta Lajos és Bujtor István kormányzása alatt. Itt is szereztem egy magyar bajnoki címet, és több érmes helyezést értem el.

Jelenleg a TVSK színeiben versenyzem. 1991-ben vettem az első Dragont, amelyet még két másik követett. Jelenleg is legtöbbször ebben a hajóosztályban szerepelek. Kétszer nyertem bajnokságot (1998. és 2000.), valamint tizenegy tókerülő versenyen (Kék- és Fehérszalag) is elsőkké lettünk a Dragonok között a családi csapattal. 1995-től 2005-ig láttam el a Dragon Osztályszövetség titkári feladatait, jelenleg a szervezet tiszteletbeli elnöke vagyok. Örökös tiszteletbeli tagja vagyok az Magyar Vitorlás Szövetségnek.



Hegyi Dénes



Hónig Péter



Hónig Péter, Signorina

Hónig Péter, Scylla





Kelemen Tamás



Kelemen Tamás, Fifty-Fifty



Kenedi István, Anka

Kenedi István



Kelemen Tamás

Kelemen Tamás, akit mindenki Keloként ismer, 1971. április 2-án Budapesten született.

1980-ban kezdett vitorlázni a VVSI-ben. További egyesületei: 1990–2000 BKV Előre, 2000–2004 Kenese Marina-Port, 2004–2008 Aligai Vitorlás SC, 2008–2012 Keszthely Vitorlás Sport Iskola Sport Club, 2013-tól MVM SE.

Jollék közül a következő hajóosztályokban versenyzett: Op, Cadet, 420, FD, 470, Soling, 49er, F 18 katamarán. Ezen kívül nagyhajók kormányosaként is egyre több regattán állt rajthoz: 30-as Schärenkreuzer, 40-es cirkáló, 70-es cirkáló, Regina, Sudár, Összevont cirkáló osztályban: Sirocco és Nemere, BB 12, Fly 26, Elliott 770, 33-as, Scholtz 32, 8m OD, Melges 24, valamint egyedi építésű hajók: Pauer Chiccolina, Samuraj Jack, Fifty-Fifty).

Tengeren több 37–50 lábas hajóval, valamint a Maxi 90-es Sandokannal és a Minimaxi RP 60-as Wild Joe-val szerepelt.

A legfontosabb vitorlás eredményei közül is kiemelkedik a Repülő Hollandi világbajnoki negyedik helyezése, 13 magyar bajnoki cím, két tengeri bajnoki cím, két abszolút Kékszalag-győzelem, Rolex Middle Sea Race második hely, Rolex Giraglia első hely, Rolex Capri Maxi Racing harmadik hely, Barcolana abszolút harmadik hely, Rijeka–Montenegro–Rijeka abszolút első hely.

Edzői tevékenységének fontosabb állomásai a következők: 2004.: Czégai–Cserép, 470-es; 2005–2007.: a magyar 470-es olimpiai válogatott; 2009–2010.: Sallai–Perjés és Szighety–Joó 470-es páros; 2011–2012.: Berecz Zsombor, Laser; 2014-től: Berecz Zsombor, Finn, valamint Tomai Balázs, Laser.

Edzői munkája mellett vitorlakészítéssel és vitorlatervezéssel foglalkozik. 2008-tól Hunsails-nél dolgozik.

Kenedi István

Nagykanizsán, 1938. november 5-én születtem. Édesapám mérnök, 1970-ben, Édesanyám tanárnő, 1980-ban hagytott itt bennünket. Két bátyám van, Pál, és Imre mindketten mérnökök, és az 1956-os forradalom leverése óta külföldön élnek.

Általános iskoláimat és a gimnáziumot Nagykanizsán jártam ki, ahol 1957-ben kitűnő érettségi bizonyítványt szereztem. Diákéveim alatt minden nyarat a családommal a balatonfenyvesi nyaralónkban töltöttem. Miután a Budapesti Műszaki Egyetemre helyhiány miatt nem vettek fel, ezért az egyetemi tanulmányaimat a Miskolci Műszaki Egyetem Gépészmérnöki karán kezdtem, ahonnan némi baráti segítséggel átkerültem a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karára, ahová mindig is szerettem volna járni. 1965-ben villamosmérnöki diplomát szereztem.

Első munkahelyem a Posta Rádió és Televízió Műszaki Igazgatósága volt, ami a budapesti Széchenyi hegyi TV adótoronyt jelentette. Itt igen izgalmas és érdekes munkám volt, de sajnos a számlátrán feljebb kerülve ez egyre több bürokratikus feladatot jelentett, ami nem tetszett, így állást változtattam: az Országos Kőolaj és Gázipari Tröszt Izotóp Laboratóriumába mentem dolgozni, ahol műszerfejlesztéssel foglalkoztam. Átszervezés miatt a Laboratóriumot átvette a Bányászati Kutató Intézet, amely később Központi Bányászati Fejlesztési Intézet néven működött.

Érdekes, eredményes munkám volt, amit néhány kitüntetéssel (1982-ben: Kiváló Feltaláló bronz fokozat; 1988-ban: Bányász Szolgálati Érdemérem ezüst fokozat stb.) is elismertek. Innen mentem nyugdíjba, a sugárveszélyes munkahely miatt korrekedezményrel. Most, nyugdíjas koromban is dolgozom a szakmában, a saját mikro cégemben.

1978-ban megnősültem, két gyermekünk született, András (1978) villamosmérnök, majd Katalin (1980), aki a Pénzügyi és Számviteli Főiskolát végezte el.

Diákkorom óta sportok, de végül, már felnőtt fejjel a vitorlázás lett a hobbim. Évtizedekig a Placentával, 25-ös jolléval versenyeztem, pár éve az Ankával járom a Balatont.

Az 1970-es évek végén Lacajos barátaimmal építettük egy 25-ös jolle sablont, amiből sok klubtársam és barátom új műanyag 25-ös túrajollét tudott magának építeni, azt hiszem, ezzel egy kicsit hozzá tudtam járulni ahhoz, hogy a 25-ös flotta megújuljon

Kutics Krisztián

Az első hajós emlékeimet a '80-as évek elején édesapámnak köszönhetem, aki az ELMŰ vitorlás szakosztályának egyik alapító tagja. Már Alsóörsön, de még az ELMŰ színeiben elkezdődtek a Kalózos majd a Sztáros ifjúsági évek Sziklay Zsolt barátommal.

1996-ban már nagyhajóban, a Hullámtáncos nevű Reginával és csapatommal Magyar Bajnoki címet nyertünk. A következő évtől a Marina Yacht Sport Kft. alkalmazásában bekapcsolódtam a hajóipar vérkeringésébe is. Versenyzésben további sikeres évek következtek Regina és 8m OD osztályokban. 1999-től már a TVSK színeiben főként az Asso99-es hazai és külföldi versenyeken kerestük a kihívásokat. Ebben az évben a Bajnokság mellett a Balaton egyik legendásnak számító, leghosszabb és legkeményebb versenyét a Balaton Maratont barátaimmal és a Százás nevű Reginával megnyertük. 2001-ben csatlakoztam a Navalía hajóépítő Kft. veszprémi csapatához. 2002-ben az X-ray-vel magyar bajnoki címet szereztünk. A sikeres vitorlás versenyzés mellett a Yamaha Motor Hungary Kft.-nél 2006-tól következett néhány motorcsónakos év. Élve a lehetőséggel csatlakoztunk a Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság mezőnyéhez Czégai Péter kormányzásával, amit rögtön megnyertünk, és öt éven keresztül megvédtük. Litkey Farkas felkérésének eleget téve 2009-ben először vettem részt a Pénteki Regatták versenysorozaton, ahol a döntőben Farkas kiváló csapatával megszereztük az aranyérmet. 2010-ben Czégai Petivel álmotunk egy nagyot és azóta a Procelero SE alapító tagjaként igyekszem népszerűsíteni a vitorlázást. Egyesületünk táborokat, versenyeket, gyermek és felnőtt oktatásokat szervez és bonyolít. Mindeközben csapatommal számos tengeri versenyen vettünk részt, a teljesség igénye nélkül: Aranyseklő Kupa, Ness Kupa, Spirit Kupa, Jabuka Regatta. A saját egyesületünk tagjaként 2012-ben Sudár OB 1.hely (Főszél), 2013-ban 15-ös Jolle 1.hely (Szivárvány).

Kedvenc hajóim: Sárka, Hullámtáncos, Százás, Mirzár, Balhé, Oh Sali, Vészmadár, Nemere II, X-Ray, Szivárvány, Tolvaj

Kedvenc versenyeim: Kékszalag, Balaton Maraton, Bajnokok Bajnoksága, Pénteki Regatták, Jabuka Regatta

Náray Vilmos

1963-ban születtem, gyerekkorom nyarait nagyszüleim agárdi házában töltöttem, amikor a Velencei-tavon még több volt a nád, mint a szabad vízfelület. 1973-ban kerültem a Velencei-tavi Vízi Sportiskolába. Vitorlás karrierem néhány kezdő táborral indult, amelyek után legendás edzőnk Stéger Józsi bácsi úgy vélte, hogy érdemes lehet velem foglalkozni. 1974 a vadonatúj Velencei-tavi Optimist-flottában talált, és az augusztusi serdülő bajnokságon megszereztem életem első bajnoki érmét, egy bronzot.

Szabó István, Reinhardt György, Hajek Ferenc, Hegedűs Tibor és Horlay Béla edzői éráiban számos emlékezetes év következett a VVSI-ben, amelyben éppen akkor vitorlázott egy nagy generáció: Litkey-testvérek, Haranghy Csaba, Szilvassy Attila, a Nyáry-fivérek... Cadetban és 420-asban is válogatottságig vittem, de 18 évesen nem folytattam a versenyzést. Jött a katonaság, egyetem, diploma, két év továbbtanulás Bécsben, ahol ott ragadtam még vagy öt évre. 1989. és 93. között tudósítottam az osztrák közvéleményt a magyarországi és kelet-európai változásokról.

1994-ben hazaköltöztünk, a PR-szakmában kezdtem el dolgozni. Ma saját ügynökségemet, a Live PR-t vezetem. 1995-ben született első fiam, majd a születése utáni héten megvásároltuk a Csendherceg nevű Dragont. Ekkor léptem be a TVSK-ba. 1999-ben a Fjord, egy rendkívül jó állapotban lévő Børresens Dragon következett, amellyel abban az évben sikerült bajnokságot nyernünk. Ezt ötször megismételtük, a bajnoki éremkollekciónkat két ezüst- és egy bronzérem egészíti ki. A csapat oszlopos tagja kezdetben Balogh János barátom volt, mellette öcsém Náray Richárd, Ikrényi Gábor, Andorka Rudolf, Wonke Péter és Legény László osztoztak a sikerekben.



Kutics Krisztián



Kutics Krisztián



Sipos Péter és Náray Vilmos

Náray, Fjord





dr. Major István, Hippalus – 1984.

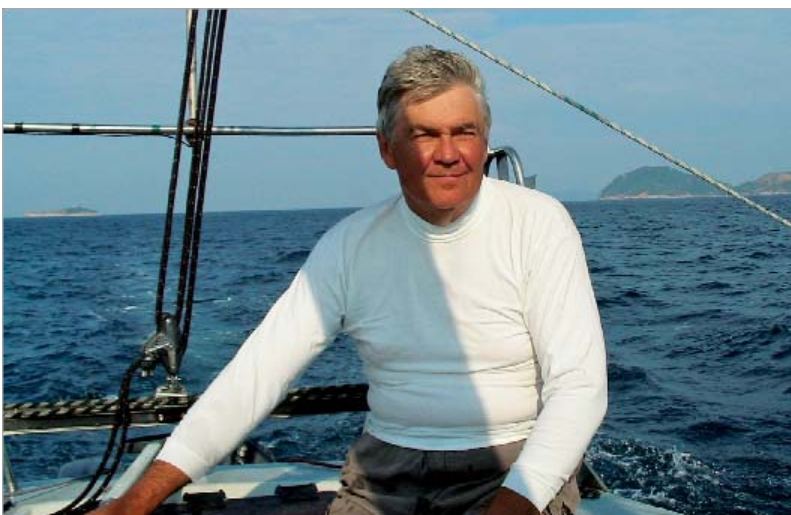


Majorék a Balaton Kupával – 1989.



dr. Major István – 2004.

dr. Major István, Fay – 2010.



