Tippek vízitúrázóknak

Umann Kornél

Bu­da­pest, 1998

Se­bestyén Éva néni em­lé­ké­nek

Tartalom

Technikai információ

Indítás

Definíciók

Ajánlott irodalom

Hol jártam

Milyen csónakot válasszunk

Víziközlekedés

Létszám

Tapasztalat

Úszni tudás

Fegyelem

Figyelem

Kormányzás

Jobb-bal

Fel-le

Be-ki

Elindulás, kikötés

Elsőbbség, kitérés

Előzés

Találkozás hajóval

Hullámok

Átkelés

Limány

A hajózóút

Stégek, gátak, egyéb akadályok

Éjjel

Setup

Fürdőzés

Vízirendőrök

Felkészülés az útra

A legénység

Fizikai korlátok

Csomagolás

A felszerelés összegyűjtése, pakolás

Leltár

Kaja

Táborozás

A táborhely kiválasztása

Sátor

Ne szemetelj

Tűzrakás

Főzés, étkezés

Egészség

Tisztaság

Egészségügyi felszerelés

Elsősegélynyújtás, mentés

Szúnyogok, kullancsok, böglyök, horgászok (én ugyan nem)

Vizeink tisztasága

További tippek

Dokumentáció

Csónakszállítás

Külföldi túra, határvíz

Zsilipelés

Katamarán készítése két kenuból

Szívünknek kedves útitársak

Közbiztonság

Más kárán tanul az okos

Kiegészítés a kilométer mutatókhoz: táborhelyek és egyebek

Duna

Tisza

Bodrog

Vág

Inn

{}, avagy amiről szívesen olvasnánk

# Tech­ni­kai in­for­má­ció

1. Ez a szellemi termék sza­ba­don ter­jeszt­he­tő (és ter­jesz­tendő) az alábbi meg­köté­sekkel:

A továbbadandó anyag­nak tar­tal­maznia kell a szer­kesztő nevét és cí­mét. A nem a szer­kesz­tőtől származó módosí­tásokat, törlé­seket, ki­egé­szíté­seket a to­vább­adandó anyagban je­lölni kell, és fel kell tün­tetni a lektor nevét és címét. (A pár­huzamos fej­lesz­té­seket el­ke­rü­len­dő a lek­tor a mó­dosí­tá­sokat a szerkesz­tőnek küldje el. Saját hasz­ná­latra az anyag ter­mé­sze­tesen tet­szés sze­rint átala­kít­ható.)

A terjesztésért a ter­jesztő nem kér­het pénzt, az anyag nem hasz­nál­ha­tó fel és nem idézhe­tő pén­zért terjesztett ki­ad­ványban a szer­kesztő hoz­zájáru­lása nél­kül.

Az esetleges téves in­formációk fel­hasz­nálá­sából eredő anyagi ká­rért, sze­mé­lyi sé­rü­lésért vagy bármi­lyen más, a fel­hasz­ná­lót ért hát­rá­nyért a szer­kesztő és a lek­to­rok sem­milyen jo­gi fele­lős­sé­get nem vál­lal­nak, de er­kölcsi fe­le­lős­sé­gük tu­datában tö­rek­sze­nek ar­ra, hogy az itt kö­zölt ada­tok meg­felel­je­nek a való­ságnak.

2. A le­írásban sze­replő pro­fit­orien­tált szer­veze­tek nem tá­mo­gatják a szer­kesz­tőt   
 vagy a lek­­to­ro­kat; e cé­gek pro­pagálá­sához anyagi ér­de­künk nem fűző­dik.

3. A leg­fris­sebb vál­tozat hoz­zá­fér­he­tő a **http://umann.net.hu/vizitura/** címen.

4. Ed­digi lek­torok:

**Pfening And­rás** mobilproletár, kor­má­nyos <apfening@td.pgsm.hu> (*=\*Puding\**)

**Umann Ta­más** oszt.vez.vill.mérn., a Magyar Eve­zős Szö­vet­ség Tú­ra­bi­zott­sá­gá­nak tagja, a MALÉV SC Evezős Szakosztályának vezetője <matias@lri.hu> (*=\*Apu\**)

**Balkányi Gyöngyi** iro­da­vezető, be­ta­ní­tott gép­ház <gyongyi@umann.net.hu> (*=\*Gyöngyi\**)

**dr. Pusz­tai Anikó** men­tő- és házi­orvos, a háziporatka-al­ler­gia spe­cialis­tája, túrakrónikás (*=\*Ancsa\**)

**Iste­nes Zoltán** ál­cá­zott, félál­lású BME-MMT-s doktorandusz <istenes@irin.univ‑nantes.fr> (*=\*Godly\**)

**Né­meth Krisztián** 1. (egy.) hallg., szak­gép­ház <s5146nem@sun10.vsz.bme.hu> (*=\*Krisztián\**)

**Magosányi Ár­pád** <mag@almos.vein.hu> (*=\*Dinnyés\**)

**Marosi Gyula** szu­pervigyor, nyelvi lektor <marosi@bme-tel.ttt.bme.hu> (*=\*Ulti\**)

**Hegedűs Zsolt** idegenbe szakadt méregkeverő, a **HIX** koszorús há­zi­no­vellis­tá­ja <zsolt@tele.su.se> (*=\*Zita néni\**)

**Wolfner György** doktorandusz, velíkij szimulátor <wolfner@hit.bme.hu> (*=\*Gyuri\**)

**Dömötör Ákos** doktorandusz, víziőrült (*=\*Döme\**) <dome@impulzus.sch.bme.hu>

**Demeter Ákos** gondolattulajdonos, nemadöme (*=\*Madárvédő Golyókapkodó\**) <fleinerb@mmt.caesar.elte.hu>

**Umann Gábor** matematikus, **intelligens** szoftverfejlesztő <umann@iqsoft.hu> (*=\*Bátyó\**)

**Medvey András** Bodrog-ártér- és gyermekvízitúráztatás-szakértő (*=\*Medvey\**) <medveya@mail.datanet.hu>

**Koronczi Endre** grafikusművész, aki a fényképeket retusálta <koronczi@hungary.com>

**Kaleha Zsolt** értékes hozzászóló <kazs91m@ktkstud.jpte.hu> (*=\*Zsolt\**)

**Szabó Zoltán**, a **Magyar Természetbarát Szövetség** honlapjának webmestere <szabo@fsz.bme.hu> (*=\*Zoltán\**)

**Zomba-kerti Berci** welsh terrier (*=\*Félix\**)

**Andrássy Gábor** benzinfőző-virtuóz <anga@freemail.c3.hu> (*=\*Gábor\**)

5. A legutóbbi mó­dosítások (1998. augusztus 6.-ig):

Maros: román-magyar határvíz (1998. augusztus 2.)

Vizeink tisztasága (1998. július 31.)

Benzinfőző (1998. július 31.)

Vízhatlan vízitúrazsák, térkép-tippek (1998. július 30.)

Az összes magyar (Nagy-)Du­na-menti település listájával egészült ki a fkm mutató. (1998. július 20.)

Üdv

a szer­kesztő [**Umann Kor­nél** szájberko­ca­eve­zős <vizitura@umann.net.hu> (*=\*Kornél\**)]

# In­dítás

Évről évre egyre többen szállnak vízre. Jónéhány is­me­rősöm kere­sett már meg ez­ügy­ben ilyen-olyan ta­ná­csért. Nekik szánom evezős ta­pasz­ta­la­ta­im össze­fogla­lóját.

Mindjárt az elején szeret­ném le­szö­gezni, hogy tisz­tá­ban vagyok vele: nem én f..... (fújom) a passzát­sze­let. Min­den mondat elé kép­zeld oda azt, hogy „sze­rin­tem”. Kér­lek, ha hibát vagy ki­egészítésre szo­ruló in­for­má­ciót ta­lálsz, szólj, mint ahogy én is kri­ti­ká­val il­le­tem a fel­hasz­nált mű­ve­ket. Ha file-ként jutsz hozzá, írd bele {kap­csos zá­ró­je­lek közé, hogy könnyen megta­lál­jam}, a dá­tum és a név (cím) meg­jelö­lé­sével. A {} azt jelzi, hogy szívesen látnék va­la­mit a kap­csok között.

Igyekeztem mindent leírni, amit a témáról tu­dok, de ha egy kérdésedre nem kapsz választ itt, ke­ress meg en­gem.

Nem akarok ki­abálni, ezért mel­lő­zöm a nagybe­tűs ki­eme­léseket és a fel­ki­ál­tó­je­le­ket. Ki-ki dönt­se el, mit tart fon­tos­nak.

## De­finíciók

### Jelö­lések, rö­vidí­tések

*fkm* fo­lyamki­lo­mé­ter

*?* nem es­küdnék meg rá (±...)

*??* fene tuggya

*JP* jobb part

*BP* bal part

*1. evezős* keelboatban a kormányostól távolabbi, azaz a csónak orrához közelebbi evezős

*Kx* x ne­hézséggel emel­he­tő ki a csó­nak, ≤≤

*TID* a Nem­zetközi Du­na­túra tá­bor­he­lye (volt, van, vagy lesz), nem isme­rem (*\*DKV\**)

*FIZ* fi­ze­tő­kemping (esetleg egy főre jutó szál­lás­költ­ség), nem is­me­rem

*CAMP* a kilo­méter mu­ta­tók ál­tal aján­lott tá­borhely, nem is­me­rem, le­het, hogy *FIZ* (*\*DKV\**)

*VAD* ga­ran­tál­tan (?) vad­kemping

*ÖKV* Oszt­rák turista­szer­vezetek (tá­borhe­lye), nem ismerem, való­színűleg *FIZ* (*\*DKV\**)

*BOLHA* A Vízibolha-túrák tá­borhe­lye, nem is­merem

*NT* Nem tá­bor­hely, ha­nem...

*VF* erősen vízál­lás­függő le­het (ezt szinte min­den­hova oda le­hetne írni)

*Pxx* 19xx-ben ki­próbál­tuk, túlél­tük. Ki­sebb-na­gyobb ne­hézsé­gek árán le­het ta­lál­ni leg­alább 2, ál­ta­lá­ban fü­ves sá­tor­he­lyet.

*Pxxxx* hasonló, mint *Pxx*, de hátha 1999 után is fogunk még vízitúrázni...

*Vx* x-nyire baj, ha (csomagolása kívül, az­az ha­ma­rosan belül is) vi­zes (víz­ben ázik) ≤≤

*x* x, ksz, ks, gsz, gs

*q* q, ku

*j* j, ly

{*ggy* ggy, dj (*\*Ulti\**)}

### Alapfogalmak

*csó­nak* amiben eve­zünk, tehát pl. keel­boat, ka­jak, ke­nu, ka­ta­ma­rán. (Ez­után elvileg egy stb. áll, de én csak a felso­rol­tak­kal foglalkozom e helyt.) A le­írásban a *csónak* mindig *eve­zőscsóna­k*ot jelent.

*keel,  
kielboot,  
kíl­bót* keel­boat

*motorcsónak* 6,2 méternél rövidebb vagy 4 kW-nál ki­sebb teljesítményű mo­toros vízijármű. (*\*KRESZ\**)

*ha­jó* személy- vagy te­herszál­lító, a →*mo­torcsónak*nál na­gyobb motoros ví­zijár­mű, más né­ven da­ga­da­ga (tu­dod, az a ronda nagy dög, amitől a →*csó­nak­*ban ülők ide­ge­sek, majd vizesek lesz­nek)

(Ezek tisztá­zására azért volt szük­ség, mert szo­kás néha pl. a keel­boatokat is ha­jó­nak ne­vez­ni, és hi­vatalo­san a motor­csónak is csónaknak számít, én ezt a ka­va­rodást igyexem el­ke­rülni. A lektoroknak ez nem mindig sikerül, sőt, a *Kerényi-Perjés duó szerint*  csónaknak csak a ladikot hívják - lelkük rajta.)

*kint, kifelé* a parton (part mel­lett), a part felé

*bent, befelé* a vízen, a víz kö­zepe felé

(Mne­motechnika: kint va­gyunk a vízből, és nem kint va­gyunk a nyílt ví­zen, ha­nem ben­ne va­gyunk nya­kig.)

*fel­fe­lé* folyás­iránnyal szemben ha­ladva

*lefelé* folyásiránnyal egyező irányban ha­lad­va

*jobb/bal part* le­fe­lé ha­ladáskor ér­tendő, te­hát Bu­da a Du­na jobb, Pest a bal part­ján van.

## Ajánlott iro­da­lom

Amit itt össze­hordok, az tá­vol­ról sem teljes, ezért nem árt, ha be­szer­zed eze­ket is {}:

### Könyvek

#### Alap­ismeretek

*Ví­zi KRESZ* (Ha­jó­zási Szabály­zat). {} (*=\*KRESZ\**) Teljes szövege és ábraanyaga a Közlekedési Főfelügyelet nyomtatványboltjában, Budapest VIII., Baross utca 76. sz. alatt kapható.

Bokody-Hábl-Susoczky: Ví­zitú­rá­zás. Sport, Bu­da­pest, 1977

Dr. Holló Dénes: Ví­zi­tú­rá­zó ABC. Sport, Bu­da­pest, 1977 (*=\*ABC\**)

{Marsdeb-Maffet-Scott: Az el­sősegély kézi­könyve. SubRosa, Bu­da­pest, 1993 (*=\*Vöröskereszt\**) (*\*Ancsa\**)}

{Németh Imre - Némethné Katona Judit: *Zöld kalandra fel!* Havasi Rózsa Kft., ISBN: 963 04 49315. (*=\*Zöld kaland\**) (*\*Zoltán\**)}

#### Kilo­méter mu­ta­tók

Bokody József: Ma­gyarország ví­zitúra út­vonalai (Kilométer mu­tató). Sport, Bu­da­pest, 1985 (részletes iroda­lom­jegyzék­kel) (*=\*Baedeker\**)

DKV-Auslandsführer: Donau. DKV Wirtschafts- und Verlags GmbH, 1985 (*=\*DKV\**)

DKV-Gewässerführer für Ostdeutschland. DKV Wirtschafts- und Verlags GmbH, 1994

[Ha e könyvek szerző­ivel meg le­het be­szélni, és va­la­ki elég lel­kes, benyelhetné eze­ket az anya­go­kat is ide. Sze­rin­tem azonban nem ez az el­sőd­leges feladat, hiszen az ott leírtak hozzá­férhe­tő­ek. Ezt a anya­got in­kább új, illetve más in­for­mációval kel­lene bőví­te­ni. Bokody Józsi bácsitól egyébként szóbeli engedélyem van könyvének Internetre vitelére, de mindenképpen vele kellene konzultálni, mert ő garantáltan a legfrissebb verzióval rendelkezik.]

#### Útle­írások

Jules Verne: A du­nai ha­jós. Móra Fe­renc Könyvkiadó, Buda­pest, 1975

Dzserom K. Dzserom: Troje v odnoj lodke. Izdatyelsztvo Vüszsaja Skola, Moszkva, 1976 (*=\*3+1\**)

{Claudio Magris: Du­na (*\*Puding\**)}

*Pusztai Anikó: Ulm-Bu­da­pest Du­na-túra.* Umann Kornél, Bu­dapest, 1991 (*=\*Ulm-Bp\**)

Bedő István: Kalóz a Du­nán („Világjárók” 122). Gondolat, Budapest, 1978 (*=\*Kalóz\**)

### Tér­képek

#### Ví­zisport-tér­képek

A Du­na ví­zisport-térké­pei (Bu­da­pest-Du­naúj­vá­ros, {}). Kartográfia, Bu­da­pest

Vodácka a rybárska mapa Du­naja. 1875 *fkm* (Pozsony) - 1799 *fkm* (Nagybajcs). Tartal­maz ma­gyar nyelvű jelma­gyará­za­tot és szlo­vák nyelvű ki­lo­mé­ter mu­ta­tót. Slovenská Kartografia (valószínűleg), 1991 előtt. (*=\*Du­naj\**)

A Tisza ví­zisport-térké­pei. {} Kartog­rá­fia, Bu­da­pest

stb. {Hát a Balaton? (*\*Puding\**)}

#### Egyéb tér­ké­pek

A nem kifeje­zet­ten ví­zi­sport-tér­ké­pe­ken ér­de­mes a *fkm*-eket beje­lölni a kilo­méter mu­ta­tók alapján.

A Gerecse hegység tu­ristatér­képe. 1755 *fkm* (Du­naalmás) - 1724 *fkm* (Tát). Kar­tográfia, Bu­da­pest

A Pilis hegység tu­rista­térképe. 1725 *fkm* (Tát) - 1657 *fkm* (Bu­da­pest észak). Kar­tográfia, Bu­da­pest

Donau-Radweg 1. 2784 *fkm* (Donaueschingen) - 2226 *fkm* (Passau). Verlag Roland Esterbauer (Hartlgasse 41, A-1200 Wien), 1994. ISBN 3‑900869‑23‑5. 1:100000 arányú részletes térkép és útikönyv. 25 DEM, de nekünk Passauban 1996-ban 15 DEM-ért adták (látszott rajtunk, hogy magyarok vagyunk.) A másik két rész nekem nincs meg, de hasonlóak lehetnek:

Donau-Radweg 2. 2226 *fkm* (Passau) - 1936 *fkm* (Bécs). Verlag Roland Esterbauer, 1994. ISBN 3‑900869‑13‑8

Donau-Radweg 3. 1936 *fkm* (Bécs) - 1640 *fkm* (Budapest). Verlag Roland Esterbauer, 1994. ISBN 3‑900869‑15‑4

stb. {pl. a Vízügy térképei az adott vizenyőről, esetleg katonai térképek. (*\*Döme\**)}

Csak úgy in­dulj neki isme­ret­len víz­nek, hogy van nálad kilo­méter mu­ta­tó és/vagy tér­kép. Mi­vel ezek hasz­ná­lat köz­ben ronggyá áz(ná)nak, ér­de­mes le­má­solni őket, és a má­sola­tot elvinni.

„Nagyon jól használható térkép szerezhető, ha becserkészi az ember a VITUKI-t, és rá tudja beszélni az illetékest, hogy a vízügyi munkatérképek megfelelő részeit fénymásolás útján sokszorosítsa. Szabályosabb, de költségesebb eljárás megvásárolni a nyílttá tett katonai alaptérkép megfelelő szelvényeit (Ábel Térképészeti Kft., 1155 Budapest, Kolozsvári u. 13. Telefon: 419-7480). A Duna vagy a Tisza esetében bármilyen térkép vagy leírás megfelelően használható, a folyamkilométer-táblák segítségével bármikor tisztázhatjuk helyzetünket. Nagyon fontos, hogy indulás előtt valamelyik fénymásoló nagyüzemben a térképlapokat hegesztessük be fóliába, különben az első napon használhatatlanná válnak.” (*\*VTT\**)

Pró­bálj minél fris­sebb ki­ad­vány szerezni, mert a fo­lyóvi­zek - a vi­zes­blokk (also known as vízügyi lobby) jó­voltá­ból - gyor­san vál­toz­nak.

## Hol jártam

Talán így egy ki­csit hitele­sebbnek tűnik az egész...

Hét­végenként gyakran evez­ge­tek a Római-part­tól fel­fe­lé 5-10-20 km-t. Évente né­hány­szor meg­ke­rü­löm a Szent­end­rei-szi­ge­tet. Ezen kívül az alábbi hosszabb tú­rákon vet­tem részt:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1982 | Tisza | keelboat | sokan | 170 km | Szolnok-Szeged |
| 1986 | Du­na | keelboat | 8 | 140 km | Csepel-szigetkerülés |
| 1987 | Bodrog+Tisza | keelboat | 27 | 240 km | Sárospatak-Tokaj-Szolnok |
| 1987 | Du­na | kajak | 2 | 130 km | Gönyü-Bu­da­pest |
| 1988 | Du­na | ke­nu | 2 | 180 km | Cikolasziget-Bu­da­pest |
| 1988 | Du­na | keelboat | 12? | 140 km | Csepel-szigetkerülés |
| 1990 | Du­na | ke­nu | 8-1 | 175 km | Bu­da­pest-Baja |
| 1990 | Du­na | ka­ta­ma­rán ke­nu | 4 | 930 km | Ulm-Bu­da­pest |
| 1991 | Du­na | katamarán kenu | 3+1 | 930 km | Ulm-Bu­da­pest (*\*Ulm-Bp\**) |
| 1992 | Tisza | ke­nu | 2 | 200 km | Tiszabecs-Tokaj |
| 1996 | Tisza | ke­nu | 2 | 40 km | Tiszabecs-Kisar |
| 1996 | Duna | bringa | 2 | 1000 km | Bécs-Donaueschingen |
| 1997 | Elba | kenu | 2 | 600 km | Schmilka-Geesthacht |

Ezek közül a Szol­nok-Szeged tú­rát a Magyar Eve­zős Szö­vetség Túra­bi­zottsága, a töb­bit sze­rény­ségem szer­vezte.