2003-tól nemzetközi Dragon-versenyeken is indultunk, elindítva ezzel az osztály itthoni fellendülését. Kezdeményezésemre újjáalakult az osztály szervezete, s 2005-től a Magyar Dragon Szövetség titkára, 2011-től elnöke lettem. Kiemelkedő sikerünk, hogy 2010-ben Balatonkenesén Európa-bajnokságot szerveztünk.

Egy 1967-es Nordic Folkbootot, a Cinquecentót családi túrákra használjuk. A Velencei-tóhoz sem lettem hűtlen: el-elindulok egy agárdi versenyen Mader Finnemmel.

Dr. Major István

1943. augusztus 3-án Budapesten született.

1952–61. A Fővárosi Zeneiskola hegedű szakos tanulója. 1954–56. Gyermekszínész a Nemzeti és a Petőfi Színházban, a Szinkron Filmgyárban és a Magyar Rádióban. 1957–61. A Képző- és Iparművészeti Gimnázium ötvös szakos tanulója. 1957–64. Hindi és szanszkrit nyelvet tanul az ELTE BTK Indoeurópai Összehasonlító Nyelvtudományi Intézetében. 1959–64. Az MKKE Világgazdasági Tanszék Afro-ázsiai Kutatócsoport külső munkatársa. 1961. Latin, angol, német és orosz nyelvből is érettségizik. 1963–64. Az ELTE BTK magyar-orosz tanári szakos hallgatója. 1964–70. Az MTA ösztöndíj: a Leningrádi Állami Egyetem Keleti Fakultása Indiai Filológiák tanszékének hallgatója hindusztáni (hindi és urdu), valamint tamil szakon. 1970. Orientalista filológusi diplomát szerez. 1970–71. Gyakornok az MTA Könyvtár Keleti osztályán, a Magyar Rádió PAF Hírszerkesztőség munkatársa. 1971–74. Az Indiai Köztársaság budapesti nagykövetségének tolmács-fordítója, könyvtárosa. 1973. Summa cum laude eredménnyel doktorál az ELTE BTK Általános Nyelvészeti Tanszékén. 1974–76. A Kölni Albertus Magnus Egyetem Indológiai Intézet igazgatójának a tudományos asszisztense, az Intézet könyvtárosa és adjunktusa. 1976–77. A Kulturális Kapcsolatok Intézet főelőadója, területi referens a magyar-ázsiai tudományos és kulturális kapcsolatok témájában. 1977–84. A Delhi Magyar Tájékoztatási és Kulturális Központ igazgatóhelyettese, az új-delhi nagykövetség kulturális és tudományos osztályvezetője. 1984–90. Az MTA Világgazdasági Kutató Intézet India team külső tagja, 1988-ban a Magyar-indiai Baráti Társaság alapítója. 1989. Leningrádi Állami Egyetem kandidátusa. (MTA Akkreditációs Bizottsága PH.D.). 1990. A Magyar Kulturális Kamara ügyvivője. 1990–98. Postabank és Takarékpénztár főosztályvezetője. 1999–2000. Konzumbank Rt., vezérigazgató tanácsadója. 2000–2002. Nonprofit Vállalkozásokért a Népjóléti Szférában Alapítvány programmenedzsere. 2002–2003. Az Adósságbörze Kft. ügyvezető igazgatójának tanácsadója. 2003 óta nyugdíjas, a Majoritas Tanácsadó és Szolgáltatató Kft. rész tulajdonosa.

1967 óta vagyok házaspár, Két gyermekem Márton 1974-ben, Imre 1976-ban született, négy unokám van.

1957-ben a Művész SC-ben Dolesch Ivánnál kezdtem vitorlázni, Kalózzal, 50-es cirkálóval, 6R jachttal (Hungária, később Talizmán) versenyeztem. 1983-tól kormányosként BX, majd X osztályban a Hippalus nevű, First 22 tőkesúlyos hajón, 1996-tól a Fay, F9AX típusú trimaránon vitorlázom.

A Hippalus-szal voltam magyar bajnok (1989.) és második (1991.). Győztünk a Balaton Kupában (1988., 1990. és 1991.), a Kék Szalagon (1991.), Csillag túrán első (1983. és 1988. ez egyben abszolút második), TVSK Kupán (1988. és 1989.). Ezen kívül egy sor más versenyt is megnyertünk, és sok ezüst- és bronzérmet gyűjtöttünk az évek során.

A Hippalus-szal rendszeresen túráztunk a tengereken: 1987–88. Adria, 1989. Balti-tenger, 1990. Égei-tenger, 1991. Adria és Ion-tenger, 1992. Földközi (Ligur és Tírrén) tenger.

Dr. Majoross László

1908-ban Máramarosszigeten született, és 1990-ben Budapesten hunyt el. Két gyermekédesapja.

A háború után, hadifogoly menekültként érkezett Budapestre, a Eötvös Lóránd Tudományegyetem jogi karán diplomázott, 1956-ot követően bebörtönözték, szabadulása után internálták.

Kizárták a jogi kamarából, így mindenféle segédmunkát végzett, volt sportpályaépítő, raktáros, takarító...

1948-ban szeretett bele a vitorlázásba. Dunai evezős életét feladva Balatonkenesén kezdett a szép és hosszú vitorláséletbe. Barátja, Rajkai Ödön tanácsára megvette az első hajóját, a Kuszi nevű tizenötös jollét.

Ezzel a hajóval versenyzett 15 éven át. Először Alsóörsön majd amikor az Aszfaltútépítő Vállalat megkezdte versenyszereplését Balatonföldváron, ott folytatta. Szép eredményeket ért el ezzel a hajóval is. Több első és második helyezés mellett, egy nem hivatalos magyar bajnokság első helyét is megszerezte.

1964-ben aztán Alsóörsön, mint a TVSK alapító tagja, elsőként építette meg a saját maga gyártotta kis faházzal az azóta naggyá vált TVSK telep első épületét.

Ettől kezdve minden szeretetét, munkáját és örömét a telep szervezésének, rendben tartásának és fejlesztésének szentelte ottani sportbarátaival együtt.

Később eladta az első Kuszit, és részben saját munkájával, szakértők segítségével megépítették a Kuszi-Too nevű hosszabbított Belugát, mellyel az összevont tőkesúlyos túrahajó kategóriában sok versenyt megnyert, 1979-ben a Népköztársaság Kupát is.

1981-ben Alsóörsön 13 Rebell társával együtt épült a Kuszi III., amellyel népszerű Laci bácsink 1982 és 83-ban Népköztársaság Kupát, 1984-ben és 85-ben Magyar Bajnokságot nyert. Volt a Rebell Flotta kapitánya, és élete végéig az alsóörsi TVSK-telep vezetőségi tagja 26 éven át.

1988-ban, 80. születésnapját a Magyar Bajnokság II. helyével ünnepelte, 83. évében még versenyzett. Húsz évig versenybíróként is tevéyenkedett.

A hosszú évek alatt mindig szívén viselte a vitorlás sportot, és a kedvességével, jó kedvével sok fiatalot hódított meg a vitorlázás és a túrázás számára.

A sok megpróbáltatást követően igazi megnyugvást jelentett számára ez a sport, amit a legjobban jellemez, hogy ha megkérdezték azt felelte:

„Ha valaha újra kezddhetném, úgy a nyugdíjas évektől kezdeném újra az életem.”

Dr. Majoross Péter

1943. augusztus 29-én Budapesten születtem.

1949 nyaratól Balatonkenesén, a Koppány soron bérelt nyaralóban a Rajkai, Szentpéteri, Makkos és a Majoross család gyermekei ismerkedtek a hajós élettel. A Fajankó nevű O-yolle hosszú kikötőkötélét a méteres vízben állva fogta valamelyik apa, és mi körbe-körbe vitorláztuk őket. Ekkor vásárolta Édesapám a Kuszi nevű 15-ös túrajollét, mely elkísért minket Alsóörsre, majd Balatonföldvára. 1956 nyarán, 13 évesen Kalózzal, a Mélyépítőkhöz kezdtem versenyezni. 1957-ben a kalóz ifi-bajnokságon harmadik lettem, ezért jutalmul M-jolléba, majd Finnbe ülhettem. Könnyű voltam – kb. 40 kg lehettem –, így újra Kalózzal. Bagira nevű hajómmal rangelső voltam.

1964-ben az IBUSZ vitorlásoktatója lettem, ezért profizmus vádjával egy év múlva ezt abba kellett hagynom, így a következő két nyáron Tihany, majd a balatonfüredi Marina Szálló strandján vízési oktatóként dolgoztam. Repülő Hollandiba ültem, ettől kezdve »kétlaki« életet éltem, mert a Hollandi mellett Édesapámmal nagyhajóztam, először a saját építésű, hosszabbított Belugával, a Kuszi Too-val, majd Rebell BX osztályban.

A Külker SC együtt kosárlabdáztunk Bartha Ferencsel, Farkas Tamással, Kiss Péterrel, amikor Feri szervezni kezdte a Vitorlás Szakosztályt, ahol alapító tag lehettem. Az első év a Fergeg nevű 50-es felszerelése, valamint Fináczy Gyuri irányításával két új Soling építtetésének jegyében zajlott. Gyuri Toronyi Andrissal és Izsák Tiborral többszörös Soling bajnok lett, mi pedig Bartha Ferivel, Farkas Tamással, Toronyi Andrissal és Rendek Zolival 50-es bajnokságot nyertünk.

A Külker Soling flotta egyre bővült, így Bartha Ferivel és Farkas Tamással Solingozhattam, majd Scharbert Gyula, később Izsák Tibor tisztelt meg, hogy velem versenyzett.



dr. Majoross László



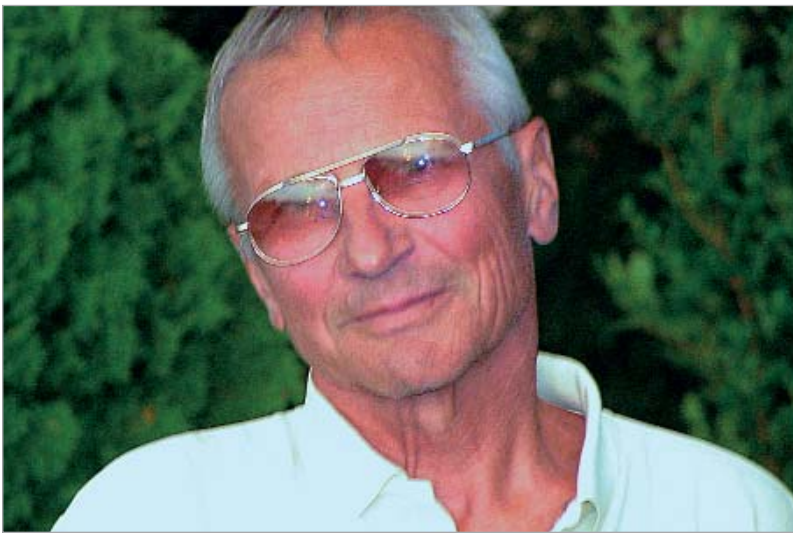
Majoross Bea és édesapja Péter

dr. Majoross Péter hajója, a Pikk Ász





Nagy Tibor hajója a Bona



dr. Perjés István



Tabu

dr. Perjés István, Tabu



Nagy Tibor

1955-ben született Budapesten. A Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett Építészmérnöki diplomát 1979-ben.