A Bécs-Dunaforrás túra nem vízibiciklivel történt, hanem a part meni bicikliúton :-)

## Milyen csó­na­kot vá­lasszunk

Van, aki a ke­nura eskü­szik, mások szerel­mesek a keelbe. Megpró­bálok né­hány ob­jek­tív szem­pon­tot felso­rolni a meg­felelő ví­zijár­mű kivá­lasz­tá­sá­hoz.

A csónak férőhelyeit csak rövid túrán tudjuk ma­ximáli­san kihasználni. Az én négy­személyes ke­num pél­dául egy komolyabb Tisza-túrára tel­jes menetfelszereléssel két ember számára ké­nyelmes. Keelboatban pedig a potyau­tasnak igencsak össze kell magát húznia, hogy elférjen a cucc. {Szerintem az ideális felállás, ha párok mennek egy háromszemélyes kenuval. (Leendő házaspároknak ajánlott még esküvő előtt elmenni egy ilyen túrára. Hátha megspórolnak egy csomó pénzt!) (*\*Zsolt\**)}

A csónaxállításról majd még később szólok.

### A csó­nak anyaga

#### Fa

Ál­talában a keel­boatok ké­szülnek fából, régeb­ben a ka­jakok, ritkán ke­nuk. Elő­nye, hogy szebb, mint a mű­anyag, és gyakran könnyebb is. Hát­rá­nya, hogy sok­kal sérü­léke­nyebb, és ne­he­zebben is ja­vít­ható a sé­rü­lé­se. Egy lelki­ismeretes tu­laj­donos min­den év­ben lecsi­szolja és lelak­kozza a facsó­nak­ját (belül le­het rit­káb­ban).

#### Mű­anyag

Ez a pont az előző alapján nagyjá­ból ki­ta­lálható, de azért a Te ked­ve­dért le­írom. A ka­ja­kok és a ke­nuk ma­nap­ság szinte ki­vétel nél­kül üveg­szá­las mű­anyag­ból készül­nek; lé­tezik mű­anyag keel is, de az na­gyon il­lú­zió­romboló annak, aki mexokta a ha­gyományos keel­boat nye­kergését, il­la­tát, és főleg súlyát. Nem aka­rok a csó­nakvá­lasztás forté­lyaiba be­le­men­ni, rö­vi­den csak annyit, hogy a ne­héz mű­anyag csó­nak nem vé­letlenül ne­héz: való­színű­leg sokkal stra­pabíróbb, pél­dául vasta­gabb az alja, masszívabb az ol­dala, tehát komo­lyabb tú­rára nye­rőbb. (Az üvexálas mű­anyag ne­he­zebb a fánál, sőt, a víznél is.)

#### Vászon, gumi

Az össze­rak­ható, favázas vá­szonkajakkal vagy a felfújható gumi­csó­nakkal meg­oldód­nak szállítási és táro­lási gond­ja­ink. Ezért cserébe viszont sok­kal job­ban kell vigyázni rájuk, mint akár egy fából készültre, mert na­gyon sérüléke­nyek. A gumicsónak (gumikajak) pe­dig nagyon lassú is, sze­rintem túrázás­ra nem hasz­nálható.

### A csó­nak tí­pusa

Többnapos tú­rára le­he­tő­leg azonos típusú csó­na­kok­kal menjünk, mi­vel a különbözőeknek el­térő a ha­ladási se­bes­sé­gük.

#### Keel­boat

Az itt tárgyalandó csó­na­kok közül a leggyorsabb (a vízhez képest kb. 8 km/h ±?), elég stabil jár­gány. Keelben evez­ni megtanulni nem öt­perces feladat. Ké­nyes jószág, nem csak azért, mert (ál­ta­lában) fá­ból van, ha­nem mert forgó al­kat­ré­szek vannak benne, to­vábbá hosszú és ne­héz. Olyan tú­rákra al­kalmas, ahol nyu­godt a víz, leg­alább 12 m szé­les hely van evez­ni, és a ki­kö­tés lan­kás ka­vi­csos vagy homo­kos parton, vagy (keel­boatok szá­mára készült, azaz ala­csony) stég­nél tör­ténik. Szállítása ne­héz­kes, csak spe­ciális tré­lerrel old­ható meg.

#### Kajak, ke­nu

Túra változatuk (tehát ame­lyikben elfér a cucc) las­sabb, mint a keel (kb. 6 km/h ±?). Be le­het ve­lük bo­rulni, olyankor is, ami­kor éppen nem sze­ret­néd. Ke­ze­lésüket vi­szony­lag könnyű meg­ta­nulni, csak a ke­nu kor­mány­zása igényel szak­ér­tel­met. Vi­szony­lag sza­ba­don nyúz­ha­tók, gyil­kol­ha­tók (a mű­anyagból ké­szül­tek). Szinte bár­hol el le­het férni és ki le­het kötni ve­lük.

A ka­jak a skizof­rén szim­metriamániásoknak való, akik jól tű­rik, hogy min­den hú­zás­kor pár csepp víz csu­rog rá­juk. (Egy apró­ság a sokezer nem részle­te­zett kö­zül: a kor­mánylapát - jó, ha van - le­he­tő­leg ne a csó­nak al­ján, ha­nem a leg­vé­gén le­gyen, és fel tud­jon bil­lenni kis vízben.)

A ke­nuban száraz ma­rad az ember (feltéve, hogy a mögöt­ted ülők vissza­hú­záskor nem felejtik a víz­ben az evezőjü­ket, az előtted ülő pe­dig nem la­pá­tolja az öled­be a fo­lyót/ta­vat, no és per­sze nem esik az eső), vi­szont meg kell ta­nulni úgy evez­ni, hogy egyenle­te­sen mind­két oldali izmo­kat ter­hel­jük.

{Kajakba és ke­nuba na­gyon klasszul be le­het sze­relni egy „szoknyát” avagy „kötényt”, amit a csó­nakhoz, és a de­rékra kötve megakadá­lyoz­ható, hogy bees­sen az eső. Ha a fel­for­dulás veszé­lye fenn­áll (azaz min­dig) és a le­génység még nem 100%-osan biz­tos a bukó­fordulóban (víz alatt át­for­dulni, és vissza­állni ren­des hely­zetbe), ak­kor ér­de­mes odafi­gyelni, hogy mennyi idő alatt tudja az em­ber ol­dani ma­gát a de­rekára szerelt „izé”-től. Ak­kor lett ideges a pa­pám, mikor a par­ton kb. 10 per­cig va­cakoltunk, mert nem bír­tuk kicso­mózni az egyik cso­mót (u.e. víz alatt...). (*\*Godly\**)}

{Az sem mindegy, milyen kajak a kajak. Minél inkább versenyhajó, annál inkább gyors, annál inkább labilis, és annál kevesebb benne a hely. Arra azért érdemes odafigyelni a kajak kiválasztásánál, hogy legyen valami gerince, mert az asztalsimaságú fenékkel rendelkező Túra és Szlalom fedőnevű kajakok (különösen az egyszemélyes) emiatt nem nagyon tartja az irányt. Az meg ciki, ha állandóan óvatoskodni kell, hogy a túl erős húzás ne fordítsa ki a hajót.

A kajakokba pakolni sem lehet olyan jól, mert az üres helyek nagy részét a személyzet kinyújtott lába és a légzsákok foglalják el. Kenuknál ezzel szemben rengeteg a hely a cuccnak, főleg, hogy egy „n” személyes kenuban többnyire „n-1”-en ülnek. („n” = 3..4) A kajakok viszont jóval gyorsabbak, mint a nagy batár túrakenuk, és így a kőgátakon is sokkal egyszerűbb átmenni velük. Vízért és bevásárolni járni célszerűbb kajakkal (már ha van a társaságban), ennek fényében javasolok legalább egy kajakot a kenus társaságba. (*\*Döme\**)}

Egy max. 4 szemé­lyes kajak vagy ke­nu akár egy autó te­tőcsomag­tar­tóján is szál­lít­ható.

#### Ka­ta­ma­rán (ke­nu)

Az emberi lét egyik legmagasabbrendű formá­já­nak szín­tere - feltéve, hogy csak le­fe­lé kell vele ha­ladni. Min­den benne van abban az egy szó­ban, hogy stabil. Eh­hez per­sze olyanra is kell megépí­teni. A fel­adat az, hogy két ke­nut igen erő­sen tudjunk mereven egy­más mellé rög­zíteni. (A do­log részle­teiről majd ké­sőbb.)

# Ví­zi­közlekedés

Az alábbi szabá­lyokat nem azért kell betartani, hogy ne bírságol­jon meg a ví­zi­rendőr, ezért nem (min­de­nütt) áru­lom el, me­lyik írott és me­lyik írat­lan - megjegyzem, nem is min­degyik­ről tu­dom. Né­hány egysze­rűen csak mexívlelendő jó­tanács.

## Létszám

A csó­nakban soha nem le­het­nek többen, mint ahány sze­mélyre mére­tezve van. (A cse­csemő és a ku­tya is egy-egy személynek szá­mít.) A ma­xi­má­lis lét­szám elvileg be­le va­gyon írva a csó­nakba, egyéb­ként az ülé­sek száma le­het irány­adó. A keel­boat 4 szemé­lyes, a potyautas az orr­ban vagy a kor­mányos mö­gött fog­lal­hat he­lyet.

## Tapasztalat

Mindig legyen a csó­nak­ban leg­alább egy olyan ember (keel­boatban az eve­ző­nél), aki­nek már van evezős ta­pasz­talata, jól tud úszni, 14 éves­nél nem fia­talabb, éb­ren van és jó­zan. Nem (csak) a nagy­képű édes­ví­zi medve be­szél belőlem, de ez it­ten kérem nem a vá­rosligeti csó­na­ká­zó­tó. Mint min­den ve­szé­lyes üzemre, az eve­zésre is igaz, hogy nyu­godt kö­rül­mé­nyek kö­zött a gya­kor­lat­lan is el­bol­do­gul úgy-ahogy, a ta­pasz­ta­latra ak­kor van szükség, ami­kor va­la­mi miatt mexűnik ez az ide­á­lis ál­lapot. Ha sze­ret­nél evez­ni, bizo­nyára akad az is­me­retségi kö­röd­ben olyan, aki tud is, és szíve­sen ve­led tart (illetve elvisz ma­gával).

Ka­jakban és ke­nuban vi­szony­lag könnyű megta­nulni evez­ni. A ke­nu kor­mány­zása eve­zővel (mert ugye­bár nekije nincsen kor­mánylapátja) már egy ki­csit bonyo­lul­tabb do­log. A keel­boatban való eve­zés elsajátí­tása szintén elég sok gyakorlást igé­nyel, ez el­kép­zelhetet­len egy hoz­záértő se­gít­sége nél­kül.

A ví­zi tapasztalat mexer­zéséhez hosszabb idő kell, az evezős gya­kor­laté­hoz jó­val rö­videbb. Tanulj meg a csó­nakkal egye­nesen menni, ka­nya­rodni, a partvona­lat kö­vetni, el­in­dul­ni, ki­kötni, hely­ben megfor­dulni, to­latni, úgy, hogy eze­ket bármilyen hely­zetben egye­dül is meg tudd tenni. Ka­ta­ma­rán­ban pe­dig ér­de­mes gya­kor­la­toz­tat­ni a géphá­zat, mert csak össze­szokott és az utasítá­sokat pon­to­san és gyor­san végre­hajtó le­gény­ség­gel le­het biz­ton­sá­go­san la­ví­rozni, pl. gyors­vizű fo­lyón kö­ves part­hoz ki­kötni.

{Ugyancsak célszerű legalább egy borulást és partra úszást kipróbálni (persze csomagok nélkül és nem a Duna/egyéb víz legközepén), hogy ne éles helyzetben essenek át a tisztelt utazók a vízkeresztségen. (*\*Döme\**)}

## Úszni tudás

A csó­nakban az úszni nem tudók mentőmellényt vi­selje­nek. (Az úszóöv­ből ki le­het esni fejjel le­fe­lé. Két­éves unokaöcsém ugyan nem esett ki be­lőle, ami­kor egy­szer a Velen­cei-tóban hancú­roz­tunk, de eléggé hát­bor­zongató lát­ványt nyúj­tott fejjel a víz­ben, mi­közben a lába­ival a leve­gő­ben kapáló­zott.) Ne fel­fúj­ha­tó - tehát kilyu­kasztható - men­tő­mel­lényt hasz­náljunk, ha­nem pl. parafából vagy hun­garo­cell­ből készültet.

Na­gyon hi­deg ví­zen eve­zés esetén még a profi úszó is vi­seljen mentő­mellényt, mert ha a szív­gör­csöt és a le­hűlést meg is „ússza”, úszni ak­kor sem tud, csak há­pogni.

Törekedjünk ar­ra, hogy evez­ni járó társaságunk­ban min­denki tanuljon meg jól úsz­ni. {Ez amúgy a vízi KRESZ-ben is benne vagyon, sőt célszerű az úszástudást igazoló ún. „vízijártasságit” is maguknál tartaniuk a mentőmellényteleneknek. A vízirendőrök néha szeretnek szívózni ilyesmiért. (*\*Döme\**)}

## Fegyelem

A csó­nakban le­gyen egy fő­nök, aki a Tapasztalat címszó alatt felso­rolt tu­laj­don­sá­gok­kal rendelke­zik, és a többiek hallgat­nak rá. Keel­boatban az a leg­jobb, ha a főnök evez, le­he­tő­leg az orr fe­lőli ülés­ben. Ő bármi­kor übe­rolhatja a kor­mányos tény­kedé­sét (némi eről­kö­dés­sel), még ak­kor is, ha az nem akar­ja. Kajak­ban, ke­nu­ban, ka­ta­ma­rán­ban a fő­nök le­he­tő­leg legyen kor­mány­po­zíció­ban. {Azt csi­nálja a gép­ház, amit a főnök szeretne. A de­mok­rá­ci­át csak ver­bálisan gya­ko­rol­juk. (Egy­be­hang­zó vé­le­mény még a leg­csö­kö­nyösebb kapi­tányt is meg­győz­heti, hogy ne akar­jon ví­zi­sízni.) (*\*Puding\**)}

A csó­nakban felállni tilos. Ez alól kivétel a ka­ta­ma­rán ke­nu, amelyben akár tán­colni is le­het (feltéve, hogy masszív az össze­rög­zí­tés). {(Meg a ki/beszállás is. :-) (*\*Döme\**))}

Keel­boatban, ha nem eve­zünk, ba­lanszot kell tar­tani: ilyen­kor a két lapát tol­la a ví­zen fexik, nyele­i­ket pe­dig kéz­zel össze­fogjuk. Ha­csak nem vég­zünk tor­na­mutat­ványokat (pl. helycsere, l. alább), elég, ha egy ember tartja a ba­lan­szot, de az tény­leg tartsa, és mie­lőtt el­en­gedné, szóljon a társá­nak, hogy most fogja meg ő a la­pátokat.

A vízen való helycsere a csó­nakban orvosilag ellen­ja­vallt, bár két­ségte­lenül ser­kenti a vérke­rin­gést. (A ka­ta­ma­rán már megint ki­vé­tel.) Ha min­denkép­pen rászorulunk (le­he­tetlen ki­kötni, vagy ver­seny­ben va­gyunk), keel­boatban meg­pró­bál­kozhatunk a dolog­gal. Arany­szabály, hogy súly­pontunk egyénen­ként is a csó­nak ten­gelyé­ben ma­radjon, azaz ne egy­más mellett, ha­nem egy­más alatt/fölött cse­rél­jünk he­lyet: az egyik terpesz­ben feláll a csó­nak pe­remére, keze­i­vel is a pe­remen tá­maszkodik, a má­sik pe­dig termé­keny­ségtánc jel­leg­gel átbújik alatta. Ilyen­kor na­gyon masszí­van kell fog­ni a la­bancot, le­he­tő­leg mind­két pár la­pát­nál. Ebbe bese­gíthet a kor­má­nyos és az orr­ban gubbasztó po­tyautas is.

Kis túlzással azt le­het mon­dani, hogy a ke­nuban elég egy hüje is ah­hoz, hogy fel­boruljon, míg a keel­boatban elég egy nor­mális (az evező­nél), hogy ne bo­rul­jon fel.

## Figyelem

Fo­lyóvízen - a mi szem­pon­tunk­ból - háromféle moz­gás van: a mi­énk, a vízé, és más ha­jóké ill. csó­na­koké. Ezért a kor­mányos mindig kö­ves­se, merrefelé tart a csó­nak, és ki tart a csó­nak felé. Eb­ben a töb­biek is se­gít­hetnek, pél­dául az orr­ban ülő job­ban látja a köz­vet­lenül a csó­nak előtt le­vő aka­dályt, keel­boat­ban pe­dig az eve­zős való­színű­leg előbb pillantja meg a há­tulról setten­kedő ha­jót. Csor­gás (pihenés) közben is legyen va­la­ki, aki a víz­hez ké­pest álló aka­dá­lyo­kat tartja szem­mel. Kísér­jük figyelem­mel a ha­jó­for­gal­mat mind­két irány­ból. Mi­nél előbb vesszük észre a ha­jót, an­nál több időnk/esélyünk van me­ne­kül­ni a hullá­mok, il­letve az el­gá­zolás elől.

A figyelés ál­landó legyen. A kor­mányossal me­net­közben be­szél­getni nem ti­los, de ne merül­jünk el a té­má­ban telje­sen. (Volt már olyan, hogy a kor­má­nyos egy bridzs licit­rend­szer ta­nulmányo­zása köz­ben vitte rá egy bó­jára a keel­boatot.)

## Kormányzás

Itt most csak a kormánylapát­tal rendelkező csó­nakok kor­mányzásáról szólok.

Alapvető összefüggés: a keelboat, illetve a kajak arra kanyarodik, amelyik oldalon a kor­mánymadzagot húz­zuk, il­letve a pedált toljuk.

A csónak kormányzása két lényeges dologban tér el a bicikliétől vagy az autóétól.

Az egyik - ebben hasonlít pl. a hátsókerék-kor­mányzású targoncához -, hogy kanya­rodáskor a csónak nem az or­rát tolja a kívánt irányba, ha­nem a farát az ellenkező irányba. Így pl. a part mellett fölfelé ha­ladva egy belógó fa kikerülése során már akkor el­kezdhetünk a part felé kor­má­nyozni, amikor a csónak orra az aka­dállyal egy vonalba ért. Ha pedig lefelé evezve két keelboat szorosan egymás mellett halad, és túl közel ke­rülnek egy­máshoz, akkor az evezők öszvegabalyodása szinte elkerülhetetlen, mivel az elka­nyarodás úgy kez­dődik, hogy a csónakok fara - és így a 2. eve­zősök - közelebb ke­rülnek egymáshoz. (A bo­nyodalmakat fo­kozza, hogy mivel mindkét kormá­nyos próbálja tartani a másik csó­naktól a távol­ságot, kétszere­sen túlve­zérelt lesz a rend­szer.)

A másik eltérés a szárazföldi járművektől, hogy a csónak kormányzásának késleltetése van. Azaz ha meg­húz­zuk a kormánymadzagot, akkor elte­lik egy kis idő, amíg a csónak reagál, illetve a madzag húzá­sát már a kívánt irány elérése előtt abba kell hagyni.

Hogy mennyivel, továbbá hogyan kell a kor­mány­lapát nélküli tákolmányokat irányí­tani, és egyáltalán... - ezt csak a csónakban lehet meg­ta­nulni.

## Jobb-bal

Az irányok meg­nevezése fő­leg keel­boatban okozhat gon­dot, mivel itt a kor­má­nyos és az eve­ző­sök egy­más­sal szem­ben ülnek. Ezért cél­szerűbb a „jobb” és a „bal” sza­vak he­lyett fel­fe­lé ha­ladva a „part” és a „víz”, le­fe­lé ha­ladva pl. a „Bu­da” és „Pest” sza­vakat hasz­nálni. (Ha nem össze­szo­kott a banda, ak­kor a „kint” és „bent” is félreért­he­tő le­het.) Ezekre a gyor­san felfog­ható varázs­igék­re ak­kor van szük­ség, ami­kor nincs sok idő a tájé­ko­zó­dásra, pl. „Vi­gyázz part fe­lől!” - rikkant a kor­má­nyos, mire az eve­zősök be­húz­zák az eve­ző­ket, mert túl közel megy a csó­nak egy vízbe lógó fá­hoz. Emellett mu­tatni is le­het az irányt. (Az egyik leg­rosszabb, amit kor­má­nyos tehet, hogy csak annyit mond: „Vi­gyázz!”, és el­ta­kar­ja a szemét. A szemét. Ha erre az eve­zős ag­gódón s kí­ván­csian hát­rafordul, ak­kor egy ág ki­nyomja a sze­mét. A sze­mét.)

## Fel-le

Fel­fe­lé, azaz fo­lyás­iránnyal szem­ben a part mellett ha­lad­junk, le­fe­lé pe­dig kö­zé­pen, de leg­alább 10 mé­ter tá­vol­ságra a parttól, hogy a fel­fe­lé jö­vők (a keel­boatok is) el­férje­nek.

## Be-ki

A túracsó­nakok ál­talában ke­véssé hajlamosak a bo­ru­lásra, de azért ne eresszük el ma­gunkat tel­je­sen. Akármi­lyen stabil, számítsunk rá, hogy job­ban billeg, mint a part. Be­szálláskor kö­zépre lép­jünk és ha­mar ül­jünk le, ki­szálláskor pe­dig ne rúgjuk el ele­gáns moz­dulattal a csó­nakot a part­tól (főleg, ha az egyik lá­bunk még a csó­nak­ban van, ilyen­kor ugyanis egy kecses spár­gával eshetünk a víz­be). Jó, ha köz­ben va­la­ki a part­ról (stégről) fogja a csó­nakot, eset­leg a csó­nak­ból a partot.

Keel­boat: Be- és ki­szál­láskor is tartsa va­la­ki a ba­lanszot. (Ez - ha elég ügyes az illető - lehet maga a be- ill. kiszálló személy is. Ha teljesen egyedül van, mást úgysem nagyon tud csinálni.) Ha túl magas a stég, ak­kor eresszük le fo­lyás­irány­ban annyira a keel­boatot, hogy a 2. eve­zős a stég mögött ba­lanszot tudjon tar­ta­ni. A ba­lansz mel­lőz­he­tő, ha va­la­ki a partról se­gít. Leg­jobb a villát tartani, így teljesen bil­le­gés­men­te­sít­he­tő a keel. Soha ne lép­jünk a keel fene­kére, mert be­sza­kad­hat, csak trepnire (fe­nék­desz­ká­ra) vagy a gerincre. A vil­la és a csó­nak kö­zöt­ti terület Ber­mu­da-három­szög, ide vér­beli eve­zős nem teszi be a lá­bát.

{Kenunál az első ember beszállását követően (aki többnyire a legelöl ülő, hogy a csónakot folyamatosan el lehessen tolni a parttól, azért, hogy ne fenekeljen meg) a bent ülő kiül az ülés víz felöli oldalára, amíg a következő a partról belép. Így ellent tud tartani, mert egy széles, csomagokkal megrakott túrakenunak már nem nagyon lehet a közepére belépni. Tipp: Először mindenki az evezőjét rakja a csónakba, és csak utána mászik be. Ha ugyanis elszabadulna a csónak [ld. a fenn említett „kecses spárga” kezdetű részt], és utána kell úszni, legyen mivel kihozni.(*\*Döme\**)}

A csó­nak part felőli olda­lán száll­junk be-ki.

## Elindulás, ki­kötés

Az elindulás és a ki­kötés mindig or­ral fel­fe­lé tör­tén­jék. Így ha a part­hoz ké­pest ál­lunk, a víz­hez ké­pest van se­bes­ségünk, és tudunk la­ví­rozni. (Ez a sza­bály összhang­ban áll a parton fel­fe­­lé sza­bállyal is.) Ne fe­ledjük, hogy li­mány­ban (l. ké­sőbb) fel­fe­lé folyik a víz, ezért itt ér­de­me­sebb or­ral le­fe­lé áll­ni. (Mivel ez pont ellen­té­tes a par­ton fel­fe­lé sza­bállyal, próbál­junk más­hol ki­kötni. Ez pl. Szen­t­end­ré­nél [9 *fkm*] ne­he­zen megy, mert szinte csak a li­mány­ban van normá­lis ki­kö­tési le­he­­tő­ség.)

Úgy időzítsük a dol­gokat, hogy ne za­varjanak min­ket hullámok, ami­kor ép­pen a part mellett sze­ren­csét­len­ke­dünk. Várjuk meg, amíg el­vonul a ha­jó hullámos­tul, és csak utána te­gyük vízre a csó­nakot ill. evez­zünk ki a parthoz.

A ki­kötött csó­nak vagy le­gyen tényleg ki­kötve, vagy fogja va­la­ki, kü­lö­nö­sen, ha folyik a víz. A fa­rá­nál nem le­het fogni a csó­nakot, mert az or­rát ki­for­dít­ja az áramlat (mivel ugyebár az orra van fel­jebb).

{A csónaknak legyen szerves tartozéka az orrba kötött, megfelelő hosszúságú kikötőkötél. (*\*Döme\**)}

Ha van va­la­ki a csó­nak­ban, ak­kor le­he­tő­leg le­gyen benne evező is, mert igen mu­ris lát­vány, amikor az el­úszot­tak erőtel­jes karcsapások­kal pró­bálnak vissza­jut­ni a szá­raz­földre.

{Ha ki­kötsz, nézd meg, hová szállsz ki. Egyszer ki­kö­töt­tünk, én, mint ifjú ti­tán pattan­tam ki a csó­nak­ból az (igaz, kis­sé isza­posnak ki­néző) partra, ahol si­ke­rült comb­kö­zé­pig el­merülni. Nem triviá­lis ki­mászni az iszap­ból, és vissza­jutni a csó­nakba. (*\*Godly\**)}

{Még egy kis folyónál sem biztos, hogy ha valaki a hajó elejénél bokáig érő vízben száll ki, akkor a hátsónak is leér a lába...

A csónakok kikötése nem haszontalan dolog. Mi egy Rába-túrán tanultuk meg... Éjszaka, hálóruciban, (és kissé pityókásan), a legnagyobb tiszavirágzás közepette, egy pislákoló elemlámpával döngettünk lefelé az éppen áradó Rábán úgy, hogy azt sem tudtuk, mikor ment el a hajó! Meglett. (*\*Zsolt\**)}

## Elsőbbség, ki­térés

A ha­jónak min­den kö­rül­mé­nyek között elsőbb­sége van a csó­nakkal, vi­torlással, és a motor­csó­nakkal szem­ben. {Ezért érdemes figyelni kikötőnél, hogy nem akar-e hajó ránk indulni. (*\*Döme\**)} A motorcsónak köteles ki­térni az evezőscsónak útjából, és mindkettő el­sőbbséget kell, hogy ad­jon a vi­torlásnak. (Tehát egy pöfögő csotro­gányról már 100 méterről meg kell tudnod állapítani, hogy 6,2 méternél rövi­debb és 4 kW-nál zsengébb-e, mert ezen múlik, hogy elsőbbsé­get kell-e neki adnod.) Part mel­let, szűkü­letnél ta­lál­ko­zó csó­na­kok közül a fel­fe­­lé ha­ladó kö­teles el­en­ged­ni a fentről jö­vőt. Szög­ben ta­lálkozó csó­­na­kok esetén a jobbkéz-sza­bály ér­vé­nyes, mint a közúton.

## Előzés

A part mellett fel­fe­lé ha­ladva víz felől előzzük a ná­lunk las­sabba­kat. A part­tól távo­labb ál­talában na­gyobb a sodor, tehát erősebben kell evez­ni. (Ezért is sport­szerűtlen az­zal versenyezni, aki ép­pen előz.) Miután le­hagy­tuk a las­sab­bat, ne ka­nyarod­junk rögtön vissza a part­hoz, mert be­lénk jöhet a leel­őzött.

Nem közvetlenül a parton ha­ladva (tehát pl. le­fe­lé) elvileg balról kell előz­ni, mint a köz­úton.

## Ta­lálkozás ha­jóval

Ismétlésül: Mi­nél előbb vesszük észre a ha­jót, an­nál több időnk/esélyünk van me­ne­kül­ni a hullá­mok, il­letve az el­gá­zolás elől.

A ha­jót legalább 30 mé­terre el kell kerülni (le­szá­mítva azt az ese­tet, amikor pl. a parttól 17 mé­terre ha­lad a ha­jó; ilyen­kor nem ér­de­mes a hi­ány­zó 13 mé­ter­nyire ki­cipelni a partra a csó­nakot, de 1 mé­terre igen, mert tekin­té­lyes hul­lá­mok várhatók). Szár­nyasha­jó út­ját 1000, egyéb ha­jóét 300 méte­ren belül ke­resz­tezni tilos. (Igen, el­ta­lál­tad, ez írott sza­bály, a kicipe­lést ki­véve).

Egészen hüjék kedvéért: A von­tató és az uszály kö­zött a kötél alatt át­evez­ni nem túl nyerő öt­let. {(Ki lehet próbálni, milyen érzés, ha az ember pocikáját megvakarja egy hajócsavar. (*\*Döme\**))}

A ha­jók hátsó felét 60 méterre kell elkerülni. Amíg ifjú voltam és bohó, én is szí­vesen po­tyáz­tam uszályok mögött. Tudva­lé­vő, hogy a ha­jó­csa­var el­tolja a vi­zet hátra­felé, de ha a ha­jó uszályokat von­tat, ak­kor azok mö­gött van ak­kora szí­vóhatás, hogy szinte eve­zés nél­kül a nyo­muk­ban ma­radha­tunk. To­vább könnyíti a dol­got, ha az uszálykor­má­nyos ki­dob nekünk egy von­ta­tó­kö­te­let. Igaz, hogy a víz idét­le­nül ka­va­rog az uszá­lyok mögött, de az egész na­gyon kelle­mesnek tű­nik. Ami­óta azonban egy ál­ta­lam igen nagyra tartott sport­társ­nak si­ke­rült így a ka­jakja be­bo­rít­ha­tat­lan­sá­gát meg­cá­folnia - ön­szán­tán kívül -, in­kább eve­zek.

Alapelv, hogy a ha­jók rossz­indu­la­túak, ezért óva­to­san (de tisztelet nél­kül) kell ve­lük szemben vi­sel­kedni. Ez ter­mé­sze­tesen íratlan szabály, de saj­nos nem vicc. Ugyan­ak­kor ér­de­mes belekép­zelni magun­kat a ha­jó­kor­má­nyos he­lyébe (azért az együttérzést mel­lőzve), ami­kor egy káni­kulai vas­ár­nap délután kell a Ró­mai-part­nál be­jutnia a Szent­end­rei-szi­get kis­ágába. Ne te­gyük le­he­tet­len­né a dol­gát, mert csak mi já­runk rosszul, ha meg­ha­raxik. Hoz­zá­te­szem még, hogy a ha­jó kor­má­nyo­sá­nak leg­fel­jebb bün­tető­jo­gi szem­pont­ból ér­deke, hogy idő­ben meg­lásson és ki­ke­rül­jön Té­ged, szá­modra egy ki­csit fontosabb.

A beleképzelés ter­jedjen ki ar­ra is, hogy nagyjá­ból tud­juk előre, mer­re fog men­ni a ha­jó. Ehhez tám­pon­tot ad, hogy hol ha­lad a ha­jó­zó­út; ezt bó­ják jelö­lik (er­ről l. ké­sőbb.) A szembe­jövő ha­jók egy­mást le­he­tő­leg jobb­ról ke­rü­lik, mint mi­fe­lénk az autók. Ha an­golo­san (tehát for­dítva) men­nek el egy­más mellett, ak­kor ezt előre jel­zik a jobb (azaz ilyen­kor egy­más fe­lé néző) oldalon kék zász­ló­val, vagy villogó fénnyel. (Ha két, egy irányban ha­la­dó ha­jó közé ke­rü­lünk [pl. egyik elő­zi a másikat], az már régen rossz, mert hullá­ma­ik kvá­zi me­rőle­ge­sek, és idétle­nül in­terferálnak.) Ha le­fe­lé ha­la­dunk (célszerűen kö­zé­pen, és ál­ta­lában a ha­jó­zó­útban), és ha­jó kö­ze­leg, hú­zód­junk a ha­jó­zó­út szé­lére, le­he­tő­leg ar­ra az oldalra, ame­lyik távo­labb van a ha­jó­tól. (Ez a ha­jók már em­lí­tett rosszindu­lata mi­att nem mindig si­ke­rül, de ne es­sünk kétségbe). A ha­jók előli me­ne­kü­lésnél ve­gyük fi­gyelembe azt is, hogy hol úsz­hatjuk meg lexá­ra­zab­ban a ta­lál­ko­zást (l. hul­lámok).

A ha­jóknak indu­láskor, ki­kö­téskor, forduláskor, tola­táskor elvileg du­dál­niuk kel­lene, ezt azon­ban ál­ta­lá­ban nem teszik. (Ilyenből már volt ha­lá­los gá­zolás - ter­mé­sze­tesen a ha­jó­sok egy em­berként állí­tották, hogy du­dál­tak, és az öz­vegy férjet ítélte el a bíró­ság.) Ha tehát ki­kö­tött ha­jót kerü­lünk, győ­ződjünk meg róla, hogy nem jár a mo­tor­ja.

Fontosabb kürtje­lek (*\*KRESZ\**):

Figyelem!: --------------------------  
Jobbra kanyarodom: ---  
Balra kanyarodom: --- ---  
Tolatok: --- --- ---  
Indulás után jobbra megyek: ------ ------ ------ ---  
Indulás után balra megyek: ------ ------ ------ --- ---  
Zűr van: --- --- --- --- --- --- --- ---...

## Hullámok

A ha­jók, és sok esetben a mo­tor­csó­nakok is ak­kora hullá­mokat kelte­nek, ame­lye­ket nem árt fi­gye­lembe ven­ni, kü­lönben el­ázás, rosszabb eset­ben bo­rulás le­het a vége.

Ka­jakkal és ke­nu­val a hullám­front­ra merőlege­sen kell rá­állni a hul­lám­ra, mivel ezek a csó­na­kok egy­részt ren­del­kez­nek spriccdekkel {(=hullámfogó, habléc) (*\*Döme\**)}, jobb esetben „kötény”-nyel, és így elöl-hátul nem fo­lyik be a víz, más­részt így nem billeg ol­dalra a csó­nak. Ugyan­így orral kell ven­ni a hul­lá­mokat a ka­ta­ma­rán ke­nu­val is; itt az is fon­tos szempont, hogy a két csó­nak összekötte­té­se így van a leg­kisebb igény­be­vé­tel­nek ki­téve.

Keel­boattal a hul­lámra a hul­lám­front­tal párhu­za­mo­san kell ráállni, és ba­lanszot kell tar­tani.

Na­gyon hosszú csó­nakkal (őrsi ke­nu, regatta, stb.) meg­eshet az a bal­e­set, hogy nagy hullámo­kat or­ral véve a két vé­ge hul­lámhe­gyen van, és kö­zé­pen saját sú­lyá­tól ketté­tö­rik.

Amíg a hullámok el nem ha­ladnak, ér­de­mes ab­ba­hagy­ni az evezést (keel­boatban a ba­lansztartás mi­att kö­te­le­ző is: én már láttam keel­boatot le­bo­rulni hul­lám­hegy­ről, mert ver­seny­ben volt, és nem akart időt veszí­teni - így egy kicsit töb­bet vesztett).

A hullámokra ráál­lást még ide­jében kezdjük el. Eközben két do­logra kell ügyel­ni:

1. Ne feledjük, hogy a csó­nak még ha­lad, így nem egyszerűen tengely kö­rüli for­du­lásról, ha­nem hely­vál­toztatásról van szó. Azaz pl. ha keel­boattal föl­fe­lé me­gyünk a part mellett, és fent­ről jön egy ha­jó, ak­kor elvileg a part felé kell ka­nya­rodnunk, hogy pár­huzamosan áll­junk a hullám­mal. Eh­hez azon­ban előbb bel­jebb kell mennünk, különben a parton ta­lál­juk ma­gunkat.

2. Ha vi­szont túl korán abbahagy­juk az eve­zést, és leáll a csó­nak, ak­kor - csak a kor­mány­lapátot hasz­nálva - nem tu­dunk elfor­dulni a kí­vánt irányba; ilyen­kor az evezősök ak­tív köz­reműkö­dése szük­sé­ges.

Az sem min­degy, hol ér­nek minket a hullámok. Ha túl se­kély a víz, ak­kor a ta­ra­jozódó hul­lámok be­csap­hat­nak (minket és a csó­nakba). Kü­lö­nö­sen fi­gyel­jünk erre ak­kor, amikor ki- vagy bepa­ko­lás, a legénység fo­lyó ügyei stb. miatt a csó­nak a part mellett áll cuc­cal te­le. Ha ilyen­kor a ka­nyarban felbuk­kan egy nagy dög, és a csó­na­kot partra tenni nincs idő, ak­kor leg­jobb, ha va­la­ki be­evez vele mé­lyebb vízre, és ott vé­szeli át a hullá­mo­kat. (Egyszer keel­boattal egy zá­tony fö­lött ta­lál­tak minket a Hunyadi hul­lá­mai, me­ne­kü­lésre nem volt mód. *\*Bátyó\** ja­vasla­tára or­ral, azaz me­rő­le­gesen vettük őket, így csak az orr­ban, a keel szél­es­ségében [60 cm] ömlött be a víz. Ha az ököl­­sza­bály szerint pár­hu­za­mosan ál­lunk, a csó­nak teljes hosszában [8 m] csapott vol­na be a ta­rajos hullám, ami való­színűleg el­süllyesztett vol­na min­ket. No, hát ez is egy volt ama bi­zo­nyos nem ide­á­lis állapotok kö­zül, amiről fen­tebb bre­kegtem. S vol­tam oly sze­rény, hogy nem a saját lángeszem­mel dicsekedtem, ha­nem a bá­tyá­méval.)

Ko­tort mederben, li­mány­ban, gá­tak­nál, szó­val olyan he­lyeken, ahol össze-vissza ör­vény­lik a víz, a hullámok sajnos szin­tén össze-visszák, rá­állni le­he­tet­len. Ráadá­sul itt a hul­lámok so­káig meg­ma­rad­hat­nak anél­kül, hogy újabb ha­jó jönne. {Az alatto­mossá­guk ezek­nek az ún. fenék­hul­lámoknak az, hogy nem min­dig köz­vetlenül a ha­jó után ke­let­kez­nek, ha­nem egy kis késéssel. (*\*Apu\**)} Így a jám­bor utazó egy­szer csak azt ve­szi észre, hogy de­rült égből fel­táma­dott a tenger. Ilyenkor az egyik leghatá­sosabb gyógy­mód az imád­ko­zás, bár néha ez sem se­gít: öreg rókák is süllyed­tek már el keel­boattal gá­tak kö­zött. Ér­de­me­sebb meg­előz­ni a bajt - ha le­het -, és egy nyu­godt he­lyen (pl. par­ton) leg­alább azt meg­várni, amíg el­kot­ródnak a ha­jók a rizikós részről, és egy kicsit le­csil­la­podik a víz.

Hul­lámokat a szél is kelt­het. Ez nem kevésbé ocs­mány, mint az ör­vényben lét­re­jö­vő, de legalább egy kicsit ten­denciózusabb. Ál­talában ak­kor ke­let­kez­nek kel­le­metlen mé­retű hullámok, ha a szél a víz­fo­lyással el­len­té­tes irány­ban (fel­fe­­lé) fúj. (Az ilyet én déli szélnek hí­vom, még ak­kor is, ha a víz nem észak-dé­li irány­ban fo­lyik, ugyanis a szél - a he­gyek és a part­menti fák miatt - kö­ve­ti a fo­lyó irá­nyát. Ja, és mife­lénk a fo­lyók job­bára északról délre foly­nak.) A part mellett ilyen­kor rendsze­rint nyu­godtabb a víz - ha van galéria­erdő, vagy ma­gas a part -, és kisebb a szél. Ha tehát fel­fe­lé me­gyünk, örvendezzünk, hogy egy kis se­gítséget kap­tunk vi­szony­lag kevés locs-pocs árán, illetve ret­teg­jünk a perc­től, amikor vissza kell fordul­nunk. Ha vi­szont le­fe­lé me­gyünk, hú­zód­junk a part közelébe (ügyelve azokra a fel­fe­lé jövő őrül­tekre, akik ilyen idő­ben sem köt­nek ki). A „déli” szél keel­boattal kíno­sabb, mint ke­nuval vagy ka­jak­kal, mivel ő nem sze­reti, ha orral vesszük a hullá­mokat.