A vitorlázáshoz gyerekkori kalózos emlékei vonzották, első saját hajója egy, a leselejtezett Finn dingi volt. A nagyhajós versenyzésbe az 1984-es Csillagtúrán, a Virtus fedélzetén kóstolt bele, aztán abba sem tudta hagyni. A Balatonon másodikként vízre tett Sudár Sporttal már rendszeresen versenyzett, majd megvásárolta a Bona nevű, szintén Sudár Sport vitorlást. A Bonával tíz év alatt négy alkalommal nyerte meg kategóriájában az Országos Bajnokságot, és egy év kivételével minden alkalommal dobogós helyezést ért el. Egyéb versenyeken összesen 50 arany-, 21 ezüst- és 12 bronzérmet nyert. A hajóosztály részére kiírt Sudár Sport Kupán egy alkalommal első helyen, két alkalommal 2. helyen és 2 alkalommal 3. helyen végzett.

Balaton Kupa B kategóriában, a két alkalommal hatodik, és egy alkalommal 2. helyezést ért el 12 hajóosztály hajói között. A Magyar Vitorlásszövetség Ranglistáját a Bona tízéves versenypályafutása alatt öt alkalommal vezette.

2008-ban, váratlan korai halálával egy színes egyéniség tűnt el a balatonföldvári kikötőből.

Dr. Perjés István

Nagykanizsán, 1939-ben, a béke utolsó hónapjaiban született. Édesapja hivatásos katona volt, aki eltűnt a Don kanyarnál. Édesanyja, gimnáziumi tanárnőként egyedül nevelte nővérével, Zsuzsával. Az Állatorvosi Egyetemre 1956-ban, 17 évesen jutott be, és summa cum laude diplomázott.

Számos területen dolgozott: 1961-től 1964-ig a pécsi Vágóhídon állatorvos, majd 1964. és 1985. között az Állattenyésztési Kutató Intézetben. Országosan elismert szaporodásbiológusként, a kutatás mellett, gyakorlati munkát is végzett, tehenek ezreit kezelte, szakkönyveket, cikkeket írt. 1985-től húsz évig a Kaposvári Egyetemen tanított.

Élete során kedvessége, segítőkészsége és egyéni humora miatt sok barátja lett. Egy kollégáját idézve: „ellenséget sohasem szerzett”.

Kiváló sportoló volt, versenyszerűen úszott és tornázott. Az ötvenes években már vitorlázott. Hatvanévesen 100 méteres hátúszásban Master Európa bajnok lett. Télen sízett, két évtizeden át oktatta is ezt a sportot az egyetemi sítáborokban.

Legfontosabb sport számára azonban kétségtávol a vitorlázás volt, ahol két klasszikus hajóosztályban is maradandót alkotott versenyzőként, felújítóként és hajóépítőként is.

Az első 25-ös jollejét 1965-ben vette, amit kutatómunkája után Placentának keresztelt. Néhány év múlva gyerekkori jó barátját, Kenedi Istvánt bevette társnak, és közösen – elsőként a 25-ösök között – leműanyagozták a hajót. Szinte minden versenyt megnyertek az osztályukban, de abszolútban is gyakran voltak az első tízben. 1975-ben Brandmüller Istvánnal negyven nap alatt építette az első műanyag 25-öst, a Zygótát. Ezzel a hajóval kétszer nyertek Népköztársaság Kupát (1977., 1978.) és kétszer osztályban a Kékszalagot (1977., 1979.).

Az újabb kaland 1981 decemberében kezdődött, amikor dr. Gáll Imrétől megvásárolta az akkor csaknem negyvenéves 40-es cirkálót, a Tabut. Társa, a pécsi barát, dr. Kollár Lajos (Totya) volt. A hajó felújítása hatalmas erőpróbát jelentett, és a test műanyagozása – amire 1983-ban még nem sok példa volt –, indulatos vitát váltott ki, sokan a féltették hajó szépségét. A hajó így egyetlen szezont sem hagyott ki, alkalmassá vált arra, hogy sablont vegyenek le róla, és megővta a szép hajót a később meghonosodott korszerű felújításig.

1988-ban harmadik lett Összevont cirkáló osztályban, és ezen a nyáron, egy 120 kilométeres viharban két ember életét mentette meg unokaöccsével, Vas Tamással.

A megújult Tabu sokak érdeklődését vonta magára, és egy lelkes csapat Pimi vezetésével sablont készített róla. Ebből a sablonból az első hajót ő építette, 1990. nyarán került vízre a Vita, majd követte a Dominó.

A Vita nem volt igazi versenyhajó, viszont emberek százainak szerzett feledhetetlen élményeket.

A sablont a két ifjú hajóépítőnek, Paulovits Dénesnek és Gerlóczi Péternek adták.

István négy gyereket nevelt fel szeretettel, gondoskodással és áldozatos munkával. Két unokának is örvendhetett. A fiatalok mindig nagyon közel álltak hozzá, sokakat tanított az egyetemen és az életben is. Sokan általa szerették meg a vitorlázást, a síelést. Talán az jelentette neki a legtöbbet, ha segíthetett és adhatott.

Utolsó éveit több súlyos betegség árnyékolta be. A rá mért fájdalmakat fegyelmezetten viselte. 2009. július 29-én, hetvenévesen hunyt el.

Ripka László

Budapesten, 1938. november 20-án született. Édesapja: Ripka László, víz-gáz és központi fűtés szerelő mester. Édesanyja: Kecskés Erzsébet. Négy gyermekes családban, Budapesten, a VII. kerületben nőtt fel.

Gimnáziumi tanulmányait a Madách Imre gimnáziumban kezdte, ahonnan koholt vádak alapján 1953-ban elhurcolták és bebörtönözték. Csak három év múlva, 1956-ban a forradalom idején szabadult ki.

Befejezte a gimnáziumot, leérettségizett, de az elveszett évek miatt továbbtanulásra már nem gondolhatott. Édesapjával dolgozott, és mellette kitanulta a szakmát. 1964-től önálló kisiparosként dolgozott.

1957-ben megnősült, felesége, Ripka Mari (Halupka Mária), gyerekkori szerelme, élete végéig szerető társa volt. 1959-ben született meg lányuk Edit.

1962-ben épített egy vas(!) kalózt, és sok éven át a velencei tavon vitorlázott családjával és barátaival.

1982-ben egy új hajót kezdett építeni, a 16. Európa 30-as církálót. Közben versenyzett az Ióval, mancsaftkodott a Vértuson és a Fabatkán.

Kitanulta a verseny vitorlázást, és tapasztalatait beleépítette készülő hajójába. Sok éves munka eredményeként, 1987-ben került vízre a Fétis.

Unokája megszületése után nem csak Linda, hanem az egész Balaton Nagypója lett.

Szerette a versenyek izgalmát, a fizikai és szellemi megmérettetést, az elemekkel való küzdelmet. Talán ennél is jobban szerette a legénysége és vitorlás barátai társaságát. Örömmel gitározott, énekelt velük-nekik.

2007-ben a Szüreti Regattán még vitorlázott, 2008. március 24-én Húsvéthétfőn hunyt el.

2008-ban a Pünkösdi Regattán temették az imádott Balatonba.

Scholtz Imre

1948 június 27-én születtem Budapesten. Gimnáziumi tanulmányaimat a Budai Nagy Antal gimnáziumban végeztem, ahol asztalosipari előképzésben is részesültem. Csillaghegyen tanultam hajóépítést.

Két házasságból négy gyermekem született, akikből kettő csatlakozott a szakmához.

Miután néhány évet hajóépítőként dolgoztam, elkezdtem üvegszálás bútorokkal kísérletezni, mely olyan sikeres volt, hogy majdnem húsz évig mint belsőépítő iparművész dolgoztam, a hajóépítést csak hobbiként űztem.

Sudár nevű hajóm elkészítése után azonban visszatértem eredeti szakmámhoz, és azóta (1984) több mint négyszáz hajót építettünk a Style Jacht nevű céggel.

A vitorlázás és a vitorlás versenyzés szakmám »velejárója«, eleinte kormányosként, majd versenyző gyermekeim mellett mancsaftként versenyeztem, és ugyan ritkábban de a mai napig versenyzek.

Kiemelkedő eredményem a kétszeres abszolút Kékszalaggyőzelem Tuss Miklós mancsaftjaként.



Ifjabb és idősebb Scholtz Imre



Megemlékezés Ripka Lászlóra – 2008.



ifj. és idősebb Scholtz Imre

Scholtz Imre





ifj. Scholtz Imre



Szabó Gábor és két fia: Zalán és Miksa – 2010.



Szekeres László, Fabatka

Szabó Gábor, Szindbád– 2010.



ifj. Scholtz Imre

1974 november 21-én, Budapesten születtem. 1992-ben a Kaesz Gyula Faipari Szakközép iskolában, bútorasztalosként végeztem. Alsóörsön lakom. Munkahelyem a Style Jacht Kft.

1983-ban a BKV Előrében kezdtem vitorlázni, Kerekes Kázmér, Stubits János és Erdélyi István voltak az edzőim.

Két évet (1988. és 89. között) a Spartacusban versenyeztem, Majtényi Zsombor irányításával.

Majd 1989-ben ismét a BKV-hoz kerültem. Cadet, Laser, 470, Star hajókkal versenyeztem. Laserben és 470-esben a válogatottságig vittem. Edzőim ebben az időszakban Lovas András, Czégai László és Kerekes Kázmér voltak.

1996-tól 2009-ig a TVSK színeiben kezdtem nagyhajózni. Eleinte 25-ös Jolle, Sudár Regatta, Scholtz22, Eliott, 33-as hajókkal indultam különböző versenyeken, bajnokságokon.

2010-től a Verseny Vitorlás Sport Egyesületben 33-as, Nautic, 8m OD stb. hajókban szerepelek.

Fontosabb eredményeim: húsz magyar bajnoki cím, 8 különböző kategóriában; valamint 16 Kék- illetve Fehérszalag osztály győzelem.

1997 óta rendszeresen vitorlázok, versenyzek tengereken is, három alkalommal keltem át az Atlanti-óceánon.

Szabó Gábor

1960. március 30-án, Budapesten születtem, két fiam, Miksa és Zalán nyolc- és hatévesek.

Kölcsey Ferenc Gimnáziumban érettségiztem, majd a Gépipari és Automatizálási Főiskolán és a Könnyűipari Műszaki Főiskolán tanultam tovább.

A Magyar Posztógyár Termelési Osztály, termelési csoportvezetőként kezdtem dolgozni, később a Masterfil Pamutfonóipari Vállalat Lőrinci Gyárában Fonodavezetőként tevékenykedtem. Következett a Lőrinci Textil Kft., itt termelési igazgató, és a Barabás Mérnökiroda Kft.-nél műszaki vezető voltam. 2006. augusztusától saját vállalkozásomban gépészeti tervezéssel, hidraulikus gépek építésével tervezésével foglalkozom.

Kisgyerekként, a szüleimnek köszönhetően ismerkedtem meg a vitorlázással. Sokat túráztunk és a csodás légkör jó indítást adott későbbi vitorlázó tevékenységemnek. Mivel Siófokon a Vasas SC-ben voltunk klubtagok, 1974-től aktívan versenyeztünk édesapámmal Szabó Miklóssal. Évről évre részt vettünk a jelentősebb balatoni nagyhajós versenyeken. Így együtt, később több alkalommal értünk el dobogós helyezéseket a TVSK színeiben.

Édesapám 1989-ben elhunyt, ezt követően az általa kimondatlanul is kitűzött úton, változatlan lendülettel folytattam a versenyzést. Bajnoki címeket és dobogós helyezéseket a Regina Osztályban értem el.

A vitorlázás mellett, rendszeresen bringázom, az országúti és hegyi kerékpározás mellet, a futás is szerepel a programjaim között.

Szekeres László

1954-ben Szegeden születtem, majd 1960-ban, Budapestre költözött a család.