Bi­zonyos erősség felett a szél nem­csak kellemet­len, ha­nem veszélyes is le­het. Ha pél­dául elfor­dítja a csó­na­kot, na­gyon ne­héz visszaka­nya­rodni az ere­deti irány­ba, és mivel így kereszt­ben na­gyobb fe­lü­le­tet mutat a csó­nak a szél felé, könnyebben be­le­kap, ami­ből boru­lás is le­het. Vi­harban min­den­kép­pen kössünk ki, ellen­szélben már csak azért is, mert ilyen­kor a legna­gyobb erő­fe­szítés­sel is leg­fel­jebb csak azt tud­juk el­érni, hogy ne fújjon vissza minket a szél.

Talán mondanom sem kell, hogy a lexebb az, ami­kor or­kánszerű déli szélben pont két sarkantyú (fo­lyás­irány­ra me­rőleges gát) kö­zött kerü­lünk a Mozart és egy bol­gár kamion­szál­lító közé...

## Átkelés

Ha nem pontosan fo­lyóval egyező vagy ellenté­tes irány­ban evezünk (pl. át­ke­lés­nél), ak­kor a csó­nak orra nem ar­ra­felé néz, amerre me­gyünk, ha­nem fel­jebb. A pon­tos ha­la­dási irányunk a szem­közti par­ton az a pont (pl. fa), amely mögött a tá­vo­labbi tár­gyak (pl. hegy) egyik irányban sem moz­dulnak el, azaz ta­ka­rás­ban ma­rad­nak.

Ha ve­lünk kb. egy magas­ság­ban van egy, a part­hoz képest álló aka­dály a ví­zen (pl. bó­ja, kotróha­jó, stb.), ak­kor azt in­kább alulról kerül­jük. Ne pró­bál­junk át­slisszolni ha­jó előtt se, várjuk meg, amíg el­megy. Te­hát néz­zünk kö­rül, mie­lőtt átindu­lunk.

Hogy milyen szögben ér­de­mes át­kelni, az függ a csó­na­kunk és a víz fo­lyási se­bes­sé­gétől. Egy kis el­mé­let:

A dol­got némileg leegy­sze­rűsítve legyen a csó­nak víz­hez viszonyí­tott se­bes­sége *u*, a fo­lyóé bent *v*, a part mellett *w*. Jelöljük a csó­nak hossz­tengelyének a fo­lyás­irányra merő­le­gessel be­zárt szögének tan­gensét *x*‑valvel, azaz amíg egy mé­tert be­felé lóg a csó­nak, addig *x* mé­tert föl­fe­lé. Te­hát *x*=0, ha pont a fo­lyóra me­rő­le­ge­sen áll a csó­nak, *x*=1, ha 45ban stb. Le­gyen *y* a csó­nak ha­la­dási irány­szö­gé­nek tan­gense, azaz amíg be­felé 1 mé­tert ha­lad, addig föl­fe­lé *y* mé­tert. Az „a csó­nak orra nem ar­rafelé néz, amerre me­gyünk” mondat pre­cí­zeb­ben:

******

Az optimális érté­kek:

******

illetve

******.

Vegyük példának a keel­boatot és a Du­na-ka­nyart, azaz *u*=8 km/h, *v*=4 km/h és *w*=1,5 km/h. Ek­kor *x*=1,18 és *y*=0,4, tehát a csó­nak hossztenge­lyé­nek a me­rő­le­ges­től arc tg 1,18=50kal kell föl­fe­lé for­dul­nia, és így pl. egy 100 méter szé­les szakaszon áteve­zés után 40 méterrel feljebb érünk a túl­partra.

Az okos képlet azt is el­árulja (egy /0 error-ral), hogy állóvízen nem ér­de­mes át­kelni a gyor­sabb ha­la­dás ked­véért. (Jé...)

{Kötözködések by (*\*Döme\**) [Ha már egyszer elmélet...]: 1. A sodrás ereje függ a csónaknak ahhoz képesti irányától [arctg x]. (Jé...) 2. Az áramlás a felszínen majdnem laminárisnak tekinthető, ezért az áramlási keresztmetszet nem igazán a fent leírt függvény szerinti. (Gondoljunk bele: A párszáz méter széles Duna a parttól 50 méterre már szinte ugyanúgy folyik, mint középen, addig viszont folyamatosan gyorsul az áramlás.) 3. Nem elhanyagolható, hogy a legénység (gépház) az átkelés végére kifárad, ezért „u” folyamatosan csökken. 4. Bocsi, hogy elrontottam a játékotokat!}

Íme, néhány gyöngyszem az *\*ABC\**-ből:

1. „A víz­fo­lyás le­fe­lé sodró erejét is te­gyük hasz­nossá az átkelés meg­könnyí­tésére. Ha a csó­na­kot bi­zonyos szög­ben a víz sodrá­val szem­be­ál­lít­juk, ak­kor a ha­jó­fal­nak ütköző víz­so­dor egyrészt az orra hat me­rő­le­ge­sen és így a másik part felé sodorja, más­részt a ha­jó hossz­ten­ge­lyé­vel szem­ben ellenál­lást fejt ki.”

Eb­ből csak annyi igaz, hogy ha pl. éppen egy li­mány­ (l. ott) \*-gal jelölt pont­ján aka­runk átkelni, ak­kor nyu­godtan hagy­hatjuk, hogy be­felé for­dít­son min­ket a víz (vi­gyázat, van olyan li­mány, ame­lyik ké­pes deréxögnél is többet for­dí­tani a csó­nakon). Ha az ilyen tranzienseken túl va­gyunk, ak­kor bent a víz kvázi egyenletesen fo­lyik. Az idé­zett átkelési módra csak a kö­teles komp ké­pes.

2. „Lassú vagy csekély se­bes­ségű víznél leg­fel­jebb 45os át­kelési szöget kell csak betar­tani.”

Lásd a varázskép­leteket (levezetés a szerkesztő­ség­ben).

3. „Páratlan evezővel hajtott csó­nakoknál a na­gyobb hajtóerőt mindig az ár men­ti, te­hát alsó oldal fejti ki. Ezzel a lesodró­dást csökkentjük, a kor­mány­zást pe­dig meg­könnyítjük.”

Sze­rintem vi­szont a fo­lyó elforgatóerejét a teljes át­ke­lésre kiinteg­rál­va az el­moz­du­lásunk sze­rint nagy­jából nul­lát kapunk. Ez azt je­lenti, hogy az átkelés meg­kez­désekor ahogy tá­volodunk a part­tól, egyre nő a so­dor, ami a csó­nakot va­ló­ban le­fe­lé fordítja, mi­vel az orrt előbb éri, de ugyanígy a túlpar­tot meg­kö­ze­lítve csök­ken a so­dor, és a csó­nakot ugyan­annyival vissza­fordítja, mivel na­gyobb sod­rás a fart később (tovább) éri.

Tudom, hogy nem szép dolog a kekeckedés, és Dr. Holló egyéb­ként na­gyon sok hasz­nosat ír könyvé­ben. Való­színű azonban, hogy nem a fi­zika dok­to­ra.

Át­kelni az ember két ok­ból szokott: az egyik, hogy ott van dolga (kocsma, stb.), a másik, hogy a túl­par­ton gyor­sab­ban/biz­tonságo­sab­ban/szebb he­lyen le­het ha­ladni föl­fe­lé. A fenti kép­let op­ti­muma az első eset­ben ter­mé­sze­tesen úgy ér­tel­me­zendő, hogy ha pl. ve­lünk pont egy magasság­ban van a cél, ak­kor nem ér­de­mes 40 mé­terrel fel­jebb átérni, és aztán vissza­evez­ni. (Persze már rég rossz, ha ezt ma­gya­rázni kell.)

Még egy kicsit a kinematikánál ma­radva, de el­sza­kadva az átkelés­től: Ahol egy rö­videbb szakaszon erős a „szembevíz” (Pl. a szent­end­rei li­mány fö­lött), ott ér­de­mes bele­húzni, mert így végered­ményben ke­vesebb ener­gi­á­val jutunk túl raj­ta. (Szélsőséges eset: ha egy­hely­ben áll a csó­nak, mi­köz­ben eve­zünk, attól el­fá­ra­dunk, de nem ha­la­dunk.) Ha vi­szont erős „hátvizes” sza­kaszra érünk (pl. le­fe­lé ugyan­ott), ak­kor a vízhez kép­esti gyorsítás az összse­bes­sé­get en­nél ki­sebb mér­ték­ben növeli csak.

## Limány

******

Magyarabbul vissza­fo­lyás. Ha va­la­hol beszűkül a fo­lyó­meder (pl. egy sar­kantyú mi­att, vagy mint az áb­rán), ak­kor ott a víz se­bes­sége megnő, alatta vi­szont a part mel­lett föl­fe­lé fo­lyik a víz. Ha egy ilyen he­lyen föl­fe­lé evezünk, ak­kor azt tapasztal­juk, hogy kelle­mesen megló­dul a csónak. Ami­kor vi­szont elérjük a szű­küle­tet (az áb­rán \*), a csónak or­rát befelé fordítja az áramlat. Erre előre fel kell ké­szülni, és erő­sen ellene kell tar­tani kor­mány­zás­sal. Bese­gít­het­nek az eve­ző­sök is, víz felől erő­seb­be­ket húzva.

Hasonlóképpen elfordul a csónak, ha pl. állóvízből evezünk ki a so­dor­ba, vagy egy hajó mögött vágunk át, azaz olyankor, ha a víz nem egyen­letesen folyik, hanem felszínének különböző pontjai egymáshoz ké­pest is elmozdulnak a csónak mellett.

## A hajózóút

A hajózóút jobb szélét (Bu­da) pi­ros négyszögle­tes (henger alakú) bó­ja, bal szé­lét (Pest) zöld vagy fe­kete há­romszög­letű (kúp alakú) bó­ja jelzi. Úszó bó­ja he­lyett le­het a ví­zen egy karó tetején is a jelzés (mint pl. a rác­ke­vei Du­na-ág­ban). Némely bó­jákon van vil­logó lámpa, en­nek színe meg­egyezik a bó­jáéval (fekete bóján zöld). A bó­ják­nak meg­felelő parti je­lek jobb oldalt a pi­ros színű, alul-felül fehér négy­zet, a bal par­ton a sar­kán álló, felül zöld, alul fehér négyzet, mind­kettő vil­logó lám­pákkal.

Az Árpád-híd északi vé­génél va­gyon egy pi­ros-zöld csíkos kerek bó­ja. Ez me­net­i­rány szerint tereli a for­gal­mat, azaz a Margit szi­get pesti ágában föl­fe­lé, bu­dai ágában le­fe­lé ha­lad­nak a ha­jók - te evezz, amerre ked­ved van.

He­lyenként a par­ton áll egy fehér pózna, tetején egy vagy két sré­vi­za­vé a fo­lyó felé-föl­fe­lé mu­tató nyíl, ez azt jelzi, hogy itt a ha­jó­zó­út átmegy a át­el­le­nes part közelébe. A póz­nán van egy sárga négy­zet, benne egy füg­gő­le­ges fe­ke­te csík. Ez a négyzet a jobb par­ton az ol­dalán áll, a bal parton pe­dig a sar­kán (itt te­hát a fe­kete csík átlós). {Az ilyen jeleket 1 v. 2 villogó sárga lámpa szokta kiegészíteni. Az irányt a lámpák számából tudják sötétben. A hajósok ‑ biztos, ami biztos ‑ reflektorral általában kivilágítanak a villogók környékére, és így már látják a fennebb említett fel- v. lemutató nyilakat meg a négyzeteket. Ezt pl. a 1489-es fkm-nél, a JP-on levő tábla melletti táborhelynél tapasztalhattuk. (*\*Döme\**)}

Úszómű (pl. kot­róha­jó) előtt ?? {} méterrel sárga bó­ja úsz­kál. {Már ha úszkál. Mert nem szokott. (*\*Döme\**)} Az úszómű ár­bo­cán a ha­jó­zó­út felőli ol­da­lon egy fehér gömb van, fö­lötte egy pi­ros gömb, a má­sik olda­lon csak egy pi­ros gömb. {Esetleg ugyanez zászlókkal, sötétben lámpákkal. (*\*Döme\**)} A nem ha­jó­zó­út felőli ol­dal össze le­het köt­ve a part­tal vízfelszín alatt/fölött drót­kötéllel.

## Stégek, gátak, egyéb aka­dá­lyok

Amikor fel­fe­lé ha­ladva stéget kerü­lünk ki, ne vágjunk rög­tön vissza a parthoz, ha el­hagytuk, mert rávihet a víz. Másfe­lől ne feled­jük, hogy li­mány­ban (l. előbb) fel­fe­lé fo­lyik a víz (pl. a leányfalusi ha­jóál­lo­másnál [15,5 *fkm*]), itt te­hát már jóval a stég előtt men­jünk bel­jebb.

Le­felé le­he­tő­leg a ha­jó­zó­útban ha­ladjunk, főleg is­me­ret­len vízen (ter­mé­sze­tesen ál­landóan fi­gyelve előre-hátra, hogy nem jön-e ha­jó). Ahol egy to­lóha­jó el­fért, ott talán mi sem futunk zá­tonyra.

Ha letérünk a ha­jó­zó­útról, le­gyünk na­gyon óva­tosak. (Mit mond a piló­tának a ma­mája bevetés előtt? „*Ala­csonyan re­pülj, kisfiam, és las­san!*”) Gáta­kon bukhat ak­korát a víz, hogy felborul a csó­nak, és az áramlás a fenék felé nyomja a ha­jó­töröttet. Ví­zen a behaj­tani tilos tábla pi­ros-fe­hér-pi­ros (mint az osztrák zász­ló), né­met nyelvte­rü­leten né­hol csak „*Durchfahrt verboten*”, ezeket ve­gyük ko­mo­lyan.

Fo­lyóvízben a víz alatti akadá­lyok elárulják ma­gu­kat egy örvénnyel, fod­ro­zó­dás­sal, amely a part­hoz ké­pest áll. A gá­ton bukó víz zu­hogá­sát pe­dig le­het hal­lani is.

{Ha az ember (mert em­ber) neki­megy egy kő­gát­nak, igen kö­rülte­kin­tően szálljon ki, mert a gát előtt és után mély a víz, és min­denféle törmelék is le­het a me­der­ben. (*\*Godly\**)}

{A Duna dél-magyarországi szakaszán az áramlás gyorsítása miatt számtalan kőgátat (sarkantyút) építettek. Ez tkp. egy oldalról a folyásirányra merőlegesen benyúló kőszórás, ami összeszűkíti a keresztmetszetet. A gát közelében az áramlás igen csúnya, ennek következményeiről később.

Az áramlás valahogy így néz ki:

| v v V V v, >, <, ^: folyásirány  
| v |, \, -, /: partvonal  
| v < < < V V @: örvény  
| v> ^ \*: víz alatti kiálló kövek  
\ >v> v> ^ v V VV V x: homokzátony, homokpad  
 ------------------\\* @VV  
 K Ő G Á T |\* V@V > V  
 ------------------/\* @V V  
/ > > v> v> @VV@ V >  
| ^ @ V  
| ^ x x @ @ V V>  
| ^ @ V  
| x ^< < < v V

Két dolog talán rögtön látszik: Az egyik, hogy a kőgát szélétől kezdve elég szép örvények bírnak lenni. Ezekre érdemes komolyan figyelni, mert még a haladó, telepakolt csónakot is képesek elfordítani. Nem az a kifejezett fürdőhely.

A másik az, hogy a kőgát szélénél igen erős az áramlás (már szinte vadvíz), hiszen végül is ezért építették. Lefelé ez nem okoz gondot, hiszen nem part mellett megyünk, felfelé azonban némi rutin szükséges a kikerüléshez, ha nem szeretünk a Duna közepén felfelé evezni (habár ha valaki body-buildingezni akar...).

Keelboat-tal még nem mentem át kőgáton, de biztos az is érdekes. A kajak sem túl lassú, azzal is elég egyszerűen megoldható az átkelés. Az igazi gond a megpakolt túrakenukkal szokott lenni, mert azoknak nincs elég lendületük az átugráshoz.

Az áramlás a kőgát közvetlen közelében hirtelen lecsökken, így ott a legkönnyebb átvágni. Ehhez a manőverhez nagy figyelem, és némi gyakorlat szükséges, mert:

1. Ha a csónak orra túlságosan a víz közepe felé áll, a sodrás kifordítja az egész csónakot, és visszaviszi a kőgát alá, vagy megszakad a gépház.

2. Ha túl szűken veszi valaki az átkelést, akkor a kőgát tetején megtorlódó áramlás gyönyörűen a kövekre dobja a csónakot.

Jótanácsok: Ez egy olyan hely, ahol jó, ha mindenki teljes erőből evez. Ha a csónak sebessége kicsi, akkor sokáig kell nagy sodrással szemben evezni, ez pedig fárasztó. Fontosabb, hogy lendület nélküli csónakot kormányozni is nehezebb. A kormányzás fontosságát meg már említettem. ‑ Ha a csónak fara már legalább egy-két méterrel a kőgát fölött van, a kormányos hirtelen kifordíthatja a kenut a part felé, kb. 45os szögben (a limányszerűségbe). Ezzel a gályarabokat kíméli, mert kihozza a csónakot a fősodrásból. Arra persze neki kell figyelnie, nehogy visszacsorogjanak a kövekre.

Érdemes tudni, hogy az áramlás sebessége keresztmetszetben valahogy így néz ki:

---------------\  
 K Ő G Á T |vVVVVVVVVVVVV V V V  
 | VVVVVV  
 |

Azaz ha valaki nem érzi magát elég gyakorlottnak, inkább nagyobb ívben kerüljön, mert úgy hamarabb feljut. Az örvények és a hullámok megmutatják, meddig tart a kikerülendő zavart víz.

Volt olyan is, hogy azért kellett a Duna közepén izmosítanunk, mert a gáthoz közeli, kisebb sodrású részbe egy pecás áztatta damilját... Elég bunkó dolog. (*\*Döme\**)}

Fürdőzőkkel főleg part mellett ha­ladva ta­lálkoz­ha­tunk. Ke­rül­jük ki őket nagy ív­ben. A vissza­csúsz­ta­tott keel­boat-la­páttal például ké­nyel­me­sen agyon le­het üt­ni va­la­kit. Ezek az ön­gyil­kos­jelöltek sze­retnek az utolsó pil­lanatban fel­buk­kanni a víz alól, tehát a für­dő­he­lye­ken csak cél­for­galmilag evezzünk (pl. ott a tá­bor­hely, a csó­nakház stb.).

Fi­gyeljünk egy­másra: ha egy másik csó­nak (nem csak az is­merősöké) szem­mel lát­hatólag neki akar menni va­la­minek, ordít­sunk neki (mexólítással), pl. „Vi­gyázz, keel­boat, bó­ja!”. A bajba került ví­zijár­műnek azon­nal se­gítsé­gére kell si­etni. (Lásd még: Elsőse­gély­nyújtás, men­tés.)

## Éjjel

Sötétedés után csak véxüxég ese­tén merész­ked­jünk ki a vízre, és le­he­tő­leg csak is­me­rős he­lyen. Csak hogy elve­gyem az esetleges kedvedet: a vak­sötétben ha­jó, bó­ja, gát, farönk, éjjellátó kro­kodil lesel­kedik az ilyen vakmerőkre.

No de ha már mégis, ak­kor lás­sunk és látszód­junk. Ehhez le­gyen leg­alább két erős fé­nyű zseb­lámpa a csó­nak­ban (a *\*KRESZ\** szerint elég egy is, de annak minden irányból látszódnia kell). Lehe­tő­leg va­la­ki gu­vadjon előre, hogy az esetleges aka­dá­lyokat je­lezze. Na­gyon so­kat se­gít, ha a parton fény (zseblámpa, tá­bor­tűz, stb.) jelzi, hova is kel­lene el­jut­ni.

A ha­jó­zó­út fényjeleiről már ír­tam. A hajók bal ol­dalán pi­ros, jobb oldalán zöld, árbo­cán fehér lámpa van. To­lóha­jón elöl egy álló háromszög csúcsaiban, hátul pedig egy­más mellett világít 3 fehér lámpa.

Ha netán felbuk­kanna az éji ho­mályban a Nagy Csó­nak­faló Ha­jó, míg mi a ha­jó­zó­útban vagyunk, ak­kor ide­gesen vil­logtas­sunk neki.

## Setup

Indulás előtt győ­ződjünk meg róla, hogy megbíz­ható a jár­gány: nem lyu­kas, nem akar szétesni, az evező nincs elre­pedve stb. Minél hosszabb a túra, an­nál ala­po­sabb legyen a vizsgá­lat. (In­kább egy vö­dör iz­zad­ság a csó­nak­házban, mint egy csepp vér a vízen.) Ha fa­csó­nak­ban gyengén szi­várog egy re­pe­désen be­felé a víz, az nem ak­kora tra­gédia, mert egy idő után bedagad, de a hibát minél ha­marabb ja­vít­suk ki.

In­dulás után el­lenőrizzük, he­lye­sen működik-e a kor­mány: nincs ke­reszt­ben a kor­mány­madzag (ilyen­kor pont for­dítva kanyaro­dunk, mint sze­ret­nénk), nincs túl­ter­helve annyira a csó­nak orra, hogy a kor­mány­la­pát nem ér bele a vízbe. Ül­jünk ké­nyel­mesen (főleg az evező­sök), le­gyen szim­metriku­san terhelve a csónak (ne dőljön egyik ol­dalra se - ez remek alka­lom a tár­sal­gás megkez­dé­sére, mert a csó­nak­ban nincs két em­ber, aki egy­szerre állí­taná, hogy na, most víz­szin­tes).

Keel­boatra vo­nat­ko­zó öt­letek: Zsí­rozzuk be a forgó alkatré­sze­ket (a gu­rulóülés ke­rekét és sínjét ne), ken­jük be szarvasfaggyúval a lapát bő­rözé­sét. Állít­suk be a láb­tartót nyu­godt kö­rül­mények kö­zött - ez tör­tén­het el­indulás után is (mi­közben a tár­sunk ba­lanszot tart). Kérjük meg a po­tyau­tast, hogy heverjen el az orrban, és ne izegjen-mo­zog­jon, ak­kor se, a ha evezőcsa­páson­ként kap egy fröccsöt.

{Kenu: Ha még nem tették meg, fúrjunk 3-5 mm-es lukat a légzsákba (a hajó tetején, nem a vízvonal alatt, és nem nagyobbat, mint 3-5 mm). Ez azért jó, mert az apró repedéseken befolyó vizet partra érve ki tudjuk csurgatni, ha fejreállítjuk a hajót, és

1. nem kell magunkkal cipelni egész túrán,

2 a légzsák funkciójának megfelelően ‑ ha nincs tele vízzel ‑ fenntartja a felborult csónakot is. (*\*Döme\**)}

## Fürdőzés

Lehet, hogy nem túl di­dakti­kus ezt itt tárgyalni, mert ép­pen azt szeret­ném hang­sú­lyozni, hogy a für­dőzés nem ví­zi­közlekedés. Válasszuk külön a kettőt. Én pl. nem sze­retem, ha va­la­ki a megpakolt csó­nakból ug­rik fe­jest a hű­sítő ha­bok­ba. Nem is egész­séges (ha­ladó ha­gyo­mány ilyen­kor szív­le­áll­ni), to­vábbá a fene tuggya, mibe ér­kezik a forró­fejű (mederfenék, cö­lö­pök stb.), és a csó­na­kot is ve­szélyeztetheti: ki­ug­rás vagy vissza­mászás köz­ben fel­borít­hatja.

{Szerintem fontosabb tudnivaló: az elmúlt években (1993-94-95) a szennyezettség miatt a Duna teljes magyarországi szakaszán megtiltották a fürdést. Még ha tiszta is lenne a víz, lakott területeken belül mindenképp tilos a fürdőzés. Lehet, hogy meglepő, de ez vonatkozik például a Római-partra és a Ráckevei-ág budapesti részére is. Igen, a Schirilla téli Duna-átúszásai is rendőri biztosítás mellett végrehajtott szabálysértések.

Ha valakinek a nagy melegben kedve szottyanik úszni, azt lehetőleg ne lakott területen belül, vagy kikötőben tegye. Érdemes figyelni a rendőrök jelenlétére, nehogy megismétlődjön az alábbi eset: X. a Dunában úszkált, amikor is mellé kanyarodott egy rendőrmotoros. Mivel a tiltott fürdőzéssel szabálysértést követett el, a rendőrök igazoltatták. (A gyerek kb. egy szál úszógatyában volt.) Mivel nem tudott személyit adni, előállították, és csak büntetés és hosszas magyarázkodás után engedték el.

Ha pedig valaki odáig fajulna, hogy vagányságból átússza a Dunát (, Rábát stb.), legyen mellette egy csónak. Ez komoly. Azért, hogy nem várt esemény (izomgörcs, hajó megjelenése, víziróka, stb.) esetén menteni lehessen. Ui. mindenhol felbukkanhat egy-egy kósza örvényke, víz alatti tárgy vagy hullám. Ha pedig letüdőzök néhány liter vizet, felbukkanhat a hullám. Ez ugyanúgy előfordulhat a legjobb, legedzettebb úszóval is. Ez most tancsinénisnek tűnhet, de a bajt legegyszerűbb megelőzni. (*\*Döme\**)}

## Vízirendőrök

{Ízlések és pofonok. Ez utóbbit szerencsére mostanság már nem szokták osztogatni, de bal lábbal felkelt vízirendőrök mindig tudnak valami hibát találni. (Ugyanúgy, mint a szárazföldiek.) Tapasztalat szerint nagyobb városok, forgalmasabb nyaralóhelyek környékén gyakoribb felbukkanásuk.

A rendőrökkel való találkozás többnyire problémamentes, feltéve, ha nem anyázzuk le egyből a közeget. Ha a személyit kérik (igazoltatnak), udvariasan meg kell kérni őket, hogy hadd kössetek ki, amíg előszeditek a vízbiztos csomagok legmélyéről.

Néhány dolog a vízi *\*KRESZ\**-ből, amit érdemes tudni:

Mindenkinek vagy vízijártasságival kell rendelkeznie (kérésre fel kell tudni mutatni), vagy men­tő­mel­lényt kell viselnie. {Hm, Döme, ez biztos? Tudtommal ‑ és nagy sajnálatomra ‑ a vízijártasságit mexün­tették (*\*Kornél\**)}

A túra vezetőjének vízi túravezetői vagy kishajóvezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie. {Erről véleményemet l. később. (*\*Kornél\**)}

Régebbi rendelet szerint minden csónakon kell lennie csáklyának, zseblámpának, kötélnek és hasonló eszközöknek, de ezt nemrég sporteszközökről (kajak, kenu, keel) feloldották. (Furán is nézne ki egy C1-ben evező magányos, miközben a hóna alól csáklya lóg ki, mert máshova nem tudja tenni.)

Persze, a vízirendőröket be is lehet idomítani. Pl. a '93-as Duna-túránkon a paksi rendőrök már messziről köszöntöttek minket, ha találkoztunk. (*\*Döme\**)}

# Felké­szü­lés az útra

Egy rutinos túra­vezető a felvi­lá­go­sult abszolutiz­mus szel­lemében te­reli nyá­ját: meg­hallgat min­den véle­ményt, az­tán úgy cselexik, ahogyan már ré­gen eldön­töt­te. Tapaszta­la­taim szerint a tú­raszer­vezés egyéb­ként is min­dig egyedül az ő nya­kába szakad, ami nem feltétlenül baj, mert gyakran többet ér egy nem túl jó döntés, mint két brilli­áns, de ellen­tétes. A szervez­kedés esetleg már hó­napokkal az in­du­lás előtt meg­kezdő­dik. A túra jel­le­gé­től füg­gően ez különböző te­vé­keny­sé­ge­ket je­lenthet: le­gény­ség gyakorla­toz­tatása, szülők meg­győzése, uta­zás és szállítás mexer­ve­zé­se, csó­nakbér­lés, felsze­relés össze­gyűj­tése, stb.

Túravezetni felelősségteljes dolog. Sajnos, nem tudom, hogy ez jogilag mit jelent. (A *Vízitúravezető-képzés szabályzatában* szerepel: „jelen szabályzat betartása kötelező”, de nem derül ki, hogy kik számára.)

Amikor ***Ti­sza­új­vá­ros***­ban (alias Leninváros) elkezdett velünk kekeckedni a vízirendőr, és a túravezető iránt ér­dek­lődött, kö­zöltem vele, hogy itt futottunk össze (7 darab MALÉV SC feliratú keelboattal), nahát, milyen ki­csi a vi­lág, hogy mind osz­tálytársak va­gyunk.

## A legénység

Egy ví­zitúra ki­tűnő alka­lom ar­ra, hogy barátunkat, kollé­gánkat olyan oldalá­ról is meg­ismerjük, amely a suli­ban, munkahe­lyen, dizsiben rejtve ma­rad: nem bír tíz előtt fel­kelni, hor­kol, isteni teát tud főzni, sze­ret gitá­rozni, csak nem tud, stb.

**Egykori tan­szé­kem** ha­gyományait kö­vetve és is a nemi élet terü­letéről veszek egy ha­son­latot: tartsuk be a foko­za­tos­ság el­vét. Ez egy­részt vo­nat­ko­zik a tú­ra­veze­tő­re, azaz ka­riz­ma­ti­kus képes­ségeit először csak 1-2 embe­ren fejlesztgesse, és csak kellő ta­pasz­talatok birto­kában vi­gye magával az egész brigádját; más­részt egy hosszú tú­rát előz­zön meg több 1-2-3 napos bemele­gítő út, ha le­het, ugyan­az­zal a tár­sa­ság­gal.

{Ha erre nincs idő, a bepakolás előtt akkor is érdemes a legalapvetőbb manővereket (beszállás, indulás, evezés, fordulás, kikötés, kiszállás, borulás, kiúszás) kipróbálni. Kiderülhet olyasmi, hogy kenuban a két oldal erőviszonyai nem kiegyenlítettek, valaki nem lát jól ki az előtte ülőtől, kijön a klausztrofóbiája, ha középen ül, stb. (*\*Döme\**)}

A legénység összeállítása két szem­pontból is fon­tos. Az egyik, hogy jól érez­zük ma­gunkat. Zárt­körű túra esetén mi ma­gunk dönt­hetjük el, hogy kivel akarunk men­ni. Ma­gunkra vessünk, ha meg­hirdetünk egy tú­rát. (Persze en­nek is vannak fo­koza­tai: osztályban, su­liban, bele a nagyvi­lágba.) Ilyenkor gon­dol­juk vé­gig, mi­lyen létszám­mal tu­dunk még boldo­gulni. A je­lentke­zésnek le­hetnek bi­zonyos fel­téte­lei is: úszni és evez­ni tu­dás, KISZ-tagság, stb. Aki ezeknek meg­felel, az már túl rossz ember nem le­het.

Má­sik fontos szempont, hogy ha­ladjon is a túra, azaz meg­fe­lelő erőforrá­sokat (gá­lyarabo­kat) szer­ződtes­sünk, il­letve a napi tá­volsá­gokat igazít­suk a gépház fi­zi­kumá­hoz.

A legénységnek tudomá­sul kell vennie, hogy bi­zo­nyos dol­gokról a túrave­zető dönt. Ha például van négy sülve-főve együtt le­vő ba­rátnő, meg kell ér­te­niük, hogy mégsem ülhetnek addig egy keelbe, amíg mind­annyian meg nem tanul­nak jól evez­ni. Ér­de­mes eze­ket még ott­hon tisztázni, a hisztit el­ke­rü­lendő.

Nekem semmilyen *flepnim* nincs arról, hogy tudok túrát vezetni, evezni, vagy úszni. Akiket viszont elhí­vok egy ál­talam szervezett túrára, azok­ról pon­tosan tudom papír nél­kül is, hogy milyen vízi jár­tas­ságuk van, és ezt nagyon ke­ményen figye­lembe veszem a csónakbeosztásnál.

{Indulás előtti hétvégén érdemes egy „Vízitúra megbeszélést” tartani, ahol a leltár tisztázása mellett egy próbafőzés keretében lehetőség van:

ellenőrizni, hogy tudnak-e főzni az önjelölt szakácsok;

felmérni a kapacitásokat (kaja, pia, nők);

megszámolni, hányszor vesznek össze a túra résztvevői egy este alatt. (*\*Zsolt\**)}

## Fizikai korlá­tok

### Mennyi idő áll rendelkezé­sünkre

Hosszabb távon: sza­badság, ün­nep­na­pok, csó­nakház szezonja (ál­talában ápr. 1.- okt. 15.), csó­nak­ház szün­napja (ál­ta­lában kedd), zsi­lipek mű­kö­dé­se (mi a Ti­szán egyszer ki­fog­tunk egy egy­hó­napos karbantar­tást), víz­e­resz­tések (pl. a Sión), stb.

Rövidebb távon: sö­téte­dés (naplemente), csó­nakház nyitvatartása (ál­ta­lá­ban április: 8-17, május: 7-18, jú­nius-jú­lius, ...???? {}), zsi­­li­pe­lé­sek idő­pontja, ta­lálkozók, menetrend, csónaxállítás idő­pontja, stb.

### Mekkora út áll előttünk

A távolság, a víz folyási se­bes­sége, ha­ladási se­bes­sé­günk a vízhez ké­pest (az erőnlét és a kö­zegel­lenállás függ­vé­nye), akadályok (pl. zsi­li­pe­lés­sel, át­eme­lés­sel elvesztett idő).

### Vízállás

Felső korlát: szára­zon van-e a tá­borhe­lyünk, nincs-e egy nem­régen le­vo­nult áradás után hor­da­lék­kal, usza­dékkal, iszappal borítva. {Erős áradáskor általában a víz sebessége is sokkal nagyobb, ezért felfelé csak módjával! (*\*Döme\**)}

Alsó korlát: van-e víz ott, ahol evez­ni szeret­nénk.

Felső korlát az első idő szerinti deri­váltra: erős áradás­kor renge­teg usza­dékfa van a vízen, ame­lyek na­gyon meg­ne­hezíthetik az evezést.

A Petőfi rádióban min­den nap 13 óra után van idő­já­rás- és vízállás­je­len­tés. Ha a szá­mok nem is mon­da­nak ne­ked sem­mit, a vár­ható vízállás alap­ján megál­la­pít­ha­tó, hogy mennyire árad/apad a víz.

A **http://www.datanet.hu/hydroinfo/vituki/info** címen is találsz egy vízállás-homepage-et.

A Magyar Televízió **Képújságja** (Képújság) a 256. oldalon közöl magyarországi vízállás-adatokat. A Duna Televízió **Dunatextje** a Duna budapesti vízállását adja meg, az ORF teletextje pedig az osztrák Duna-szakaszét. (Illetve ez utóbbi 1997. decemberétől nem adja, talán majd ha jön a szezon.)

Ha a bu­dai alsó rakpart víz alatt van (6 méteres Bu­da­pesti vízállás fö­lött), ak­kor nem­igen fox tá­bor­he­lyet ta­lálni a Du­na-ka­nyarban. A helyzet ebből a szem­pontból kb. 4 méter­nél kezd fo­ko­zódni.

{Ha valaki nem szeret számokkal bíbelődni, és ha ugyanazon folyó mellett lakik, az ottani vízállás alapján saccolhat. Én pl. a budai rakpartlépcsőkhöz képesti vízszintből szoktam megsaccolni a Bajait. (*\*Döme\**)}

Még egy jó ötlet Dömétől vízállás-ügyben a Túranapló c. résznél.

### Idő­já­rás

Mi­nél hosszabb egy túra, an­nál ke­vésbé tudunk előre számolni az idő­já­rással, pl. egy régen elter­vezett két­he­tes útra le­het, hogy ak­kor is elin­du­lunk, ha ci­gány­gyerekek po­tyognak, mond­ván, hátha. Ugyanez más­képp: ha már ott va­gyunk, és be­köszönt az esős évszak, valószínű­leg ki­tar­tunk. Éppen ezért úgy kell ké­szül­ni (lel­ki­leg és cso­ma­go­lásilag - utóbbiról l. ké­sőbb), hogy túlél­jük a zord időket is, le­he­tő­leg víg ke­dély­álla­pot­ban.

A ha­vat le le­het söpörni, a szelet vissza le­het fújni, de az eső az ma­kacs do­log. Ha eső­ben eve­zünk, előbb-utóbb csu­romvize­sek le­szünk, még eső­ka­bát­ban is, mert a moz­gás­tól egy­részt va­la­hol csak befo­lyik a víz, más­részt megiz­za­dunk a dunszt­ban. Keel­boatban pe­dig mindeközben a gu­ru­lóülés el­kezdi rág­csálni az eső­ka­bá­tot.

Védekezzünk a napsütés el­len. A vízről visszave­rődő napsugarak, to­vábbá a szél és az esetleg vi­zes bőr­fe­lü­let mi­att itt sok­kal nagyobb a le­é­gés veszélye. Ráadásul a csó­nakban nem könnyű grill­csirke mód­jára for­go­lód­ni, így a Nap fe­lőli olda­lunk na­gyobb stra­pá­nak van ki­téve.

Viseljünk világos színű vá­szonsap­kát vagy szal­ma­ka­la­pot. (Vi­gyázat, a nagy ka­ri­mába bele­kaphat a szél; applikáljunk rá „állpántot”.) Nagy kánikulában be is vizezhetjük a fe­jün­ket (a finnyásabbak nem fo­lyó-, ha­nem ivóvíz­zel). Nem árt a nap­szemüveg sem (le­he­tő­leg barna, és nem kék üvegű).

Mindig kenjük be magunkat magas fényvédő faktorú napozókrémmel. A felhős idő csalóka, akkor is le lehet égni. Ha nem muszáj, 11 és 15 óra között ne legyünk tűző napon. Az érzé­keny bőrűek vi­gyenek hosszú ujjú, vé­kony fe­hér inget és nad­rágot (leégés után kö­pö­nyeg...).

{A nyak és a tarkó leégésének elkerülésére használhatunk a légiósokhoz hasonló öltözetet: a sapka/kalap alá egy pólót/törölközőt betéve az eltakarja a nyak és a váll szabadon maradt felületeit. Hogy kisgatyából kilógó combunk ne égjen meg (ui. kvázi merőleges a napsugarakra), letakarhatjuk valami vékonnyal (pl. póló) Nesze neked ózon-lyuk! (*\*Döme\**)}

A napsütés és a szél ki­szárít­hatja az aj­ka­kat, vi­gyünk tehát sző­lő­zsírt is ma­gunk­kal. {Ugyanez igaz az egyéb bőrökre is, ezért legyen nálunk valami jó testápoló. (*\*Döme\**)}

Készül­jünk fel az éjszakai hi­degre meleg hálózsák­kal, vas­tag zokni­val. Ha nem ka­puc­nis a háló­zsák, a háló­sipka sem megve­tendő.

Tá­voli, zord tája­kon (mint pl. Né­metország vagy Ausztria) na­gyon gyorsan vál­toz­hat az idő­já­rás; ilyet itt­hon csak a bo­londos áprilisban ta­pasz­tal­ha­tunk. Egy órán belül a fel­hősség 0% és 100% között több­ször vál­ta­kozhat. (Kremsnél evez­getve [Du­na, Ausztria, 1998 *fkm*] konstatál­tuk, hogy szép időnk van, csak a he­gyek között go­mo­lyog egy sötét pa­macs. Oda­jött azonban hozzánk egy mo­torcsó­nak, és a ve­ze­tője ide­gesen ha­do­nászva magya­rázta, hogy sür­gő­sen kössünk ki. Mi­re kiér­tünk a partra, már tom­bolt a vihar, és zuhogott az eső.)

Lásd még: *Időjárás prognózis* (*\*Zöld kaland\**)

## Csomagolás

### A csomagok vé­del­me

Csomagoláskor két, egy­más­nak el­lentmondó szem­pontot kell figye­lembe venni: könnyen el­ér­he­tő le­gyen, amit elrak­tunk, de a csoma­go­lás biz­tonsá­gosan védje meg az anyatermészet­től, aki első­sor­ban ned­vesség formá­jában fe­nyegeti. Ez le­het csapadék, vagy a csó­nak alján lö­työgő lé (pl. az esővíz, a „becsapott” fo­lyó­víz és a kiöm­lött tej ele­gye). Ne fe­ledkezzünk meg ar­ról sem, hogy a csomag be­es­het a vízbe.