Hét- vagy nyolcévesen ismerkedtem meg a vitorlázással. Történt, hogy nyaralni ment a család, Siófokon a vonatról leszállva csúnyán megvágta a lábam, így a vakáció az orvosnál kezdődött. Szó sem lehetett arról, hogy fürödhessenek. Kárpótlásként nevelőapám elvitt vitorlázni. Innen kezdve az események szinte törvényszerűen következtek. Hatalmas protekcióval bekerültem a Budapesti Építőkhöz. Télen jártam az edzésekre, tavasszal már Almádban hajót síkálhattam. Csodálatos volt. Két évvel később kalóz mancsaftként versenyezhettem. Izgalmas volt, lehettem vagy negyven kiló. Molyoztam, majd kalózban kormányoztam. Nem voltam igazán jó vitorlázó, egy-két jó futamom, versenyem volt ugyan, de egy olyan erős csapatban, amilyen akkoriban Almádban összejött, ez kevés volt. Ehhez társult némi linkség is,

ezért egy időre eltanácsoltak a telep látogatásától. Egy súlyos sérülés akadályozott meg a folytatásban.

18 éves voltam, abbahagytam – mint később kiderült csak egy átmeneti időre – a vitorlázást. Ahogy egy kiváló pedagógus, Bucsy Balázs, akkoriban a Tramontana kormányosa, mondta: „ezt a sportot nehéz elkezdni, de abbahagyni nem lehet”. Ma már tudom, igaza volt.

Kirúgtak az iskolából, dolgozni kezdtem: segéd-, majd betanított munkásként indult a karrierem. Később befejeztem a középiskolát, szakmunkás- és mestervizsgát tettem, edzőképzőt végeztem, majd felnőtt fejjel főiskolára jártam, 1991-ben végeztem. Közben rengeteget dolgoztam. Munkahelyeim: Magyar Filmlaboratórium Vállalat, Építésügy Minisztérium Filmstúdió, külsős munkatársként egy tucat filmes cég, Magyar Televízió, Testnevelési Főiskola videostúdió. 1982 óta saját cégeimnél tevékenykedem, 1993-tól a Hajó Magazin kiadója vagyok.

Amint tehettem, ismét a víz környékén forgolódtam. Egy saját építésű 25-ös jolle – a Fabatka – tulajdonosaként minden időmet a Balatonon töltöttem. Rengeteget vitorláztam, sok éven keresztül nyertük a bajnokságokat, szám szerint kilencet. A hajó tízet, egyet Lehoczky Gábor kormányzásával, de én ezt a bajnokságot – egy autóbaleset miatt – kihagytam. (Később, amikor a 25-ös jolle flotta két osztályra bomlott, a klasszikusok között ismét többször is győzött. – *a szerk.*) Többször álltam a dobogó első két fokán is. Közben elkészült a Persona – az első műanyag 30-as Schärenkreuzer –, ezzel is versenyeztem néhány idényt. Legjobb eredményünk egy bajnoki és egy Kékszalag második hely volt. A két hagyományos hajó közül a 25-öst jobban szerettem, állítom jobb hajó.

Székel Róbert

1972 április 10-én születtem Pécsen. Gyermekkorom nyarai Orfűhöz kötődnek, ahol nyaralóval rendelkezünk. Édesanyám tanárnő, ezért nyaranta 2-2,5 hónapot töltöttünk lent, míg Édesapám naponta járt Pécsre, hogy vezesse a MAGÉV Dél-Dunántúli Kirendeltségét.

Első hajós élményeim is a tóhoz kötődnek: egy gyerektáborban ismerkedtem az alapokkal, majd egy Sirály típusú kishajónkkal jártuk a vizet. A nyolcvanas évek elején kerültünk Fonyódra, ahol hamar otthonra leltünk a Port Lacajban. Apa megvásárolta a Mackót, ami nevét nagyapám beceneve után kapta.

Ezt követte egy hatéves pécsi felújítási szakasz, amiben tizenévesként én is részt vettem. Leműanyagoztuk a hajót és saját erőből felújítottuk a rigget is.

Elvégeztem a Közgazdaságtudományi Egyetemet, majd Jogi Szakokleveles Közgazdász Mesterdiplomát és Lobbizás Szakokleveles Mesterdiplomát szereztem. Első munkahelyem a Baumax Magyarország volt, ahol a pécsi áruház vezető-helyettese voltam 23 évesen. Ezután saját cégünkben dolgoztam, majd 1999-től a Johnson&Johnsonnál helyezkedtem el. Kilenc év tartott, 2008-tól saját egészségügyi cégemben dolgozom.

25-ös »pályafutásomat« a Lázadóval, Gál Péter szárnyai alatt kezdtem, majd családiról a Mackóval kezdtünk versenyezni.

Szép időszak volt, sokat tanultunk, különösen Székely Tonyótól, aki Édesapám hívására kormányzott nálunk pár bajnokságon. Ezekben az években többször álltunk dobogón, Apa egyik szezonban bajnoki második helyezést szerzett.

2007-ben megnősültem. Feleségem, Székely Orsolya 2011-ben és 2012-ben két gyönyörű kisfiúval ajándékozott meg, és most várjuk kislányunkat.

2013-ban Szarka Péter, Vincze Gábor, Valkó András csapattal megnyertünk a 25-ös Jolle Bajnokságot.

Dr. Takács István

1958-ban születtem. Családunkban édesapám, id. dr. Takács István vitorlázott. Első hajója egy O-jolle volt, de születésemtől már 15-ös jolléban vitorlázott. Első hajómban négy évesen ültem először, ez az egyike volt a Balatonon épült első Optimisteknek, Schmalz József, Tuss Miklós és édesapám építettek közösen



Szekeres László, Persona



Székel Ervin és fia, Robert



Székel Róbert és csapata

id. Takács István a családi 15-össel





Takács István, Hadúr



Takács István, Hadúr



Takácsy Géza, Nagymágus

Takácsy Géza, Nagymágus



egy-et-egyét. Ebben és a családi hajóban ismerkedtem meg a vitorlázás alapjaival. A kishajós versenyzést Cadetben, Asbóth Domokos keze alatt kezdtem és Kalózban fejeztem be. A TVSK alsóörsi telepén – ahol édesapám egyike volt a telep alapítóinak – vagyok tag, és hosszabb ideje az Ellenőrző Bizottság vezetőjeként próbálok tenni a telepünkért. A Magyar Vitorlás Szövetség Felügyelő bizottságának az elnöke vagyok.

Évtizedekig csak túráztam, nagyhajós versenyeken csak elvétve vettem részt. Tíz éve vásároltam egy Európa 30-ast, a Hadúrt, azóta gyakrabban versenyzem. Mint minden klasszikus osztályban, nálunk is jelentős különbségek vannak a hajók között, de az utóbbi években bevezetett szabályoknak köszönhetően egyre realisabb, szorosabb versenyeket vívunk. A hetven évesnél idősebb Hadúr gyakran szépen helytáll, egyszer sikerült Magyar Bajnoki címet is nyernünk. Hetvenkét év alatt ez a hajó egyetlen bajnoki címe, de több alkalommal volt dobogós helyezésünk is. Két alkalommal nyertünk osztályunkban Kékszalogot, (a korábban ez sem sikerült) egyszer pedig Yardstick előnyszám alapján összetettben a negyedik helyen végeztünk. A klasszikusoknak kiírt Fehér Szalagot és számos más versenyt is többször nyerte a Hadúr.

Családunkban a vitorlázás öröklődik, mindkét gyermekem versenyszerűen vitorlázott, és felülmúlták az elődöket, hazai bajnoki címeket szereztek, és szép nemzetközi eredményeket értek el, közülük a legértékesebb egy Laser Europa Kupa ezüstérem.

Takácsy Géza

1960-ban Budapesten születtem, a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán diplomáztam. Foglalkozásom: Erőművi berendezések forgalmazása, beépítése, javítása. 1987 óta folyamatosan, 15 éve saját vállalkozásban ezzel foglalkozom.

Nagyapám Bumbus nevű Kalózában kezdtem ismerkedni a vízzel, egészen kis koromban. Mondjuk úgy háromévesen. Aztán nagyapám és édesapám épített nekünk – az öcsémnek és nekem – egy láda molyt, rétegelt lemezből. Ez olyan 71 körül lehetett. Még úszóképes az egység.

Aztán valahogy nagyon megtetszett a repülő hollandi. 1988-ban sikerült is egy nevezetes példányt szerezni, egy 68-as gyártmányú Bob Hoare-t, azt amelyikkel az Izsák-Gömör páros a Mexikói olimpián szerepelt. Azóta is használjuk a hajót, jó egészségnek örvend, de nálam nem versenyzett. Kirándulni szeret, például a Fertő tóra.

Amúgy a fő sportom a sárkányrepülés volt. 1980-tól napjainkig üzöm, bár már nem válogatott szinten. Nem ide tartozik, de két Eb-n, egy vb-n és a repülés világtételek voltam válogatott. Voltam év sportolója, tartottam magyar rekordot de bajnokságot nem sikerült nyernem (második voltam).

Ahogy a sárkányrepülés mint sportág leívelt, 96 környékén igény mutatkozott más irányú versengésre. Ez a nagyhajózás lett. Borovszky András barátommal megvettük a Nagymágus Európa 30-ast. 1943-as Benacsek tervezésű, füredi hajógyárban épült klasszikus példány. Állapota korához képest sem volt valami fényes, úgyhogy szépen módszeresen felújítottuk és korszerűsítettük. Az elmúlt 70+ év alatt ilyen jó állapotban mint most még nem volt. Valószínűleg vadonat újonan sem.

Bajnokságot csak egyszer, 2008-ban sikerült nyerni, második-harmadik helyeink inkább vannak. Balaton Kupát, osztályunkban Kékszalogot háromszor, minden egyéb versenyt legalább egyszer, ranglistát párszor, E-30 kupánkat (szorgalmi kupa) vagy hatszor sikerült megnyerni. Családilag is sokat túráztunk vele. Szerencsémre feleségem Ágota is kedveli a Nagymágust és ezáltal is sikerült a vitorlázás szeretetét gyermekeinknek tovább adni. Dorka lányom 420-asozott, most a Nagymáguson mancsaftol és elkezdett siklóernyőzni is. Kristóf fiam OP, 420-as, 470-es előzmények után most Melges 24-essel versenyez. Lilla lányom intenzív Opézás után most 420-ban vitézkedik.

Egyéb kiegészítő szórakozások: jégvitorlás (nem versenyszerűen), sí, kerékpár (évi kb. 2000 kilométer, hegyen-völgyön), kajakozás a Dunán és sok egyéb.

Tönkő Gábor

1968-ban Pécsről nem messze egy Ormánsági városkában, Selyén születtem. Pécsen a Vegyipari-gépészeti Szakközép iskolában végeztem, majd a Szolnoki főiskola gépész szakára és a keszthelyi Hajóépítő iskolába jártam. Gépészként csak néhány évet szerepeltem, hamar átnyergeltem a hajóépítésre.

Édesanyám gyógyszerész, apám tanár, van egy öcsém, Csaba, és egy húgom, Kata.

A családi nyaralóban Fonyód ligeten töltöttünk minden iskolai szünetet. Egyik nyáron apám összeismerkedett néhány Port Lacajos vitorlázóval, majd Perjes Pimi révén a hajóépítés alapjait is elsajátította. Egy motorcsónak testből készített vitorlás, és jó néhány Finn építése után talált rá az Irdatlan nevű fa 25-ös jolléra. A hajó neve az állapotára is utalt. Apám nem rettent meg a feladattól, és hajót faragott belőle. Ez a mai napig a családi vitorlásunk. A Port Lacajban került vízre, így lettünk TVSK-sok. Az első években a hajón laktunk, de aztán lett egy kis faházunk a telepen. A kezembe ragadtam a hajó kormányát, és kisebb-nagyobb sikerek után, azt gondolta az öregem hogy érdemes lenne képezni engem. Így kerültem a füredi MTK-ba, ahol Holovits Gyuri volt a szakosztály vezető és Németh Pista bácsi az edző. Elsajátíthattam a kishajós versenyzés alapjait.

Pata – Antal Gábor – hívott, menjek hozzá dolgozni. Megépítettünk vagy ötven hajót, később a carbon árboc projektben is részt vettem. Nála tanultam a hajó építés alapjait, és a maximalizmusra való törekvése a mai napig a példaképemmé emelte. A Patás évek alatt terveztem a T-jolle elődjét, majd az önállóulás után meg is építettem. Az első sorozatból tíz hajó készült, amik közül az új Pillangó lett a legsikeresebb. Frigyer Attila kormányzásával négy magyar bajnokságot is nyertem mancsaftként.