Az idevágó mörfitörvény: ami eláz­hat, az előbb-utóbb el is ázik. Ezt csak ak­kor érezzük igazán át, ha egy hétig eső­ben kell evez­nünk. (Ezért érdemes fiatalkorban átesni egy kéthetes németországi túrán. Utána eggyel kevesebb dolog tudja az embert meghatni.) Ennyi idő után min­den vizes lesz, ami­nek erre akár a legki­sebb esélye is meg­van. Hi­ába cso­ma­go­lunk be va­la­mit ti­zenhét nylonba, a víz ak­kor is bejut. Le­het, hogy a nylon­zacs­kó ál­ta­lá­ban csak kívül lesz vizes, de ta­pasztala­taim sze­rint el­ázás szem­pont­jából csak kül­seje van. Belül is.

Az egyetlen megoldásnak a légmen­tesen le­zár­ható mű­anyag hordó tűnik. A leg­kü­lön­bözőbb mé­retek­ben le­het kapni, illetve nem kapni. Én az első hordóm­hoz 1990-ben egy MÉH-telepen ju­tottam hozzá (azóta ezt a tele­pet fel­szá­mol­ták), egy hétig si­kál­tam, de még azóta is megvan a ragasztó­szaga. (Az lakott benne előtte.) Ilyen­ben kaját nem ér­de­mes tartani, ahhoz va­do­nat­új hordó kell, ami persze drá­gább. A hordó to­vábbi nagy elő­nye, hogy nem tudjuk 1 g/cm3-nél sűrűbbre meg­tömni, így ha be­esik a vízbe, nem süllyed el. Ér­de­mes több kicsi (20-40 li­te­res) hordót vinni, hogy ne kell­jen túl sok min­dent feltúrni az alul le­vő dol­gok eléré­sé­hez (ezeket bepakolni is egyszerűbb a csónakba), és jó, ha van egy-két na­gyobb hor­dónk (70-120 literes), amely­be a mé­re­te­sebb tárgyak (sátor, matrac, nagybőgő) be­fér­nek. Még egy jó­ta­nács: sokkal könnyebb olyan hor­dóba pa­kolni, ame­lyik a szájá­nál nem szűkül össze. {Új tipp hor­dó­vá­sárláshoz: Csepel, II. Rá­kó­czi Ferenc út 185-187. (Ma­gév-te­lep), Mindenker BT. Nyitva 8-15, pén­te­ken 8-13. Tele­fon 2776114/29 (De­re­cskei úr). Jó állapotú hasz­nált hordók kaphatók az új hordó árá­nak tö­re­dé­ké­ért. (*\*Gyöngyi\**)} {Még idén is (1995), csupán 21-es a mellék. (*\*Döme\**)}

„A csomagolástechnika is kardinális kérdése a vízitúrának: vannak a speciális, vízhatlan (soha nem vízhatlan, de egy darabig valóban ellenálló) vízitúrazsákokra esküdők és a szerencsére hagyatkozó hordópártiak (a hordó nehezen találja meg helyét a kenuban, nem lehet ülés alá gyömöszölni, ráfeküdve napozni, a parton viszont lehet rajta ülni, ami az állandó földön gubbasztás világában olyan, mint egy jó csontkovács). A vízitúrazsákot is érdemes vastag, bekötözött nejlonzsákban utaztatni, így legalább az első borulásig kitart az illúziónk, hogy van száraz ruhánk. Ezenkívül elengedhetetlen egy kisebb, jól záródó doboz, melybe a legszükségesebbeket (cigaretta, WC-papír, dugóhúzó) rejtjük. Egy kisebb diszperzitesdoboz kiválóan megfelel a célra, vadabb vizeken érdemes - ahogy az összes cuccot - odakötni a hajó valamely beépített eleméhez.” (*\*VTT\**)

Visszatérve a nylonra: még mindig jobb, mint a sem­mi. Minél vasta­gabb anyagból van, annál jobb. A zacskó száját ma­dzaggal kössük be, vagy erős be­főt­tes- vagy haj­gumival fogjuk össze. Nem jó erre a célra a szi­ge­te­lő­szalag, mert le­szedé­se­kor kisza­kadhat a nylon. Ha le­het, legye­nek át­látszóak a nylo­nok, vagy - ha jó a me­mó­riád - le­gyen min­degyik más szí­nű. Így meg­spórolhatod, hogy egy zok­ni­ért kinyisd az össze­set. Job­ban ki tudjuk hasz­nálni a rendelke­zésre álló he­lyet (pl. hordó­ban), ha sok ki­sebb zacskóba rakjuk szét a cuc­cot. A nylonokat vá­szon- vagy or­kán­zsá­kok­ba rakva stra­pabí­róbbá tehet­jük a csomagokat.

Elmúltak azok a szép idők, amikor az emberfia minden zacsekot eltett, lassan már a mákot is szemenként külön nylonban mérik. De még mindig akadnak olyan vaskos darabok, amelyeket érdemes megőrizni. Itt viszont megint előjön a memória problémája. Az egyik évben ugyanis a szennyes, a másikban kenyér kerülhet bele. Erre mondaná azt Zita néném, hogy kell egy kis edzés az immunrendszernek.

{Egy alkalommal ‑ bár hordóba csomagoltam ‑, az iratok, pénz, térképek, stb. [jómagam lévén a túravezető] a könnyű elérhetőség érdekében egy nylonzsákba csomagolt táskában kerültek elhelyezésre. Aztán kikötés után jöhetett az iratok szárítása.

Tipp: viszonylag olcsók és használhatók a szemeteszsákok. Ezeket a fentiek szellemében célszerű duplán használni. (*\*Döme\**)}

A vizes ülőszi­vacs na­gyon ne­hezen szárad meg, ezért ér­de­mes azt is nylonba cso­ma­golva védeni a nedvesség­től, és erre pl. törülközőt rakni, hogy ne a csu­pasz nylon­ra kelljen ülni. (Ez a nylon sem óv meg az özön­víz­től, de a spriccelések­től igen.) A nylont ne zárjuk le lég­mentesen, mert amikor rá­ülünk, ki­durran.

A csomagolásnál (beleértve a saját testünkét is) fi­gyelem­mel kell lenni a nap­sü­tésre is - remélhe­tő­leg. Né­hány do­log, ami rosszul tűri a Na­pot: csoki, gi­tár, váll.

### Mit mibe

Jó hasz­nát vehet­jük a mű­anyag lá­dának (amilyent a zöldségesek hasz­nálnak, kb. 60cm\*40cm\*30cm). Ebbe pa­kol­hat­juk a víz­tűrő (*V0*) dol­gokat, pl. kon­zervek, edé­nyek, bon­tat­lan sör stb., és így egy moz­du­lat­tal le­het ki- és bepa­kolni. Ka­ta­ma­rán­ban egy­másra is rak­hatjuk a ládákat, ezál­tal he­lyet nye­rünk. Más csó­na­kok­ban igye­kez­zünk a csó­nak súly­pont­ját minél mélyebben tar­tani. A ládához is van egy tippem: Fület varázsolhatsz rá, ha a felső négy sarkánál levő likakon ügyesen átvezetsz egy gurtnit, és ezután úgy lehet cipelni (egy kézzel), mint egy nagyméretű sporttáskát - ha elbírod.

A hordóban utazás joga a legvíziszonyosabb (*V9, V8, ...*) cuccokat illesse meg. A legelegán­sabb, ha annyi hordónk és ládánk van, hogy minden felszerelést el tudunk bennük helyezni.

Ér­de­mes a hordó­kat, ládá­kat a csó­nakhoz, ill. egy­máshoz rög­zíteni (pl. gu­mi­pók­kal). {Amúgy is minden csomagot érdemes egymáshoz és a csónakhoz kötni, mert így borulás esetén elkerülhető a búvárkodás, illetve a cuccok elveszése. Így „csak” meg kell szárítani az elázott mindenfélét. (*\*Döme\**)}

Ha (pl.) a kajáshordóban ki­sebb mű­anyag dobo­zokba pako­lunk (pl. egyikbe a fű­sze­reket, má­sikba az evő­esz­közö­ket stb.), könnyebben meg­ta­láljuk, amit kere­sünk.

Az étolaj és a cit­romlé eredeti fla­konja törékeny. Fo­lyadékok táro­lá­sára ide­á­lis a pillepalack. (Kivétel a tö­mény szesz, mert az mű­anyag­ízű lesz. Hagyjuk in­kább a lapos üveg­ben.) Mustárt és kecsöpöt le­het kapni mű­anyag, „csőrös” fla­kon­ban, na­gyon ké­nyel­mesen le­het hasz­nálni.

A befőttesüveg he­lyett aján­lom az ugyanolyan mé­retű mű­anyag ka­kaós­do­bozt (pl.), de csak ak­kor, ha tény­leg vízmentesen be le­het zárni. A sót, cukrot, lisz­tet (illetve ezek egy részét) tárolhatjuk ilyen­ben. (Itt is pró­bálkozhatunk pil­lepa­lackkal, de ha nedves a tarta­lom, ne­héz belőle ki­ter­melni.) A zsírt szintén ér­de­mes ilyen kakaósdobozba ön­teni; ha szép szóval nem megy bele, akkor kicsit ol­vasszuk fel. (A zsírt, te ütődött...)

Az ivóvizet 5-10 literes jól zárható vizeskannákban tárol­juk, fejenként leg­a­lább 5 li­tert. (Lehet, hogy több na­pig nem ta­lálunk csa­pot.) {Legjobb az összehajtható csapos műanyag kanna. Különböző méretben (3, 5, 7, 10 l) kaphatóak és több szempontból is praktikusak. Egyrészt ha nem használod, roppant kis méretre összehajtható, másrészt egy megfelelő kampó segítségével mosogatóvá vagy zuhanyzóvá alakítható. (*\*Zsolt\**)} A víz hi­deg ma­rad, ha egy világos ron­gyot rakunk a kannára, és ál­lan­dóan ned­ve­sen tart­juk; egy pille­pa­lacknyi vizet a csó­nak után is köt­he­tünk (ez menet közben nem túl nyerő, mert las­sít, de csor­gás­kor alkal­mazható).

Az apróbb mütyüröket (varrófelszerelés, tartalék izzók stb.) rakhatjuk írógépszalag-dobozba (az ITV szögle­tes dobozát erre találták ki, főleg az átlátszó aljút) vagy filmdobozba (ebből a legjobb a FUJI, mert át­lát­szó, és a kupakja nem szélesebb, mint maga a doboz.) - utóbbi a fűszereknek is jó hely.

Igyekezzünk nem rideg, töré­keny, ha­nem lágyabb mű­anyag­ból ké­szült dol­gokat ma­gunk­kal vinni. Ez vo­nat­ko­zik a tá­nyérra, pohárra, szap­pan­tartóra, vö­dörre, la­vórra, kan­nára, dobozra, ládára stb. Az 1 li­teres fa­gyis­do­bo­zok ál­ta­lában nem felel­nek meg e kö­ve­telménynek, de egy 2 hetes tú­rát a közepes mi­nő­ségűek ki­bírnak. A hordó megkí­mél­heti őket, ha ésszel pakolunk.

Ha a cuccot, vagy egy ré­szét nem autóval, ha­nem tömegközlekedve szál­lít­juk (pl. va­la­ki később csat­la­ko­zik a tú­rához), ak­kor gondoljuk meg, hogy milyen kof­ferbe pa­ko­lunk (pl. fémvázas há­ti­zsák), mert an­nak va­la­hol el is kell fér­nie majd a csó­nakban. (Csak hogy ne legyen olyan egyszerű a dolog: egy­szer na­gyon jól jött a fém­vázas háti­zsák. Egy szlovák hor­gász bá­csi kölcsönadta a roz­zant bi­ciklijét, hogy 5 km-ről vi­zet tudjunk ma­gunknak hozni. A hátizsák vá­záról leszedtük a vász­nat, és gu­mi­pók­kal rá­erősí­tettük a 20 li­teres kan­nát.)

A gitárt mérete miatt nem tudjuk hordóba rakni, csak nylonba bu­gyo­lál­hat­juk. Nem garantálható, hogy szá­raz ma­rad, ezért ha van, túragi­tárt vi­gyünk magunk­kal. A már em­le­getett napsü­tés ha­tására a húr­láb vál­hat le (nekünk a Szi­get­köz­ben mindkét gitárunk­kal ezt tör­tént egy nap alatt - egy Nap alatt). {Gitár: Némi igyekezettel be lehet kvázi-bombabiztosan is csomagolni. Figyelni csak arra kell, hogy az általában reggeli becsomagolás után a nylon-on belül lecsapódik a pára, és ez a nedvesség nem tesz túl jót a hangszernek. Igazán igényesek telepakolják rongyokkal vagy hasonlóval, hogy az szívja be a párát. Arra pedig jobb előre felkészülni, hogy a hőmérsékleti és páraviszonyok állandó változása miatt rendszeresen elhangolódik a hangszer. (*\*Döme\**)}

A fu­ru­lya, szájhar­mo­nika, zseb­szinteti­zá­tor biz­tonsággal el­csomagol­ható, de ezekből is ér­de­mes kevésbé ér­ték­eset vinni. (Tá­bor­tűz mellett az is ugyan­olyan jól szól.)

### A csomagok szétosztása

Ha több csónakkal megyünk, mindegyik a saját legénysé­gének a felszerelését vigye. A közös holmit (sátor, kaja, edé­nyek) is úgy osszuk szét, hogy bármelyik csónak egye­dül is átvészelje az éjszakát, ha elkeveredik a többiektől.

## A felszere­lés össze­gyűj­tése, pakolás

Egy csó­nakban ál­talában bő­ven el­fér min­den, amire az embernek szük­sége le­het (el­lentétben pl. a bi­cik­livel és a háti­zsák­kal). Ne spó­rol­junk hát fö­lös­legesen a ké­nyelmün­ket szol­gáló holmikkal (vastag há­lózsák, több edény stb.), de azért a mik­rósütőt és a nagy­mama mell­szobrát hagy­juk ott­hon.

A tú­rára készülés idejére kü­lönít­sünk el otthon egy he­lyet (pl. egy nagy asz­talt a szobá­ban, vagy egy le­terí­tett nagy nylont a sufniban), ahova pontosan azo­kat a dol­gokat rakjuk, amiket ma­gunkkal aka­runk vinni. Ír­juk össze a ter­ve­zett lel­tárt, és je­löl­jük, ami már megvan.

Az időxavára hallgatva ezt a te­vé­kenységet is gé­pesí­tet­tem. A kö­vet­ke­ző ka­te­gó­ri­ákba so­rolom a cuc­co­kat:

még nem tudom, vi­gyem-e

be­szerzendő (boltból, nagynéni­től)

meg kell ta­lálni (lakásban, pin­cében)

megvan, de meg kell javítani

hibátlan, össze van ké­szítve (ott van az aszta­lon/nylonon)

már kinn van a csó­nak­házban (csak azt hiszed)

Igyekezzünk fenntartani a konzisz­tenciát a való­ság és az adminiszt­ráció kö­zött. (Pl. ha va­la­mit ki­sze­dünk az összepa­kolt ku­pacból meg­varrni, ak­kor azt a lis­tán is tegyük át a ja­vítandók közé.) Még így is le­het, hogy ott­hon ma­rad va­la­mi, de kisebb az esé­lye, mint ha min­dent fejben próbál­nánk tartani.

Re­mekül el tud­nak keve­redni dol­gok átpakolás­kor: nylonról ut­cára, utcá­ról au­tó­ba, autó­ból csó­nak­házba, csó­nakház­ból stégre, stégről csó­nakba, stb. (A Ti­szán, amikor nem mű­ködött a zsi­li­p, és min­dent át kellett cipelni, si­ke­rült el­hagy­nunk egy sát­rat.) Gon­dosan rak­junk át min­dent, nézzünk kö­rül, nem bújt-e el va­la­mi, pl. a ko­csiból kipa­ko­lás után kukkantsunk be az ülések alá és a kesz­tyűtar­tóba is, keel­boatban a trepnik alatt la­pul­hatnak dol­gok. Az át­pa­ko­lás vé­gén va­la­ki ol­vassa fel a leltárt, és min­den darabnak le­gyen gaz­dája, pl. „A labdát én rak­tam be a csomag­tar­tóba, a bog­rácsba” - ehhez per­sze az kell, hogy pon­tosan tudjad, mit is rax éppen át.

Jelentősen csökkentheti a ka­varodást, ha a hor­dókba és ládákba már otthon bepako­lunk, és így szállítjuk ki - autóval - a csónakhoz, ahol már csak be kell rakni őket.

{Törekedjünk arra, hogy a tréler vagy egy külön autó szállítsa le a csomagokat. Roppant kellemetlen busz után futni úgy, hogy a hónod alatt a hordók, a hátadon a háromláb és a gitár, a nyakadban pedig a kondér... (*\*Zsolt\**)}

## Leltár

### \*Puding\* felszere­lése (vízálló):

*V0* hangosbeszélő, hogy visszabeszél­hes­sünk a nagy ha­jóknak és a zsi­lip­fő­nök­nek

*V0* radar

*V0* éjjellátó készülék

*V0* ultrahangos mély­ségmérő

*V0* rádió adó-vevő, hogy nagy ha­jónak ál­cázva magunkat ne kelljen a zsi­li­pe­lés­re vá­rakozni

*V0* laptop, VSAT

*V0* rádiótelefon

### Egyéni felszere­lés:

*V9* rengeteg (tartalék)nylon­zacskó, vászon- és orkánzsákok

*V9* hálózsák, pizsama, hálózokni, háló­sapka, al­vómaci (nem baj, ha nagy, legalább használható párnának)

*V8* **polifoam** vagy gumimatrac + pumpa

*V5 (belül)* esőkabát és ‑nad­rág

*V1* nagyméretű esernyő (kisebb-nagyobb esőt át lehet vészelni alatta, akár vízen is)

*V8 (belül)* gumicsizma

*V6* (torna)cipő, póttor­nacipő

*V0* strandpapucs, szan­dál

*V7* farmer, melegítő, rö­vidnad­rág

*V0* fürdőruha

*V8* fehérnemű, zokni, póló (na­gyon deko­ra­tív, ha min­denkin tengerész­tri­kó van)

*V9* törülközők

*V0* fehér vászonsapka, szalma­kalap, vékony hosszú ujjú fehér ing + nad­rág

*V2* oldaltáska, (kisméretű) há­tizsák

*V0* mosószer, csipesz, ruhaszárítókötél

*V0* szappantartó, szap­pan *(tartó nél­kül V2)*, fogkefe, fog­krém, sam­pon, de­zodor, test­ápoló, kéz­krém stb.

*V0* {borotva, borotvahab/-krém, aftershave (*\*Döme\**)}

*V9* WC papír, pézsé, zseb­kendő, eü. betét

*V9* fogamzásgátló esz­közök

*V0* szú­nyogriasztószer, sző­lő­zsír, napozó­krém

*V0* mélytányér, (pléh)bögre, kulacs, evőeszköz (kanálgép), bicska

*V0* parafadugó, műanyag koronazár (arra az esetre, ha nem tudjuk az egész üveg bort meginni)

*V1* {krumplihámozó (*\*Döme\**)}

*V7* konyharuha, szal­véta

*V8* zseblámpa, elemes fénycső, tartalékele­mek és ‑izzók, {barlangász fejlámpa (bográcsban való főzéshez és éjszakai evezéshez) (*\*Zsolt\**)}

*V9* gyufa

*V5* öngyújtó

*V0* spárga, madzag, kö­tél, gu­mi­pók, drót, damil

*V0* {befőttesgumik (*\*Puding\**)}

*V0* biz­tosítótüvek, zsilettpenge

*V5* varrófelszerelés (tű, cérna, gomb), olló, körömcsipesz

*V9* fényképezőgép (*de jó ne­ked, ha V0*), film

*V0* óra, vekker *(vízálló, külön­ben V9)*

*V9* {távcső (már ha van látnivaló, pl. vízimadarak, vaddisznó, stb.) (*\*Döme\**)}

*V9* személyi igazolvány (útlevél), jo­go­sít­vány, kedvez­mé­nyekre jo­go­sí­tó iga­zol­ványok (pl. diák­iga­zol­vány - külföldre nemzetközi), iga­zol­vány­kép, biz­to­sí­tás

*V9* a kocsi papírjai: forgalmi engedély, környezetvédelmi zöld kártya, kötelező biztosítás igazolása (külföldre kérni kell a biztosítótól ennek nemzetközi változatát), baleseti bejelentőlap.

*V8* toll, ceruza, vízálló filctoll, cellux, papír, fü­zet (túranaplónak)

*V8* pénz (valuta), csekk, hitelkártya, telefon­kártya

### Közös felszere­lés:

*V(-1)* csó­nak, evező, pót­evező, kor­mány­la­pát

*V0* horgony, ki­kötőkö­tél, 2 földbe verhe­tő erős vascölöp a csó­nak ki­kö­té­sé­hez

*V5* sátor, alá-elé nylon

*V0* pótcövekek, pótkifeszítőkötelek, kis­seprű

*V9* egészségügyi felsze­relés: l. külön

*V1* alufólia, folpack

*V0* fakanál, kiszedő, vá­gó­deszka, merőka­nál, konyhakés, sajt­reszelő (ínyen­cek­nek)

*V0* mosogatószer, mo­sogató­szivacs

*V0* bogrács, 3-láb, lánc, lábasok, fedők

*V0* rostély (grillezéshez), nyárs

*V5* pet­ró­le­umfőző, pet­ró­le­um, spiritusz

*V5* gázfőző, gázpalack, gáz­gyújtó (pl. piezokristályos)

*V5* benzinfőző, benzin, ima­könyv, tűzoltókészülék, panthenol

*V8* spirituszkocka, hozzá áll­vány *(utóbbi V0, de úgyis együtt ázik ál­ta­lá­ban az előb­bivel)* {Ha nem is a spirituszkockán főzöl, nedves időben gyújtósnak kiváló. (*\*Döme\**)}, bőrkesztyű (*V0*: ha vizes, még kevésbé éget meg a forró konzervdoboz)

*V1* gyertya, fáklya, pet­ró­le­um­lámpa, pet­ró­le­um

*V3* balta, fűrész, gyalog­sági ásó

*V9* keel­boathoz tartalék alkat­részek: tulipán (mindkét oldali), rög­zí­tő­csa­var­ral, komp­lett gu­ru­lóülés, láb­tartócsa­var, kapupántcsa­var anyával és alá­tét­tel, szarvasfaggyú (sebum), gépolaj, gépzsír

*V1* fogó, csa­varhúzó, vil­láskulcs, fúró, re­sze­lő

*V1* csa­va­rok, szögek, deszkák, lécek, mű­gyanta, üveg­szö­vet, szi­ge­te­lő­szalag, leukoplaszt, pillanatragasztó

*V9* smirgli

*V2* rongyok

*V0* lavór, vödör, zu­ha­nyozó (pl. locsoló­kanna), ivóvizes kanna

*V0* hűtőtáska (nem csak rövid túrára: az Elba mentén majdnem minden szálláshelyen volt mélyhűtő; a jégakku fölöslegesen foglalja a helyet, használj helyette fagyasztott tejet.)

*V0* {szódásüveg, patron (*\*Apu\**)}

*V1* sátorlap (vitorla ka­ta­ma­rán­hoz, „asztal”)

*V0* zász­ló­rúd (árboc), zász­ló

*V0* mű­anyag hordók *(belül V9)*, mű­anyag dobo­zok *(belül V9)*, mű­anyag lá­dák

*V7* ülőszivacs, rá nylon *(kívül V1)*

*V9* zsebrádió (vízállás-jelentéshez)

*V8* ki­lo­mé­ter mutató, térkép, iránytű

*V9* úti­könyv, szótár

*V8* furulya, gitár, kották, pót­húr, kápó

*V0* labda

*V9* kártya

Létszámtól füg­gően az egyéni/közös fel­osztás persze más le­het. A tú­rára ké­szü­lés­kor min­den­kép­pen álla­pod­ja­nak meg ebben a résztvevők, és a közös felsze­re­lés darabja­iért legye­nek egyéni fele­lő­sök.

## Kaja

Ha nagyobb té­telben vásá­rolsz, ér­de­me­sebb a sarki fű­szeres he­lyett egy disz­kont áruházat fel­ke­resni, cél­sze­rűen autóval. Ke­resd a kon­zerv-ki­árusítá­sokat. Itt a kon­zerv néha azért olcsó, mert meg vannak szám­lálva a nap­jai a sza­va­tos­ság lejár­táig, de a túra vé­géig nem fog megromlani.

Egyes konzerveken egy körberagasztott papír jelzi, mit rejt a doboz. Ez a papír bármikor leázhat (sőt, az is előfordulhat, hogy a cetli alatt a dobozon egészen más felirat van), ezért én bele szoktam karcolni a do­bozba a kaja nevét, rövidítve. (Nem tudja valaki, mi lehet az a KF? {} Már évek óta őrzök egy ilyen vésetű konzervet, mindig akkor kerül elő, amikor éppen semmi kedvem zsákbamacskát enni.)

Az újfajta konzervdobozok nyitó nélkül, egy mozdulattal felbonthatók, mint a dobozos sör. (Ez úgy működik, hogy a tetején van egy fogantyú, és ezt meghúzva a „perforálás” mentén körbe kinyílik.) Ilyen konzervet ne tárolj huzamosabb ideig nedves helyen, mert a perforációnál elkezdi enni a dobozt a rozsda, és ez kinyitáskor garantáltan belekerül a kajába is.

Némely szardíniakonzerveket elegánsan celofánba csomagolva árulnak. Az ember naivan azt gondolná, hogy ez védi a dobozt, pedig éppen ellenkezőleg. Ugyanis ez a csomagolás nyilván nem teljesen vízálló, és ha egyszer belül nedves lesz, nem tud kiszáradni. Így meglepő gyorsasággal rohad el a fémdoboz. A Németországot (és benne egy kéthetes esőt) megjárt ilyen konzervjeink egyszerre dobták fel a talpukat a konyhaszekrényünkben, azóta sem bírtuk a halbűzt kisikálni.

Az alábbi lista 4 embert tartott el 3 hétig Németor­szágból ha­zajö­vet. (A jó­ta­ná­csok egy része is a kül­földi tú­rákra vo­nat­ko­zik, ahol tud­va­le­vő­leg drága a ka­ja és rossz.)

*V2* 20 kg krumpli

*V2* ? kg alma

*V7* 5 doboz gyorsrizs

*V4* 5 kg hagyma

*V7* 5 kg zöldpaprika

*V9* 2 kg liszt

*V9* 1 kg gríz

*V7* 5 kg cukor

*V7* 1 kg só

*V5* 3 kg zsír

*V7* 2 liter olaj

*V5* 3 zacskó élesztőpor (lángoshoz)

*V4* ? fej fokhagyma

*V7* 20 zacskó = 20 liter levespor [*V0* :-)]

*V7* 4 doboz = 8 liter le­veskocka (erőleves, ha­lászlé)

*V7* 6 zacskó = 3 liter pudingpor <por@td.pgsm.hu> {Hehe. (*\*Puding\**)}

*V7* 1 doboz ka­kaó­por

*V7* 25 zacskó = 20 liter italpor

*V1* 4 üveg = 1 kg lekvár

*V1* 1 üveg = 1/2 kg méz

*V5* 3 zacskó száraztészta

*V5* 1 zacskó fűszerpap­rika

*V1* 1 zacskó bors (forralt bor­hoz)

*V1* 1 zacskó fahéj (forralt bor­hoz)

*V1* 1 zacskó szegfűszeg (forralt bor­hoz)

*V0* 4 liter almabor (forralt bor­hoz)

*V7* 3 doboz teafű

*V0* 1 liter citromlé

*V0* 1 üveg mustár

*V0* 1 üveg kecsöp

*V1* 2 tubus majonéz

*V1* 1 tubus piros arany

*V0* 4 (kis) doboz sűrített para­dicsom

*V0* (legalább) 1 db 400 gram­mos melegétel-kon­zerv/fő/nap

*V0* sok vagdalthúskon­zerv

*V0* sok májkrémkon­zerv

*V0* halkon­zerv számolat­lanul (istenem, azok az ol­csó szovjet konzervek...)

A kö­vet­ke­zők in­dításnak jók, de hosszú ideig nem állnak el, vagy nem ér­de­mes ott­honról az egész útra ci­pelni. Ké­sőbb fris­set kell venni, vagy meg kell pró­bál­ni nél­külözni őket:

*V8* kolbász, szalámi (eláll, csak gusztus­tala­nul megizzad)

*V6* füstölt szalonna (lemászik a fedélzet­ről, mint a Patyomkin pán­cé­lo­son)

*V8* sajt

*V9* kex, nápolyi

*V8* darált dió

*V1* tojás (főve tovább eláll)

*V9* kenyér: fehér, rozs (tovább eláll), tartós

Igazából ide kel­lene so­rolni a zöld­paprikát is, mi­vel nedves időben ha­mar elkezd rohadni. Ilyen­­kor egy nagy­sza­bású le­csófőzés kereté­ben kell tő­le mexa­ba­dul­ni. A krumplit és a hagy­mát nem ér­de­mes vízál­lóan, azaz lég­men­tesen cso­ma­gol­ni, mert ak­kor nem szellő­zik. Vállalni kell a koc­ká­za­tot, hogy el­ázik, és szá­raz időben ki­teríteni szikkadni.

Az alábbiakat pe­dig ér­de­mes hely­ben meg­venni, mert úgy olcsóbb, és/vagy mert gyor­san romlók:

*V0* tej

*V9* kenyér, müzli, zab­pehely

*V1* csoki, mogyorókrém

*V0* sör, olajbogyó

*V2* gyümölcs

A szűk kereszt­metszet a ke­nyér. A tartóstejet, sört, cso­kit ér­de­mes nagy té­tel­ben be­sze­rezni (odakint) egy disz­kont­ban - akár az egész útra is, ha előre fel tudjuk mérni az igényün­ket (azért a sza­vatos­sági időt néz­zük meg). Mindezek Németországban bosszantó módon vagy olcsóbbak, vagy jobbak, mint idehaza. A tartós tej pl. tényleg tartós, stb.

{A tejekre érdemes figyelni, nehogy megbuggyanjanak a melegben (Még az elméletileg 1 hónapig jó tartóstejek sem viselik a napot: egy délelőttnyi napozástól felfúvódnak, délutánra már túró lesz belőlük. [Szeretitek a túróstésztát?]). Célszerű lehet vízhűtés alkalmazása, azaz egy nylonzsákban vagy krumplishálóban a hajó után kötni. (*\*Döme\**)}

Még egy jótanács a tartóstejjel kapcs.: Ha megmarad, hazahozod, és lefagyasztod, ne próbáld mikrósütőben kiolvasztani, mert a papírdoboz rejt egy alumíniumréteget is, amely szép tűzijátékot rendez...

Hogy ne kap­jon a legénység skor­bu­tot, vegyünk gyü­mölcsöt is. Nyugaton az új-zélandi al­ma sokba ke­rül és ízet­len, de a déli­gyümölcs nem drágább, mint itt­hon, és ugyan­olyan fi­nom. Al­mát csak kis­ke­reske­delmi mennyiségben vittünk ma­gunk­kal itt­honról, nem tu­dom, hosszú távon mennyire bírja a gyű­rődést {}.

# Tá­boro­zás

## A tá­borhely kiválasz­tása

Hacsak nem előre megbe­szélt, is­mert, és garantál­tan szabad tá­bor­hely vár min­ket este, már jóval sö­tétedés előtt kezdjük el a partot né­zegetni.

A tá­borhelykere­sés ha­sonlít ah­hoz, amikor a Bel­vá­rosban próbá­lunk autó­val le­par­kolni a cél­hoz közel, az­zal a kü­lönb­séggel, hogy egy „nem is volt olyan rossz az a” tá­borhelyre fá­rasztó, néha le­he­tetlen vissza­menni. (A va­ló­szí­nű­ség­számításhoz ko­nyítók­nak: a tá­borhe­lyek kvázi Poisson-fo­lya­ma­tot alkot­nak.)

Ahogy közelg az est (vagy a vihar­felhő), úgy lesz­nek egyre szim­pati­kusabbak az egyéb­ként rop­pant előny­te­len tá­borhe­lyek, már csak azért is, mert a sötétben nem lát­szik, milyen ronda a kör­nyék.

Egy ide­á­lis tá­bor­hely a kö­vet­ke­ző­ket tudja (nem fontossági sor­rend­ben):

Kényel­mes ki­kötési és kipako­lási le­he­tő­ség (lankás ka­vicsos vagy ho­mo­kos part, esetleg stég)

A csó­nak a vízről könnyen ki­emelhe­tő védett helyre, vagy biz­tonságosan a ví­zen hagyható

Vízszintes, sima, fü­ves terület a sátor­nak, laza, ka­vicsmen­tes ta­laj a cö­vek be­verhe­tőségéhez (de nem száraz homok, mert abban nem ma­rad meg)

Elegendő mennyi­ségű tűzifa vi­szony­lag kevés munkával kiter­melhe­tő, tűz­ra­kó­hely

Nem legelő, tehát te­hén­lepény-, birka­bogyó-, stb. mentes

Csendes, elhagya­tott

Jó eséllyel megéred a reggelt (lásd még: Köz­biz­ton­ság)

Szú­nyog-, kul­lancs-, bögöly- és hor­gász­men­tes

Ivóvíz, élelem közel

Szemétgyűjtőhely közel, de szaglótá­vol­ságon kívül

(Melegvizes) mos­dási le­he­tőség, WC (szintén szaglótávol­ságon kívül)

Jó fürdési (úszási) le­he­tőség: l. ki­kötés + tiszta víz, kis sod­rás, las­san mé­lyülő, kő-, vas­kályha- és autóroncsmentes meder­fenék

Ingyen van (esetleg fi­zetnek, ha ott al­szol)

Sátorozni nem tilos

Továbbá (idő­já­rás­függő):

Száraz a fű

Árnyékos, szélvé­dett sátorhely

Esővédett hely a kö­zel­ben

Napozó

A ál­talam ismert leg­jobb tá­borhely is legalább ha­tot nél­külöz e tulaj­donságok kö­zül.

Nem árt „kiszámolni”, hogy hol fog feljönni reggel a Nap, és ezt is figyelembe venni a sátorhely ki­vá­lasz­tá­­sá­nál, mert kellemetlen dolog hajnalban arra ébredni, hogy megfőttél.

Száraz idő­ben is ér­de­mes kö­rülnézni, merre folyna a víz (és hol állna meg), ha esne. (Egyszer Ingolstadt alatt egy na­gyon hosszú kö­ves part mellet evic­kél­tünk, és már igencsak ki aka­ródzott kötni. Végre ta­lál­tunk egy 5 mé­ter hosszú kőmen­tes sza­kaszt, gyorsan le is tá­boroztunk. Arra csak más­nap reg­gel, 5 centis vízben ázva jöt­tünk rá, hogy mi­ért is volt kőmen­tes ez a rész: itt vezették le az egész kör­nyék esővizét a Du­nába.)

Ha lehet, emeljük ki a csó­na­kot a vízről, de még ott is kö­tözzük egy fához, vagy hor­go­nyoz­zuk le. Le­fek­vés előtt néz­zünk kö­rül a par­ton, nem ma­radt-e ott va­la­mi, amit egy eset­leges ára­dás elvi­het. Pa­koljunk el min­dent esőállóan, azaz a sá­torba vagy hordóba. Nem elég egy nylonnal lete­rí­teni.

{Az áthúzott, fejjel lefelé álló horgony kikötési tilalmat jelöl, általában nyilakkal kiegészítve, melyekre rá van írva, hogy az adott irányban mekkora távolságra vonatkozik a tilalom. Mindenesetre ne táborozzunk ilyen tábla alatt! (*\*Döme\**)}

## Sátor

### A megfelelő sátor kiválasztása

Egy éjszakát szinte bármi­lyen kunyhóban el le­het vi­selni, de hosszabb tú­rára ko­molyabb házat vi­gyünk ma­gunk­kal.

Az egyik legfon­tosabb szem­pont, hogy belül szá­raz ma­radjon a sátor, ez leg­in­kább két­rétegűvel si­kerül­het. A külső réteg álljon ellen a víz­nek (pl. nylon), a belső vi­szont szellőzzön, tehát ez ne mű­anyag­ból, ha­nem vá­szon­ból legyen.

A víz alulról is jö­het. A sátor alja is legyen garan­tál­tan vízálló.

A kutyaól kezd kimenni a di­vat­ból, egyre in­kább tért hó­dít az iglu. Ez olyan sá­tor, amelynek nem me­rev rudazata van, ha­nem - ál­talában két - ív­ben meg­hajló rúd feszíti ki boltív­szerűen a vász­nat. Le­het, hogy ezt sem le­het gyor­sabban fel­verni teljesen, mint a ha­gyomá­nyos sát­rat, de - hacsak nincsen teljesen el­fu­se­rálva a konstruk­ció - „mini­mál­kon­figu­rá­ció­ban” ha­mar felállít­ható. Ez ak­kor na­gyon hasz­nos, ha eső­ben kell sát­rat verni. Ha már úgy-ahogy áll a ház, és biz­tonsá­gos he­lyen van­nak a cuc­cok, nyu­god­tab­ban pe­pe­csel­he­tünk a cö­ve­kek­kel és a kifeszítő­kötelekkel. (Az iglu ez utóbbiak nél­kül is megáll úgy-ahogy, de ne le­gyünk lusták. A biz­tos rög­zí­tés szél ellen hasz­nos, ha pe­dig a külső ré­te­get ki­feszítjük, kisebb az esé­lye, hogy össze­ta­pad a bel­sővel és be­ázik.)

Sá­torból kapható na­gyon ol­csó és na­gyon drága is, az ár ál­talában korrelál a mi­nő­ség­gel:

vízálló - l. feljebb + szemer­kélő esőben nyitva le­het hagyni úgy, hogy ne essen be

masszív vászon

erős cövek - nem baj, ha ne­héz, de gör­bülés nél­kül menjen bele a ke­mény ta­lajba is

megbízható rudazat (nekem már hasad­tak el sá­torrudak hosszá­ban)

beférnek melléd a cuc­cok is - pl. az elő­térbe

minél nagyobb fe­lü­le­tű zárható szú­nyogháló

könnyű - ez evezős­tú­rán elha­nyagol­ható szem­pont

E tulajdonságok egy része ter­mé­sze­tesen csak hasz­nálat során derül ki, de azért nem teljesen zsákba­macska a vá­sárlás. (Egy 3000 Ft-os igluval sem­mi­kép­pen se menjünk 3 hetes útra.)

A csónakhoz hasonlóan sok­szor a sátor sem ké­nyelmes, ha annyian költöznek bele, ahány sze­mélyre hiva­ta­losan méretezve van, mert akkor nem fér be a cucc. (Fiatal há­zasoknak pedig kife­jezetten tágas belső terű sá­tor aján­lott.) Hosszabb tú­rán jól jöhet egy na­gyobb sátor, ahol rossz időben össze le­het gyűl­ni társa­sági éle­tet élni. 10 jó ember egy 4 szemé­lyes sá­torban is el­fér.

### A „gyári” sátor feljavítása

Igényesebbek feltuningolhatják a sát­rat: pl. ha a külső réteg nem ér a föl­dig, varr­hatunk rá körbe szok­nyát. Ha félt­jük az alját, vág­junk mé­retre erős nylon­ból aláté­tet, de úgy, hogy ne lógjon ki a sá­tor alól, mert ak­kor bevezeti alá az esővizet. A sá­tor elé is teríthetünk nylont vagy sá­torlapot (ez kü­lö­nö­sen ho­mo­kon elő­nyös, mert ke­vesebb ho­mok kerül be a „szobába”), de ha esik, szed­jük fel. Ha nincs a háló­rész­ben kö­zépen a pla­fo­non csil­lár­tartó, varrjunk oda egy hur­kot, amibe beakaszt­hatjuk a lámpát.

A sátor zsákja ál­talában ugyanab­ból a vászonból van, mint maga a pony­va. Ez a ha­sonlóság roha­mo­san csök­kenhet, ha ebben a gyári zsákban tart­juk a sát­rat, mi­vel a tok sokkal gyorsab­ban ko­pik. Kerít­sünk (varrjunk) in­kább egy másik tar­tót a sá­tor­nak, az ere­detit pe­dig te­gyük el. Kitű­nően fel le­het hasz­nálni folt­nak, ha ki­szakad a sá­tor (mert biz­tos, hogy sehol nem fogsz pont ugyan­i­lyen színű anyagot kapni). Hasonló összefüggések igazak lehetnek a hálózsákra is.

A sátor tartozékai között néha ide­gesítően apró mü­tyürök is vannak. Ne is re­mény­ked­jünk benne, hogy eze­ket sokáig meg tudjuk őrizni, ha­csak nem teszünk va­la­mit az ügy ér­de­kében Pl. az egyik ha­gyomá­nyos alakú sát­ram két rétege közé a rúdra kell húzni egy kis henge­recs­két táv­tar­tó­nak, ezt egy ma­dzaggal a belső ré­teg­hez kötöt­tem. Hason­lóan ér­de­mes a rúd­hoz kötni az aljára való tap­pancsot.