Manapság saját hajómmal versenyzem, és az utóbbi három Bajnokságot mi nyertük. Jolle imádó vagyok, azt gondolom hogy ez a hajótípus való igazán a Balatonra, hiszen ezzel a tó minden szegletét be lehet járni.

Igyekszem tenni azért, hogy a vitorlázás ezen formája újra népszerű legyen, hogy felismerjék az emberek a jolle előnyeit! Saját egyesületünk van, a T-jolle VSE. 2014-ben rendeztük a IV. Jolle találkozót, és az első T-jolle match race-t.

Tuss Miklós

76 évesnek mondja magát. Lehet ez akár igaz is, de legfeljebb az anyakönyve szerint. Nyugodt lélekkel tagadhatna le tizenöt évet. Ha nem a fizikumát, hanem szellemi frissességét nézzük, akkor akár sokkal többet is.

Édesapám orvos volt, de őt nem nagyon kell bemutatnom, kiváló vitorlázó, olimpikon. Műegyetemet végeztem, mérnöki diplomám van. Amikor megszűnt az állami állásom, egy kis céget alapítottam, amibe a Csury Zoli is beszállt, és közösen csináljuk. Uszodatechnika és vitorlakészítés.

Egy lányom van, Réka, ő Londonban dolgozik. Feleségem is jól van, siél, nyarat a Balatonon tölti, néha jön velem versenyezni, de panaszkodik, hogy már nem bírja úgy, mint régen a csörlőzést, mert a génua 42 négyzetméter.

Úgy érzem, abba a korba kerültem, hogy már nem kell bizonyítanom, kedvemre vitorlázgathatok. Mostanában évente 4-5 versenyen, Assóban indulok, egyébként a Heppel, egy B31-es vitorlázom és versenyzek is vele. (Idén a Kékszalagon megnyerte a kategóriát – a szerk.). Egészségileg rendben vagyok, sőt, fejlődök: idén háromszor siéltem, az jó, mert tavaly csak egyszer.

A vitorlázás számomra atyai örökség, egy ifjúsági táborban kezdtem Siófokon. Egy hét után úgy éreztem, hogy már nagyon jó vagyok, hiszen a többiekre egy hajóhosszt rá tudok verni. Aztán Dömök Pista is beült – az edzésen rendszerint utolsó helyen befutó hajóba –, és ránk vert egy fél bójahosszt... Ez nagyon nagy tanulság volt.

Az öreg Schmaltz felkarolt, és Kalózban Kolos Ferivel kezdtem versenyezni. Átültem Finnbe, Kovács Béla bácsi régi hajó-



Tönkő Gábor – 2012.



Tönkő Gábor, Orion – 2013.



Tuss Miklós – 2009.

Tuss Miklós, Asso – 2008.





Tuss Miklós – 2008.



Zentai Árpád



Zentai Árpád, Stefánia

Zentai Árpád, Stefánia



jába, és szembesültem azzal, hogy a füredieknek jobb a felszerelésük, mint a miénk. Ezért kezdtünk hajót építeni, vereteket, árbocot, vitorlát, svertet, csigát csinálni. Akkor nyertük az első bajnokságokat, Fináczy Gyuri és én is.

Elszántan akartunk bizonyítani, és mindent megtettünk a sikerért, rengeteget edzettünk, állandóan versenyeztünk, összemértünk, próbálgattunk mindenféle dolgot. Kifogástalan volt a kondíciónk, és a speciális finnes állóképességünk is. Minden szélben kint voltunk, és próbáltunk nem elesni a száz kilométeres zivatarban.

Hosszú finnes évek után Hollandiztam, majd a Soling, Asso, 11m OD, Lopakodó, B31-es következett, illetve voltak átfedések. Nyerten bajnokságokat sokszor álltam a dobogón, Kékszalagon is többször győztem abszolútban (kétszer legénységként, kétszer kormányosként, továbbá egy tókerülő Fehér szalagon is a dobogó legfelső fokára állhatott – a szerk.) Építettünk egy hajót, a Lopakodót az 1997-es Kékszalagra. Megpróbáltuk, nem sikerült. Anyagi okokból nehezebb lett, mint amilyenre terveztük. A rajt után nem sokkal eltört az árbocunk.

Zentai Árpád

Budapesten, 1938, június 29-én született, Pestszentimrén járt általános iskolába, majd 1952-ben az akkor még Steinmetz Miklós gimnáziumban folytatta tanulmányait. 1956-ban érettségizett, és felvételi nélkül, nyertes tanulmányi versenyek okán, azonnal bekerült a Műszaki Egyetem villamosmérnöki karára. Két év múlva politikai okok miatt eltanácsolták az egyetemről. Betanított munkásként töltött el két évet, majd visszakerült a Műszaki Egyetem levelező tagozatára. A tanulás mellett folytatta munkáját az Anód Félvezető Gyárban, közben az egyetem engedélyezte, hogy másfél év alatt elvégezhesse, és levizsgázhasson a hátralévő három év anyagából. A diploma megszerzése után a VILATI-nál dolgozott 16 évig, majd társas vállalkozásokban tevékenykedett.

Fejlesztő mérnökként különféle gyártási technológiákhoz, kutatási tevékenységekhez tervezett, később vállalkozásában gyártott is elektronikus irányító rendszereket. Miután az érintett technológiáknak, tudományos tevékenységeknek alapvető szakmai specialitásait megismerte, a felhasználók igényeihez annyira teste szabott rendszereket fejlesztett, készített, hogy azok évtizedek után is tökéletesen üzemelnek, máig használják azokat. Neve főleg szakmai körökben vált ismertté.

1996-ban ment nyugdíjba, majd tizenöt évig még sikeres vállalkozó volt. A *Nemzeti helytállásért* kitüntetés tulajdonosa.

Feleségével, Barát Stefániával az 1976. évi Magyar Bajnokságon ismerkedett meg, azóta élnek együtt. Eleinte külön hajóban, egymás ellen versenyeztek, majd 1999-ben ültek közös hajójukba, egy 55-ös cirkálóba.

Zentai a természetet és főleg a vizet szerető emberként fiatal korától versenyszerűen vitorlázik a Balatonon. Első saját hajója egy snipe volt, azt követte a Csobogó nevű 15-ös jolle, amelyen Pempővel – Szabó Imrével – versenyzett. Ez a kis hajó volt helyszíne Bujtor István első vitorlás filmjének, amit *Harlekin és szerelme* címmel vetítettek a mozikban.

Dragonban Pempő mellett szerzett versenyzői rutint, később, 1975-től az általa felújított és átépített Cinka Panna nevű 22-es cirkálóban jelentős sikereket tudhat magáénak, a bajnoki dobogó legfelső fokára állhatott, és további bajnoki helyezéseket ért el.

Nagy vágya egy 40-es cirkáló építése volt, amiből az évek előrehaladtával – 60 éves korára – egy 55-ös cirkáló, a Stefánia lett. A hajót Garab Károly és Horváth Csaba (GAHÓ Bt.) Kapuváron építette, mahagóniból készült. Mind a tervezés, mind a kivitelezés dicséri az alkotókat (Garab-Horváth-Zentai), akik egy mives, erős, gyors, klasszikus cirkálóval gyarapították a nemzeti vagyont. A hajó és kapitánya sikereit 15 év alatt megnyert közel száz kupa és számtalan érem igazolja.

Zentai Árpád alapító tagja a TVSK-nak, 1984-ben igazolt át felesége – Barát Stefánia – egyesületéhez az ÁFI SK-hoz.

Magyar Bajnokságok a TVSK rendezésében

Jolle Bajnokság

Első alkalommal 21 esztendeje, 1994-ben Fonyódon rendezték a Jolle Bajnokságot. Ezen a 25-ös jollék közül 29, a 15-ösből 12, összesen 41 hajó indult. Azóta is a fonyódi Port Lacaj az otthont a jollék – sajnos egyre csökkenő – bajnoki mezőnyének.

A 25-ös jolle osztály éppen nyolcvan esztendeje, 1934-en alakult. Első bajnokságát 1936-ban Fűreden rendezték, amelyen Uhl Gyula, a Novara nevű hajóval győzött. Ezt követően – 1945–46-ot kivéve – 1965-ig minden évben sor került Fűreden az osztály magyar bajnokságára.

A jollék 1965-től kezdődően – egy hibás MVSz-döntést követően –, hosszú időn át kimaradtak a bajnoki versenyek résztvevői közül. A következő bajnokságra csak két évtizeddel később, 1984-ben került sor, amelyen Kenedi István – minden futamot megnyerve – győzött a Placentával.

Sajnos a Fűreden rendezett Magyar Bajnokságok egyre inkább személytelenné váltak, elveszett a régi versenyek varázsa. Amúgy pedig, sokak szerint a Balaton nyugati medencéje a megbízható szeleiről ismert, ami jobb feltételeket jelent, különösen a pályaversenyek esetében.

Persze elsősorban nem emiatt szorgalmazta a 25-ös flotta a fonyódi rendezést, hanem azért, mert jobb körülmények között lehetett itt elhelyezni a hajókat, és a tulajdonosok között többen rendelkeznek itt vagy a környéken házzal, a bajnokság idejére pedig a sátorozást is engedélyezte a telep vezetése.

Mindezek, valamint egy sajnálatos baleset indította el azt a folyamatot, melynek eredményeként a 25-ös flotta – az MVSz-szel, a TVSK Elnökségével, és a 15-ös osztállyal egyetértésben – a nagyhajós jolle bajnokságot Fonyódra, a Port Lacajba vitte. Az első fonyódi bajnokságot tűzijátékkal ünnepeltük. A résztvevők magas száma és a közös esti programok hangulata, a kapott visszajelzések meggyőzték a rendezőket a fonyódi folytatás szükségességéről. A bajnokságok megrendezése nem olcsó mulatság. Manapság egy bajnokság mintegy 1,5 millió forintba kerül. Ennek anyagi fedezetét szponzori támogatásokból, a TVSK anyagi hozzájárulásával, és a flotta tagjai által létrehozott Magyar Vitorlás Bajnokság Fonyód Alapítvány segítségével sikerült bő két évtizeden át biztosítani.

2013-tól már három hajóosztály versenyez a jollék bajnokságán: a 15-ös jolle, a klasszikus 25-ös túrajolle, valamint az összevont jolle – amely gyakorlatilag a T-jollét jelenti – a bajnoki címmért.

2014-ben Kalfsbeck Dobóczi Anna, a klasszikus 25-ös, Tönkö Gábor az összevont jolle osztályban lettek magyar bajnokok.

Regina Bajnokság

A Rebell-flotta számos hajóját cserélték le a tulajdonosok a nagyobb és sokkal kényelmesebb Reginákra. Mivel a tulajdonosok között sokan alsóörsiek, így logikus volt, hogy a bajnoki versenyük is ide költözik. Hiába tűnt ésszerűnek ez a megoldás, mégis sokat váratott magára a megvalósítás, csak 1012-től ad otthont a bajnokságnak az alsóörsi telep.

Az első alsóörsi Regina magyar bajnokságot Holczhauser András nyerte, mint ahogy az idei, 2014-est is. Közben, 2013-ban pedig az alsóörsi Szabó Gábor állhatott a dobogó legmagasabb fokára. A versenyzők szeretik a jó hangulatot, a vendéglátók pedig mindent elkövetnek a verseny sikeres lebonyolítása érdekében.

A közös vacsorák, az esti beszélgetések is minden bizonnyal hozzájárulnak ahhoz, hogy a Regina-flotta létszáma a bajnokságok során – sok más osztállyal ellentétben – nem csökken, sőt, évről évre inkább emelkedik.



Regina bajnokság, Alsóörs – 2013.

2014.



KLUB ELNÖKEI

Kiváltságos, egyben megtisztelő, de rengeteg munkával járó feladat volt – és természetesen ma sincs ez másként – a Túravitorlás Sportklub elnöki feladatait ellátni.

A TVSK elnökei: dr. Pálos István (1964–1985.), dr. Martin János (1985–1992.), Hegyi Dénes (1992–2005.), Frigyer Attila (2005–2012.), Siklósi Máté (2013–).

Rajtuk kívül még bemutatjuk az elődszervezet, a Vitorlázó Szakcsoport első Intéző Bizottságának tagjait is.

Dr. Pálos István, elnök

1913. augusztus 20-án született Kolozsváron, és 2002. február 11-én Budapesten hunyt el.

1964. és 1966. között a Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természetjáró Szakosztály Vitorlás Szakcsoport Intéző Bizottságának elnöke, később, 1966-tól egészen 1985-ig a Túravitorlás Sportklub első elnöke volt. Később a Túravitorlás Sportklub közgyűlése örökös tiszteletbeli elnökének választotta. Az MVSz tiszteletbeli örökös tagja.

Közgazdász, statisztikus, 1931-ben Budapesten kereskedelmi érettségi vizsgát, 1937-ben államszámviteli vizsgát tett, 1944-ben a budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetem Közgazdaságtudományi tanszékén doktori oklevelet szerzett, 1947-ben hites könyvvizsgálói vizsgát tett, 1978-ban a közgazdaság-tudományok kandidátusa.

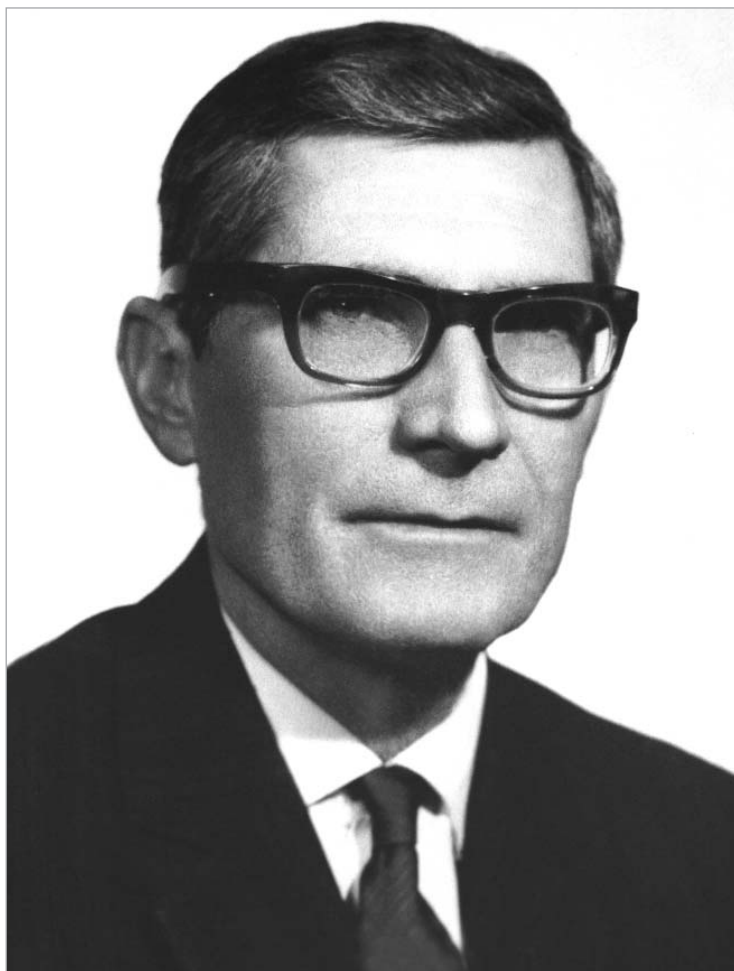
A Posta Központi Számvevősege tisztviselője (1935–1942), a Közellátási Minisztérium Számvevősege tisztviselője (1942–1945), az Árcsoport, illetve a Pénzügyi Osztály előadója (1945–1946). Az Anyag- és Árhivatal Pénzügyi Osztály, majd a Vas-, Bőr- és Szénármegállapító Osztály előadója, később főelőadója (1946–1948), az Állami Villamosművek Rt. Pénzügyi és Szervezési Osztályának vezetője (1948–1949), az Erőművek Ipari Központ Pénzügyi Osztályának vezetője (1949–1951). A Központi Statisztikai Hivatal Beszámolási Osztálya (1951–1957), Forgalomstatisztikai Főosztálya, illetve Kereskedelmi és Közlekedési Statisztikai Főosztálya vezetője (1957–1978). A Számviteli Képesítő Bizottság elnöke (1954-től). Kereskedelmi és közlekedéstatisztikai szakértő (1975-től). Az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kar Statisztikai Tanszékén (1965–1968), a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen és a Külkereskedelmi Főiskolán a külkereskedelmi statisztika előadója (1968-tól). Címzetes egyetemi docens.

Jelentős tevékenységet fejtett ki a Központi Statisztikai Hivatal területi kialakítása terén, nevéhez fűződik 1957 után a kül- és belkereskedelmi statisztikai kutatások újjászervezése, majd a lakosság fogyasztására és az idegenforgalomra vonatkozó magyarországi statisztika elvi és gyakorlati kérdéseinek kidolgozása. Vezetésével és közreműködésével elsőként készültek statisztikai feldolgozások Magyarországon. A közlekedési és a külkereskedelmi statisztikai kutatások elindítója, és az első szakkönyvek szerzője és szerkesztője.

Az Magyar Tudományos Akadémia Statisztikai Bizottsága tagja. A Magyar Közgazdasági Társaság Közlekedési Szakosztályának alapító vezetőségi tagja. A Munka Érdemrend arany fozatának tulajdonosa (1978).

Pálos István, már személyiségjegyeiből adódóan, nyugodt, kiegyensúlyozott ember lévén, igazi túravitorlázó volt. Sokat hajózott, néha egyedül, gyakrabban feleségével Csényi Györgyivel (ő annak a Csényi Istvánnak a leánya, akinek a telkén állt Laci bácsi nádkunyhója), éveken keresztül vezette a TVSK túranaplója szerint a legtöbb megtett kilométert teljesítők listáját. A versenyzés ugyan távol állt tőle, de a TVSK Kupán rendszeresen elindult. Első hajója az Ibrinkó (valószínűleg Ignác Rózsa, az Erdélyben született író, *Az igazi Ibrinkó* című meséje nyomán nevezte el – a szerk.), egy gyönyörű tíkfa Beluga, kicsi, de lakajos túrahajó volt, amivel sokat járták a Balatont. Később az Alsóörsön épült Rebellé egyikére cserélte a Belugát. Az új hajót Ibrinkó II-re keresztelte, és ezzel is sokat és rendszeresen vitorlázott.

Pálosnak sokat köszönhet a klub tagsága. Alapvetően azt, hogy létezik a TVSK. A többi egyéb, részletkérdés. Akik mellett hosszabb rövidebb ideig asszisztálhattak, pontosan látták, hogy mekkora fába vágta a fejszéjét, milyen irgalmatlan mennyiségű feladatot vállalt. Kiváló vezető volt, kitartó, alapos és lelkiismeretes. Nem ismert lehetetlent, minden vesztesre álló dologhoz úgy állt hozzá, hogy ezt most meg kell oldja. Ha valami akkoriban nagyon nem akart sikerülni, megkérték Pistát, ugyan intézze már el. Szinte kivétel nélkül megoldotta a helyzetet.



dr. Pálos István



Pálos István Fonyódon az Ibrinkó nevű Belugával – 1969.



Schmalz József (jobbaldalon) a Kékszalag díjkiosztóján – 1957.



Dr. Schmalz József, Alsóörs – 1980.



Asbóth Tibor

Dr. Schmalz József, elnökhelyettes

1919. január 3-án Budapesten született és 1985. december 2-án Bécsben hunyt el.

A Budapesti Műszaki Egyetem textiltanszékének docense, a Könnyűipari Műszaki Főiskola tanszékvezetője. Szabó Miklóssal közösen fejlesztették ki a magyar gyártású dacron vitorla anyagot.

A háború előtt a BYC-ben kezdett vitorlázni, majd a Budapesti Vasas versenyzője, többszörös magyar bajnok. 1955-ben a Nemere II. Kékszalag-győztes, a verseny időrekordját 57 évig tartó csapat tagja, 1957-ben pedig a Nemere II. kormányosaként győzött abszolútban a Kékszalagon, majd 1959-ben vezetésével az abszolút második helyen végzett a Nemere II. legénysége.

Az ötvenes években dr. Szénási Józseffel közösen szervezték a roppant sikeres vitorlás gyermektúrákat, és a téli elméleti oktatásokat.

Az aktív versenyzéstől visszavonulva, sokat túrázott a Dörnyőgő nevű Belugáján.

Több ízben viselt tisztséget a Magyar Vitorlás Szövetségben, a Természetbarát Szövetség V. ker. Tanács Sportkör Természettároló Szakosztály Vitorlás Szakcsoport Intéző Bizottságának elnökhelyettese, később a Túravitorlás Sportklub elnökhelyettese volt. Alapító tagja, és haláláig vezetője az Alsóörsi telepnek. Leánya és fia – Ildikó és József –, valamint unokái és dédunokái is vitorláznak.

Elismert és megbecsült tagja volt a hazai vitorlás életnek, az MVSz tiszteletbeli örökös tagja.

Az első Intézőbizottság

Ebben a fejezetben a klub elnökeit mutatjuk be, de az első – és ezért talán a legfontosabb – Intéző Bizottság tagjairól is ejtenénk néhány szót.

Asbóth Tibor, az első Intéző Bizottság tagja

1928. június 3-án születtem, életemet Budapesten, nyaranta zömében, a Balatonon töltöttem.

A Lónyai utcai Református Főgimnáziumban érettségiztem, egyetemi tanulmányaimat a József Nádor Műszaki és Közgazdaságtudományi Egyetemen kezdtem, majd a felsőoktatás többszöri átszervezése nyomán, 1950-ben a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemen szereztem diplomát. Életpályám az ipari kutatás-fejlesztés, a menedzsment, az alkalmazott rendszerelemzés témakörében, és ennek nemzetközi kapcsolatairól telt. Több mint harminc évig a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen rendszer- és gazdaságtant oktattam, illetve az MTA kapcsolatairól terén tevékenykedtem.

A szüleim balatonaligai nyaralót vettek, és bátyámmal kapunk egy balatoni-dingit. Fecskének hívtuk, és ezzel versenyeztünk, a BYC Aliga-világosi szakosztályában. A hajó a háborúban, a Gérusz féle hajótárolóban elégett. Amikor Aliga pártüdülővé avansált, aminek keretében telkeket, villákat államosítottak, és zömében – többek között Schmalz Józsi bácsiékét – lebontották, a szakosztály is megszűnt. A törzstagok: Schmalz Józsi, Dömök Pista, Szénási Jóska és mások, elkezdtünk helyet keresni a környéken. Előbb Kenesén, majd Siófokon a Vasas fogadott be. Siófoki azért is fontos volt, volt, mert a jolléim Vöcsök (Kalóz), Suttó (O-jolle), Mózes (15-ös túrajolle) után kílert építettem Böröcz Jani hajóács közreműködésével, a II. Mózes, és ehhez kikötő kellett.

A siófoki csapat, ha jól emlékszem: Schmalzék, Fináczyék, Majorosék, Elekesék, Szabó Miklósék, Szabó Jánosék, Hinsenkaufé, Sármayék és Asbóthék, Schmalz Józsi szervezésében, egy önálló kikötő megteremtésére szánta el magát. Erre Alsóörs látszott lehetségesnek. (De ez egy külön történet.) A kezdet elég romantikus volt: a nádas szélén cölöpkökhöz lehetett kikötni, pallókon, a nádasba vágott ösvényen, kimenni a szárazföldre. Ivóvizet az állomás csapjáról hordtuk kancsókban hordtunk, villany nem volt.

Eleöd Huba, az első Intéző Bizottság tagja

Losonc mellett, Katalinután született 1909-ben. Itt működött a Kossuth családi üveggyár, édesapja, Eleöd Zoltán Solt irányításával.

Tízéves koráig Losoncon tanult, amikor szülőhelye a trianoni határokon kívülre került. Budapesten a bentlakásos Rákóczi-gimnáziumban érettségizett. Ez után az Üveggyár ösztöndíjasként a bécsi Kereskedelmi Akadémia, később a Budapesti Közgazdasági Egyetem hallgatója lett, itt doktorált 1933-ban a Kereskedelmi szakon.

Nem csak tanulmányaiban, a számok világában, de mindenféle sportban is jeleskedett. A Felvidék hegyeiből magával hozott természetszeretet és sí-tudás mellett atlétikában és teniszben jó eredményeket ért el – több országos- és egyetemi bajnokságot nyert mind Magyarországon, mind Csehszlovákiában.

1934-38 között a Üveggyár alkalmazásában állt; ez idő alatt Bécs és Párizs után egy évig a cég londoni képviselőjénél dolgozott; a cég földközi tengeri országokba és Angliába irányuló exportját intézte. Hazatérése után behívták a Csehszlovák hadseregbe; 1938-ig dragonos volt; ekkor, már egy doktori fokozat birtokában szlovák nyelven újra le kellett érettségizzen, mert magyar iskoláit nem fogadták el.

Nagyon érdekelte az irodalom, szeretett írni, fiatal korában verseket is; több kötete jelent meg.

Magyar mellett, nyelvtudása révén az angol-, német, és szlovák irodalmat is eredetiben olvashatta.

1941-ben jogi doktorátust-, 1942-ben Hites Könyvvizsgálói képesítést szerzett, saját irodát nyitott és megnősült. Házasságából két fia született, Kristóf (1943) és Ádám (1949)

Az ostromot családjával a Citadella mellett élte át. Önálló cége 1947-es államosítása után az Élelmiszeri Minisztériumban kapott állást, innen vonult volna nyugdíjba.

1969 októberében autóbaleset érte és meghalt.

Családja mellett a síelés, a tenisz, a bridge és a vitorlázás szeretete jelentette számára azt a biztos kapaszkodót ami életében sok nehézségen átsegítette. Hajója, a Buru 25-ös túrajolle sok öröm forrása volt. Kezdetben Fonyódon, a Port Lacajban volt fő állomáshelye, innen indult túrákra hol a családdal hol barátokkal. Egyik alapítója volt a TVSK-nak.

Dr. Górusz Miklós, az első Intéző Bizottság tagja

Balatonberény, 1935. január 6. – 2009. december 31.

Okleveles mérnök és gazdasági szakmérnök. Középiskolát Székesfehérváron, a Jáky József Út- és Vasútépítő Technikumban végezte, 1955-től a Budapesti Műszaki Egyetem, Mérnök karának hallgatója volt, 1964-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen gazdasági szakmérnöki diplomát szerzett, 1974-ben, ugyanitt doktorált.

1964–67 Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Építőipari Főigazgatóságán irányító főmérnök, 1967–72 Legfőbb Ügyészség, beruházó főmérnök, 1972–92 Földmérő és Talajvizsgáló Vállalat, vezető tervező, 1992-től mérnöki, környezetvédelmi és szakértői vállalkozása volt

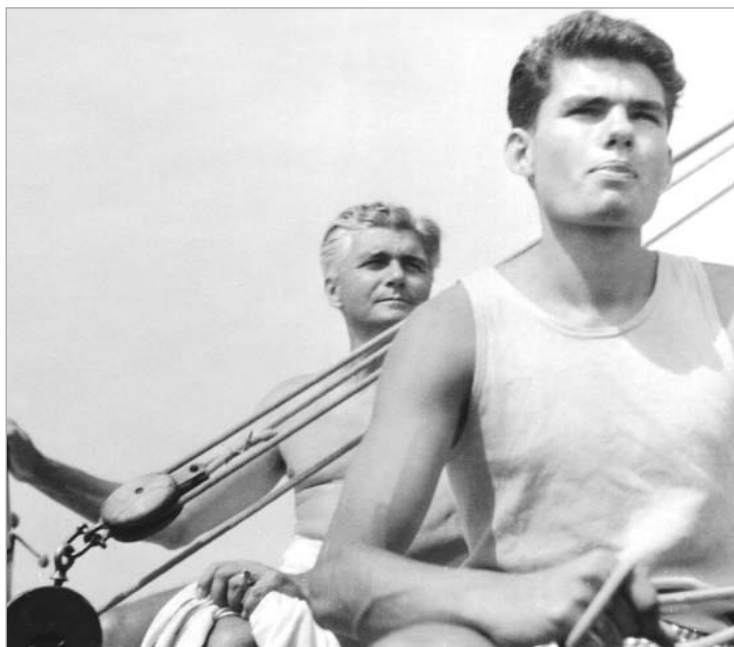
A Balatonvilágosi Üdülőegyesület és a Balaton-parti Fürdőegyesületek Szövetségének alapító alelnöke, Balatoni Horgász Egyesület elnökségének, a Túravitorlás Sportklub, valamint a Magellán Klub vezetőségének tagja volt.

Gyerekkorában kezdett vitorlázni. 1927 óta a család tulajdona a Balaton egyik legöregebb hajója, az 1910-ben épült Szemtelen, egy eredeti állapotú 22-es bienenyolle, amelyet ipari műemlékké nyilvánítottak.

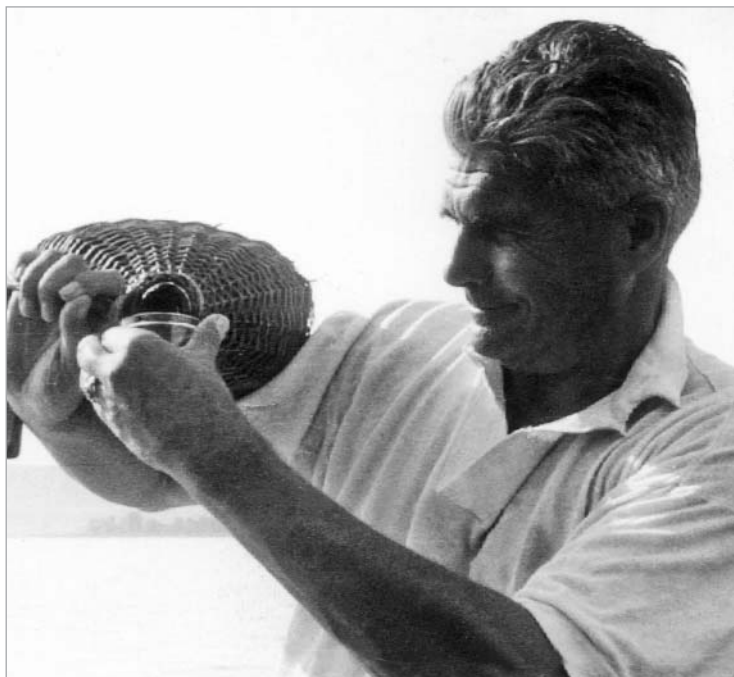
Gyurkó László, az első Intéző Bizottság tagja

Budapesten, 1930. április 22-én született és ugyanitt, 2007. augusztus 25-én hunyt el.

Kossuth-díjas magyar író, újságíró, országgyűlési képviselő, színgazdát, a Digitális Irodalmi Akadémia alapító tagja. Édesanyját félévesen, apját 16 évesen (1946) veszítette el, gimnáziumi tanulmányait nem tudta befejezni.



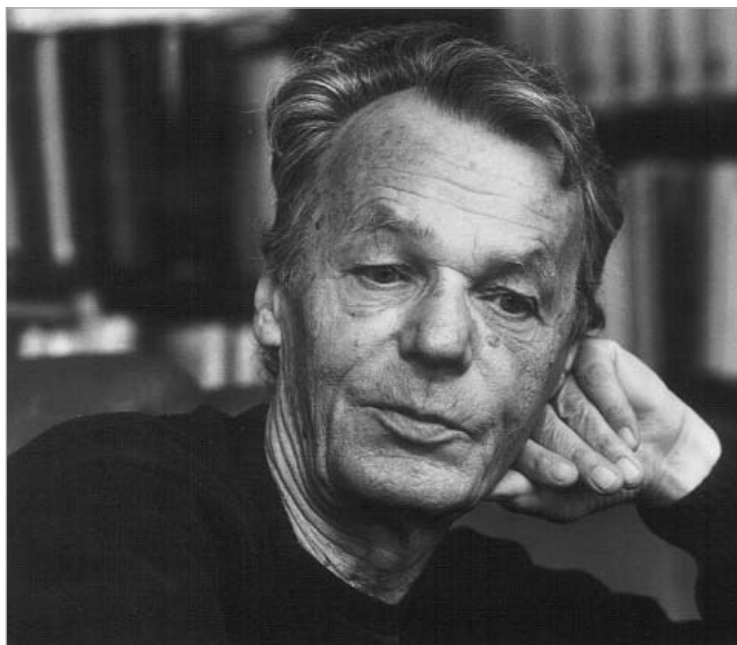
A kormánynál Eleöd Huba



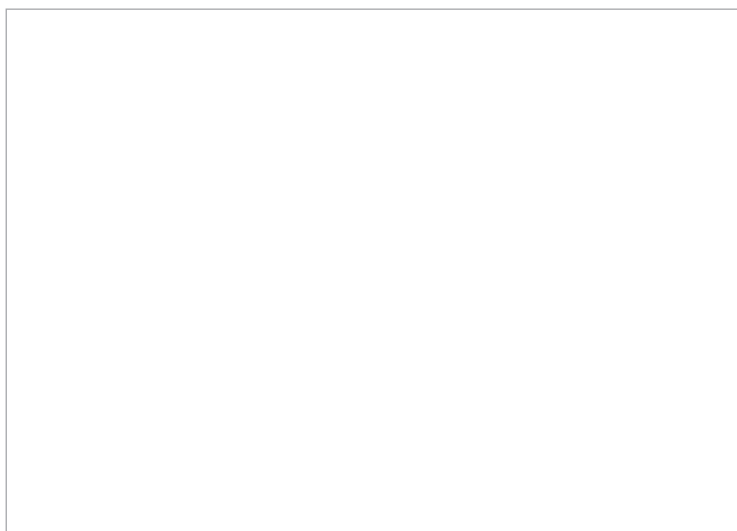
Eleöd Huba



Górusz Miklós (szemben)



Gyurkó László



dr. Rajágh László



Szabó János

Az Aszfaltútépítő Vállalat segéd munkása, később tisztviselője volt. 1956-ban elbeszélésekkel, kritikákkal mutatkozott be az irodalomban. 1963-ban a Kortárs, 1964–1991 között a Valóság munkatársa. 1970–1979 között a Huszonötödik Színház, majd a Népszínház igazgatójaként tevékenykedett. 1971–1985 között országgyűlési képviselő. 1979–1986 között a Népművelési Intézet főmunkatársa. 1983–1984 között a Kecskeméti, a Katona József Színház igazgatója, 1985-től művészeti vezetője. 1986. és 1989 között az Új Tükör főszerkesztő-helyettese. 1989-ben és 1990-ben a Népszabadság szemleírója.

Gyurkó Pieringer Károly és Zsuzsa révén ismerkedett meg a vitorlázással, főleg Fonyódon és környékén túrázott.

Dr. Rajágh László, az első Intéző Bizottság tagja

Dr. Rajágh László nem volt TVSK tag, a fiát is így hívják Dr.nélkül

Szabó János, az első Intéző Bizottság tagja

1903. november 28-án született Budapesten. A Városmajori Általános Iskolába járt, majd 1922-ben a Toldy Ferenc gimnáziumban érettségizett.

Az Agrártudományi Egyetemen végzett két félévet, de édesapja kérésére kitanulta az asztalos és kárpitos szakmát, hogy később átvehesse az üzleteit. Lakberendezőként dolgozott édesapjánál. Utolsó nagy megbízatásuk a Margitszigeti Nagyszálló halljának berendezése volt a háború után.

Az ötvenes években már egyre nehezebb körülmények között dolgozott. Bár sok fiataalt nevelt ki a szakmának, az utolsó évtizedekre egyedül maradt a Molnár utcai műhelyében.

A sport szeretete egész életét végig kísérte. Fiatal korában versenyszerűen evezett a Budapesti Budai Torna Egyletben.

A negyvenes évek elején a műhelyében egy hajómérnök segítségével megépítette a Hobby névre keresztelt 15-ös túrajolle hajót. A háború elől nyugalmas, biztonságos helyre – a Határőr utcai családi ház kertjébe – szállította, ahol bombatalálatot kapott, így végül csak 1946-ban tudta vízre tenni a hajót a Dunán. A Sió csatornán keresztül hajózott a Balatonra, és ezt az utat a Balaton és Budapest között még sok éven át megtette.

Az ötvenes évek elejétől a Vasas Sportklub tagjaként versenyzett a 15-ös flottában, de a nyári hónapok a családjával – öt lánya volt – és a barátaival szervezett túrázással teltek. Már a té-

li hónapokban beosztotta a nyár minden hetét, a családja mellett a vitorlázás lett élete legfontosabb része.

A hatvanas évek elején nagy lelkesedéssel és kitartó munkával kezdett neki a túravitorlások közösséggé szervezéséhez, amelyben igen nagy sikereket ért el. 1972. augusztus 24-én bekövetkezett halála miatt sajnos csak nagyon rövid ideig örülhetett a szeretett Alsóörsi telep létrejöttének.

Szűcs Iván, az első Intéző Bizottság tagja

1922. június 7-én Budapesten született, és ugyanott, 1994. augusztus 28-án hunyt el.

A győri Bencés Gimnáziumban érettségizett, de származása miatt nem vették fel egyetemre. Egy munkahelyen, a Távvezetéképítő Nemzeti Vállalatnál (TÁVÉP) dolgozott. Több, a munkájához kapcsolódó felsőfokú tanfolyamot végzett.

Iván, rendkívül színes egyéniség, a Boszorkány és a Boszorkány II. kormányosa, a TVSK egyik alapítója, a földvári telep megálmodója és egyben alapítója volt.

Keszthelyen, Kalózzal kezdett vitorlázni. Első hajóját, az akkor hazánkban ismeretlen típusú Belugát, külföldi tervek alapján a saját elképzelései szerint, a fenyvesi Horváth László építette. Amikor ezt már kicsinek ítélte, akkor egy M 7-est csináltatott magának, ami a Boszorkány II. nevet viselte.

Rendszeresen és lelkesen vett részt a nagyhajós versenyeken, de igazából túrázni, és minden különösebb cél nélkül – a maga és társasága öröme – vitorlázni szeretett. Ugyanakkor minden közösségi megmozdulásban részt vett, a Fonyód-Alsóörs klubtalálkozókról sosem hiányzott.

Hosszú időn át szerkesztette a Túravitorlás Értesítőt, majd 1968-tól a Vitorlázást. Akik ismerték, tudták róla, hogy pontos, segítőkész, megbízható, de ugyanakkor szokimondó ember. Már az első Intéző Bizottságban is dolgozott, és sokáig a TVSK elnökség aktív tagja volt.

Dr. Martin János, elnök

1985. és 1992. között töltötte be ezt a tisztséget.

1942. november 11-én születtem Debrecenben. Középiskoláimat a pécsi Nagy Lajos Gimnáziumban végeztem, majd tanulmányaimat a Pécsi Orvostudomány Egyetem Általános Orvosi karán folytattam. Az orvosdoktori oklevelet – cum laude eredménnyel – 1966. október 6-án szereztem meg. Két gyermekem van: Réka és Ádám.

1966 október 15-től a POTE Élettani Intézetében működő MTA Ideglettani kutatócsoportban dolgoztam, előbb mint tudományos gyakornok, majd mint tudományos munkatárs.

1968-ban részt vettem az IBRO Bécsben rendezett mikroelektrodás agykutatással foglalkozó szemináriumán.

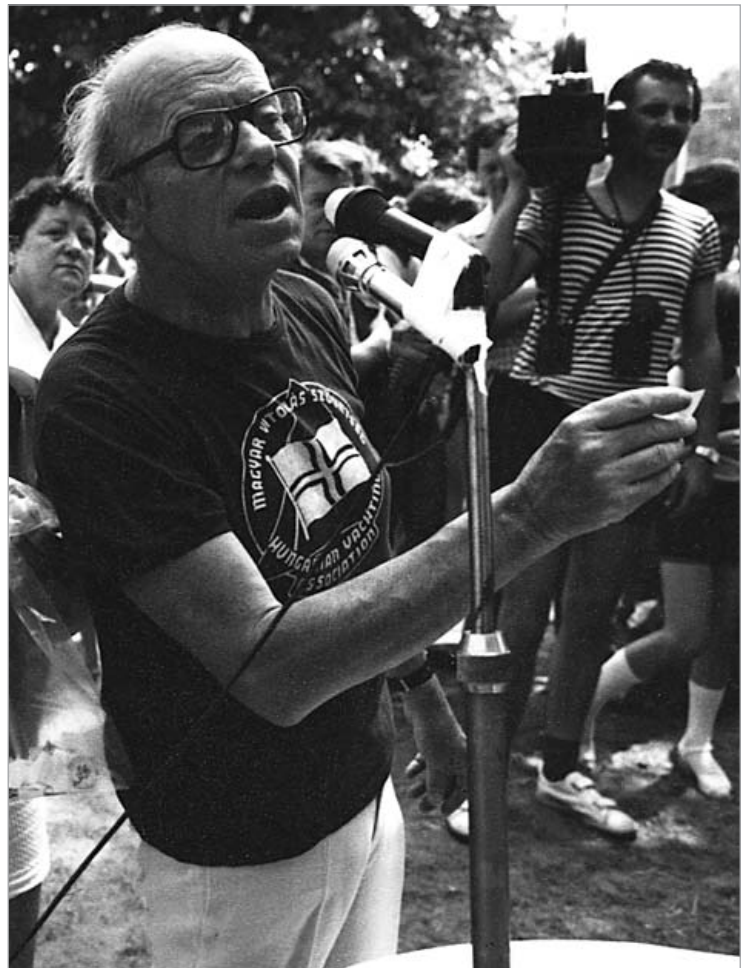
1970 október 1-től – és jelenleg is – a többször átnevezett az Országos Munka- és Foglalkozás-egészségügyi Intézet Zaj és Vibrációs osztályán dolgozom, előbb mint munkatárs, majd főmunkatárs, 1987 óta osztályvezető főorvosként tevékenykedem. Vezetésem alatt történt az Intézetben az Audiológiai állomás kialakítása.

1980-ban fiziológia szakorvosi képesítést szereztem, 1989 óta szerepelek a MTESZ szakértői névjegyzékében. A Magyar Szabványügyi Hivatal Szabványügyi Testülete Zaj és Vibrációs Albizottságának 1985 óta vagyok tagja. 1985 és '91 között tagja voltam a WHO rezgésexpozícióval foglalkozó munkacsoportjának és a KGST hasonló munkabizottságának. Jelenleg tagja vagyok az ISSA zaj és rezgés munkacsoportjának, és EU szakértőként is tevékenykedem, és részt vettem Luxemburgban a 2003/10/EK irányelv kidolgozásában, és a vonatkozó hazai jogi szabályozás kidolgozásában.

Oktatói tevékenységet a SOTE-n (szakorvos képzés és továbbképzés, valamint népegészségügyi ellenőr képzés), továbbá az Óbudai egyetemen (szakmérnök képzés) folytatok.

Az orvosi Kamarának megalakulása, 1994 óta vagyok tagja.

A munkámat 2009-ben Pacséri-, 2013-ban Tóth Imre emlékérem adományozásával ismerték el.



Szűcs Iván



dr. Martin János

dr. Martin János, Tatus





Hegyi Dénes és felesége, Dóra



Siklósi Máté

A kormányánál: Frigyer Attila



Vitorlázni 1960-ban kezdtem, Béaltelepen Csutorás Lászlótól kalózon tanultam, majd Solti Lászlónál vizsgáztam. 1968-ig Belkertől bérelt alu 15-ösökkel jártam rendszeresen a Balatont.

A volt Csényi telken épült Mecsek üdülőben volt lakrészünk, így magától értetődő volt, hogy a Port Lacajba kerültem. Első hajómat, az M 22-es rajtszámú kalózt 1968-ban Almádiban az Építőknél vettem. Egy évi után a hajót »túrástítottam«. Feleséggemmel, Zsófiával és Papiékkal (Pieringer Károly – *a szerk.*) rendszeresen túráztunk, mindig ott voltunk, az Alsóörs–Fonyód TVSK-találkozókon. 1973-ban megválasztottak a Port Lacaj vezetőjének. 1973-tól rendszeresen versenyeztem Kenedi Pisti Placentáján, illetve Jónáschékkal a Vikingen. 1976-ban tagja lettem a TVSK Elnökségének is. A kinőtt kalózt 1977-ben „lecsereletem” a Tatusra. A hajó igen rossz állapotban volt, ezért 1979-től fokozatosan felújítottam, közben immár saját hajóval versenyeztünk Papival és Kottász Bélával.

1984-ben részt vettem a III. 25-ös flotta megalakításában, melynek 1999. és 2004. között flotta kapitánya is voltam. A kezdetektől tagja vagyok a technikai bizottságnak, és Bisztray Frigyes-sel valamint Grill Lászlóval dolgoztuk ki a mai napig hatályos felmérési utasítást.

1986-ban, Pálos István lemondása után, megválasztottak a TVSK elnökének. 1991-ben, a Fonyódi Önkormányzattal közösen, kidolgoztuk a Port Lacaj távlati fejlesztési tervét. Erre a nagyvív koncepcióra a tagság nem volt »vevő«, így nem lett előle semmi.

1992-ben – mivel nem értettem egyet a klubtagság körében kialakult privatizációs törekvésekkel – lemondtam a klub elnöki tiszteréről. A privatizációból ugyan semmi sem lett, de ekkor már polgármesterként működtem, így a TVSK ügyeivel a továbbiakban nem foglalkoztam.

2013-ban tértem vissza az Elnökségbe, mint a túraszakosztály vezetője. A versenyzés mellett sokat túrázunk, szervezésben fut immár huszadik éve a flottatúra.

Hegyi Dénes, elnök

1992. és 2005. között töltötte be ezt a tisztséget. A bajnokok felsorolásánál található az életrajza.

Frigyer Attila, elnök

2005. és 2012. között töltötte be ezt a tisztséget. A bajnokok felsorolásánál található az életrajza.

Siklósi Máté, elnök

2013-tól tölti be ezt a tisztséget. 1977-ben született Budapesten.

Alap- és középfokú tanulmányai után, 2003-ban az ELTE-n diplomázott, de járt a Szolnoki Főiskolára, majd a Budapesti Gazdasági Főiskolára is.

2003 óta a hazai fogyasztóvédelem területén szinte minden téren dolgozott: három évig a fogyasztóvédelmi hatóságnál (akkor: FVF), később Utasjogi Biztosként, majd a PSZÁF fogyasztóvédelmi igazgatójaként. Vállalt munkát pénzügyi területén, majd 2007-től saját alapítású cégében dolgozik fogyasztóvédelmi és kommunikációs tanácsadóként.

A szülei közül Édesanyja vitorlázott, aki Lehoczky Csaba nagyobbik lányaként a Balatonra született. Máté a nyarai nagy részét a nagyszülők hajóján, a Dögök nevű 25-ös jollén töltötte, ha nem vízen, akkor az Alsóörsi TVSK telepen. Nagyhajóban számos osztályban versenyzett, így YS II., Regina, Sudár, E30 és más osztályokban.

Szenvedélyes vitorlástúrázó, melyet az utóbbi időkben már nem csak feleségével Krisztinával, hanem gyermekeivel – Mór, Lóránt, Zsolna – közösen művel.

2003-ban, nagypapja halála után került a TVSK elnökségébe, a túraszakosztály vezetőjeként. 2007-től a klub alelnöke, majd 2012 őszétől elnöke. Emellett tagja a TVSK Alsóörsi Telep vezetőségének is. 2012-ben, majd 2013-ban az MVSz elnökségi tagjává választották.