### Sátorverés

Ha megvan a tö­kéletes sátor, ak­kor már csak fel kell verni. Ehhez öt­le­tek a tá­borhely kiválasz­tása címszó alatt is ta­lál­ha­tók, áll­jon itt né­hány to­vábbi szem­pont.

Sátorveréskor a cöveke­ket, különálló mü­tyü­röket ne rakjuk a földre (fűbe), ha­nem a sátor zsák­jára, vagy mat­racra, nylonra.

A sátor kö­rülárko­lásának nem va­gyok elkö­telezett híve, nem azért, mert nagy me­ló, ha­nem mert né­hány árok tönkre tud tenni egy klassz, fü­ves tá­bor­he­lyet. Fű­mentes, laza talaj (homok) esetén turkálj, amennyi jólesik.

Vé­dekezzünk a szél ellen is. Ha nincs szélárnyék, legalább olyan irányban ver­jünk sát­rat, hogy mi­nél ki­sebb esélyt ad­junk a vitorlázás­nak. Ha a ta­laj tel­je­sen laza (pl. vastag száraz homok), ak­kor a cö­vekek „leverésétől” nem lesz job­ban rög­zítve a sátor, mert ezeket egy enyhe fuvallat is kiszedi.

{Sátorverés ho­mokban: A gyári cö­vekek sem­mit nem ér­nek. Vágj fát: kb 40 cm hosszú, és 1-2 cm vastag cö­vekek megteszik, a sátor vé­gére pe­dig egy fél mé­ter hosszú és 4-5 cm szél­es cölöp (baltával könnye­dén le­ver­he­tő). Ez szél­csendes idő­ben és gyenge szél­ben elegendő. Ha erősebb a szél, ak­kor min­d­egyik cövek he­lyére te­gyél ilyen cölö­pöt, és a külső sá­tor­lap alját szórd meg ala­po­san ho­mok­kal. Nem árt, ha ezt bírja is a sát­rad. Ál­talában vá­szon­sátort ér­de­mes hasz­nálni, vagy iglut (azt elég a ma­dzag­jai­nál ki­kötni, és ami­kor az ember be akar menni, csak ugrik egyet, felnyúl, elkapja a sátor alját, és visszahúzza a föld­re.) Lát­tam már olyan sát­rat, aminek harisnya­vastag­ságú anyaga a nor­mál ki­feszí­tést sem bírta ki. (És haj­nalra a belső ol­da­lán patakok­ban folyt le a víz [nem esett]). Sztori: ta­valy (1993) Ti­va­dar­nál olyan kel­le­mes szellő ke­re­ke­dett, hogy az egyik sát­rat ötünknek si­ke­rült 2 órás meg­feszí­tett küzde­lem­ben le­verni. (*\*Dinnyés\**)}

{Több éven keresztül sátoroztunk a tengerpart homokján. A trükk: a sátorzsinórt öklömnyi, jobb esetben fej nagyságú kő köré hurkolni és elásni a homokba. (*\*Zita néni\**)}

### Vigyázz a házadra

A rudazat ar­ra van mére­tezve, hogy a sát­rat el­bírja. Ne tá­masz­kodj hát rá, bár­mennyire is emlé­keztet a villa­mos ka­paszkodó­jára.

Szokjunk hozzá, hogy bóklá­szás közben a sát­ra­kat nagy ív­ben elke­rül­jük, kü­lö­nö­sen sötétben, mert a kife­szítő kö­telek elgáncsolhatnak, és a vá­szon is el­sza­kadhat. A na­gyon kilógó ma­dzagra ér­de­mes va­la­mi fel­tű­nőt ráaggatni. A frekventált útvonalakon (pl. kitaposott ösvény) ne feszítsünk keresztbe spagócát.

Sátorban tüzet gyújtani, főzni, gyertyát, pet­ró­le­um­lámpát, füstö­lőt hasz­nálni, do­há­nyozni életve­szé­lyes.

### Sátorbontás

Bon­táskor le­he­tő­leg min­dent egy­ből a zsák­já­ba te­gyünk. Ha le­akasztunk egy kifeszítőkötelet, a cö­vekjét is egy­ből szedjük ki, mert fél perc múlva már nem fogjuk meg­ta­lálni a fűben (csak egy perc múl­va, ami­kor va­la­ki me­zít­láb bele­rúg). Nézzük meg a sá­tor zse­beit, nem ma­radt-e ben­ne olyasmi, ami kilyukaszthatja, vagy ami nap­köz­ben kellhet (szegény órám a zsák mé­lyéről szokott bá­na­to­san pittyegni).

Miután ki­költöz­tünk, ta­karít­suk ki a belső részt egy kis­seprűvel.

A vizesen elcso­magolt vá­szon már egy nap után el­in­dulhat a pe­nésze­dés lej­tő­jén. Ez nemcsak ronda foltot hagy, de gyengíti az anyagot is. A vi­zes nylon csak büdös lesz. A sá­tor alja még szá­raz idő­ben is benedvesedhet. Össze­cso­ma­go­lás előtt akasszuk ki egy fára száradni, vagy terít­sük ki aljával fel­fe­lé egy ga­rantál­tan száraz he­lyen (fű he­lyett nyerőbb a ka­vi­csos part). A rára­gadt sa­rat, fű­csomókat szedjük le, már csak azért is, mert nem min­den sát­rat le­het úgy összehajtani, hogy az alja ne érint­kez­zen a vá­szon­nal.

## Ne szeme­telj

A tá­borhely, ki­kö­tőhely stb. elha­gyása után leg­fel­jebb az a hul­ladék ma­rad­hat, ami már érkezé­sünk­kor is ott volt, de ha le­het, in­kább keve­sebb. A kibe­lezett Tra­bantot nem kell magunkkal vin­nünk, de a (mások ál­tal) el­dobált pa­pír­zseb­ken­dő­ket, kon­zervdobo­zokat nyu­godtan összeszed­het­jük. A szeme­tet rakjuk nylon­ba, és a legközelebbi sze­métgyűj­tőnél szabadul­junk meg tő­le. A tűzrakóhely és a fo­lyómeder nem szemét­gyűjtő.

A növényi hul­la­dék (almacsutka, krumplihéj stb.) nem számít sze­mét­nek, (sőt, töb­bet ártasz, ha a sze­me­tesbe ra­kod), de ne a vízbe dobjad, ha­nem ásd el. Min­den egyéb (újságpapír stb.) természetidegen­nek mi­nő­sül. [S ha kertes házban laksz, a tú­ráról haza­térve is tartsd meg azt a jó szo­káso­dat, hogy a növé­nyi hul­la­dé­kot komposz­tá­lod. A papírnak, üveg­nek, hasz­nált elemnek ke­ress sze­lek­tív hul­la­dékgyűjtőt a kör­nyé­ken, illetve rág­csáld az ön­kor­mányzatod fülét ilye­nért, ha nincs. Részesítsd előny­ben a visszavált­ható üveg­ben/pil­le­pa­lack­ban árusí­tott dühítő italo­kat. Ha le­het, ke­rüld a TetraPak csoma­golást. S ha már itt tartunk: ezt az anyagot is lehetőleg újrapapírra nyomtasd ki, ha már muszáj kinyomtatnod. Ajánlom fi­gyel­medbe a papír mindkét oldalát: Vagy kétoldalasan printelj, vagy használj egyik oldalán már te­lefirkált papírt.]

Néha több napig kell ma­gunkkal cipelni a szeme­tet, amíg egy kukát ta­lá­lunk. A kon­zervdobozt nyis­suk ki mind a két ol­dalán, és lapít­suk össze, így sokkal ki­sebb he­lyet foglal. A hal­kon­zerv do­bo­zát ér­de­mes kiöb­lí­teni, mert külön­ben igen bü­dös tud lenni.

Ha nincs WC a tá­borhe­lyen - ami valószínű - ás­sunk gödröt, és vég­ter­mékünket ta­karjuk be. A hasz­nált WC-pa­pírt szin­tén ássuk el, ez fosszi­lis.

{A papírok és a polietilén pillepalackok (EPP, EPE, PEP, stb.) akár el is égethetők (no szemét, no környezetszennyezés). Más műanyagokat (pl. PVC) inkább cipeljünk magunkkal. A papírszemét amúgy gyújtósnak is elég jól elhasználható. (*\*Döme\**)}

## Tűzrakás

### A tűzrakóhely kiválasztása

Ne rakjunk tüzet fák alatt. Leg­jobb a parton, a vízhez kö­zel. Legyen ké­szen­lét­ben vö­dör, lavór, bog­rács, vagy nagyméretű, nem túl lyuka­csos nylon­zsák tűz­ol­táshoz.

Vegyük figye­lembe a szél­irányt tűzrakáskor, hogy a szikra, a füst és a pernye ne a tá­bor vagy a csó­nak felé szálljon. (Ha változó irá­nyú a szél, ak­kor ál­ta­lá­ban nem fúj erő­sen.)

Ha már van kiépí­tett tűzrakóhely, vagy tűz­nyom, ami a fenti feltéte­leknek ele­get tesz, le­he­tő­leg mi is ott gyújt­sunk tü­zet. Legyünk igen rossz véle­ménnyel ar­ról, aki sze­métgyűjtőnek hasz­nál­ta a tűzrakóhe­lyet.

Tá­borozóknak írott köny­vecské­ben olvastam azt a tűzhelykészítési öt­le­tet, hogy a függőleges, sza­kadt part ol­dalába vájjunk lyukat. Sajnos, sok he­lyen látni ilyen kemen­cék nyo­mait. Ezek előbb-utóbb beomlanak, és hátrébb szorít­ják a fenti fü­ves részt. Ha már úgyis van időnk ké­nyel­mesen be­rendezkedni egy tá­bor­he­lyen, rombolás he­lyett in­kább épít­sünk (agyagból, kö­vekből). (Hasonló okok­ból nem sze­re­tem, ha az ilyen part­falba lép­csőt váj­nak. Ezt is le­het okosan csi­nálni: a lépcső­fo­kokat alulról tá­masszuk meg deszkával, amit két levert cö­löp tart, és tölt­sük fel az így létre­jövő kis te­raszokat ka­viccsal.)

### Vigyázz

A tüzet soha ne hagyjuk őri­zetle­nül, le­fekvés vagy a tá­borhely elhagyása előtt víz­zel teljesen olt­suk el.

Sátorban tüzet gyújtani, főzni, gyertyát, pet­ró­le­um­lámpát, füstö­lőt hasz­nálni, do­há­nyozni életve­szé­lyes.

### Fanyűvés

Tüzelőnek csak teljesen szá­raz fát hasz­náljunk. Élő­fát e célból ki­vágni ér­tel­met­len gyilkosság. Víz­parton a leg­gya­koribb fa a fűz. Ennek megle­he­tősen ala­csony a fű­tőér­téke (cserébe vi­szont könnyű fel­aprí­tani), kü­lö­nö­sen, ha usza­dék­faként már több­ször szét­ázott és ki­szá­radt. Elég sok fa kell­het tehát egy több órás szalon­nasü­tés­hez. A fő­zést ke­vesebből is meg le­het úszni, mert ahhoz kisebb tűz kell, és rövi­debb ideig.

A népszerű tá­borhe­lyek közelében való­színűleg már min­den fát elrág­tak a vik­kend­férgek. Ürítsük ki a csó­na­kot, és lakatlan helyről hoz­zunk tüzelőt - ál­ta­lá­ban fél ki­lo­mé­te­ren belül ta­lálunk ilyen „Tüker-te­lep”-et. Mivel a fát előbb-utóbb úgyis fel kell ap­rí­tani, ezt tegyük meg már a lelőhe­lyen, így job­ban be le­het pakolni a csó­nakba. (A faké­reg­től és a gallyak­tól csupa kosz lesz a csó­nak, utána te­hát ki kell majd mosni - legegy­sze­rűbb „el­süllyesz­teni”, és ak­kor elegánsan ki­úszik a szmötyi.) Szú­nyogel­há­rí­tót min­den­képpen vi­gyünk ma­gunk­kal, mert fanyűvés közben pu­céran is megiz­za­dunk, aztat pe­dig na­gyon sze­retik ezek a dö­gök.

A tá­borhe­lyen ma­radtaknak nem szabad gúnyo­san moso­lyogniuk a visszatérő fa­vá­gók falánk­sá­gán, ha pú­posra tö­mik a ke­nut, annyi fa ta­lán elég lesz egy egész estét be­töltő tá­bortűzhöz.

Tudom, hogy ér­tesz a fa­vá­gáshoz (is), de azért el­mon­dom: baltával csak ak­kor ér­hetsz el komo­lyabb ered­ményt, ha a mozgási ener­giája teljes mér­tékben a fa da­rabo­lá­sára, és nem elmozdítá­sára fordítódik. (Ezért nem aján­lom a júzerzgájd sze­rint baltának, fű­résznek és ásó­nak is hasz­nál­ható szovjet gyárt­má­nyú cso­da­szer­szá­mot: balta­ként egyál­ta­lán nem funkcio­nál, mert lötyög a foka.) A mun­ka­da­rab tehát le­gyen szi­lár­dan rög­zítve, pl. tő­kére téve.

A fűrész és a balta szeret­nek elbújni a fűben vagy a ho­mok­ban, ezért ér­de­mes a nye­lüket különböző színű szi­ge­te­lő­szala­gok­kal vagy fes­téssel feltű­nővé tenni.

A száraz papírhul­ladékot ne dobjuk ki ész nél­kül, jó le­het még gyúj­tós­nak.

Ha le­het, hagy­junk tá­bor­he­lyünkön tüzelőt az utá­nunk jövő­nek (kü­lö­nö­sen, ha ne­künk is ha­gyott az előző lakó).

## Főzés, étke­zés

### Főzés

Lásd még: *Turista menü, tábori főzőcske* (*\*Zöld kaland\**)

#### Főzőeszközök

##### Gázfőző

Rövidebb tú­rákra a leg­jobb megol­dás, mert na­gyon ké­nyel­mes ke­zelni, vi­szont a gáz­utánpótlás elég ne­he­zen megold­ható túra közben. Bu­daör­sön van egy gáz­palack tö­ltő ál­lo­más. {}

Mostanában terjedtek el az eldobható gázpalackok, persze a ká-európai ember ezeket is újratölti. Egy kéthetes túrán ketten nem használtunk el egy egyliterest, pedig használtuk rendesen. A hozzá tartozó „főző” néha csak egy szelep és három pöcök, amelyeken megáll a lábos. A célnak megfelel. Van drágább is, beépített piezokristályos gyújtóval és műholdvevő antennával.

##### Pet­ró­le­umfőző

Ügyes ember ezt is könnyen kezeli, de óhatat­lanul büdö­sebb, mint a gáz. Nem rob­ba­násveszé­lyes, de igen­csak gyúlé­kony. A bemelegíté­sé­hez szük­séges alko­hol (spiritusz) mennyisége na­gyon megnőhet hu­zatban, ér­de­mes ráeszkábálni egy 800 gram­mos étel­kon­zerv mind­két vé­gén nyitott do­bo­zá­ból egy szélfo­gót, amin a sze­le­lés ér­deké­ben üs­sünk ízlé­ses lyu­ka­kat. A pet­ró­le­umfőző por­lasz­tója gyak­ran el­tö­mődik, vi­gyünk ma­gunk­kal na­gyon vékony drótból ké­szült dűz­nipuco­lót.

##### Benzinfőző

{Szerintem nagyon rulez kis dolog, roppant kis helyen elfér, és csak úgy ontja a meleget. Ha megfelelőképp szélárnyékos helyen használod, és nincs nagyon ledevalválva, akkor gyönyörű, korommentes, egyenletes lánggal ég. Egyetlen hibája, hogy ha elszámolod a naftát (amiből egyébként szerfölött kevés kell neki, egy nagyobb injekcióstűnyivel kényelmesen főzhetsz 5 dl zacskós levest), no szóval ha úgy döntesz, hogy majd utántöltöd, akkor meglepetés érhet ugyanis a tartályában forró benzingőz van, méghozzá túlnyomáson, szóval ha kinyitod, nagy bumm lesz. Rémhírek terjengenek még a begyújtási procedúráról is, megfelelő lazaság esetén ez nem okoz gondot. (Értsd: megtöltés után lazán leöntöd a főzőrózsát benzinnel, és rágyújtasz.)

Vitathatatlan előnye, hogy mindenhol terem bele nafta, ahol az autók nem maradnak szárazon, vitathatatlan hátránya, hogy a benzinespalackot jól meg kell választani (nekem egy piros pléhpalackom van, amit egy patentzáras porcelándugó tömít, némi gumialátéttel, és gyakorlati tapasztalat, hogy nem engedi ki a benzinszagot.) Ha bővebben érdekel a dolog, egyszer szívesen látlak egy kis erődemonstrációra, feltéve, hogy hozol egy deci ólommentes autóbenzint (vagy mosóbenzint, patikabenzint) (*\*Gábor\**)}

##### Spirituszkocka

A legegyszerűbb főzőesz­köz. Szél­csendes helyre rakva egy 400 gram­mos kon­zer­vet egy 3cm\*3cm\*0,7cm-es „kocka” is meg tud me­legí­teni, de már egy kis szél is jócs­kán megnö­vel­heti az üzem­anyag-fo­gyasz­tást. Lehet (?) kapni hozzá min­den­féle ügyes tar­tót, de csinálni sem ne­héz. A leg­egysze­rűbb a 400 gram­mos kon­zerv egyik ol­dalán nyi­tott do­boza, szin­tén ízlé­ses li­kak­kal.

A spirituszkocka seclovák neve Pevny Lieh, Seclovákiában 3cm\*3cm\*8,4cm-es fe­hér-pi­ros-fe­kete papír­do­boz­ban árulták a dro­gériák­ban. (Jól szá­mol­tál, egy do­boz­ban pont egy tucat van.) Nem tudom, Seország és Clovákia kettéválása után mi lett a sorsa ennek a remek árucikknek.

##### Szabad tűz

A legfinomabb az étel ak­kor lesz, ha szabad tűz fö­lött ké­szül, mivel ki­csit meg­füstölő­dik. Éppen ezért ne rak­junk a tűzre mű­anya­got, pet­ró­le­umot stb.

Sza­lonnasütéshez vihe­tünk ma­gunkkal olyan két­ágú acélvillát, amely­nek nye­le be­leszúrható egy botba, így ké­nyel­mes nyár­sunk lesz. A legújabb technológiám: két kihegyezett bicikliküllő, melyeket egy AWAB bilinccsel rögzítek egymással párhuzamosan a botra.

Egy acél ros­té­lyon re­mekül le­het grillezni. Ebből sikerült egy elég profit szereznem: embermagasságú (alumíniumból készült, szétszedhető) 3-láb, felül csigával, és hozzá egy nagy kerek rács. Bogrács is akasztható rá, a lánccal kényelmesen állítható a tűz fölötti magassága.

{}

#### Néhány recept

Főzéskor enged­jük szaba­don szár­nyalni fantá­zi­án­kat. (Lásd *\*3+1\**, ír gu­lyás.) Az olyan meg­jegy­zések­nek, mint pl. „Az én anyukám nem tesz hagy­mát a tejbe­gríz­be”, nincs helyük egy ví­zitú­rán.

Az ember sokkal tolerán­sabb az olyan kajával szem­ben, amely­nek el­ké­szí­té­sé­ben ő maga is részt vett, pláne, ha egész nap nem evett sem­mit, csak lapátolt.

##### Melegétel-kon­zerv

Erre találták ki a spirituszkockát.

Legegyszerűbb felbontás nél­kül melegíteni. Nem kell félni, nem robban (nekem még nem tett ilyet. {}) Csak ar­ra ügyeljünk, hogy egyenlete­sen mele­gedjen az egész: időnként az e célra magunkkal vitt munkavédelmi bőrkesztyűvel vagy ronggyal fogjuk meg, és rázogassuk erő­tel­jesen {és másik oldalával tegyük vissza (*\*Döme\**)}. Kato­na­viselt férfiembe­rek a föld­höz is csap­kod­hat­ják. A kaja visz­ko­zi­tásá­tól nagy mér­ték­ben függ, hogy mennyit kell rázni.

Kell némi tapasz­talat ah­hoz, hogy megtanuljuk, mennyi ideig kell me­le­gí­teni a kon­zer­vet. Ha sza­bad kéz­zel égési sérü­lé­sek nél­kül meg tudjuk fog­ni a do­bozt, ak­kor még biz­tosan nem elég meleg.

Kinyitás előtt za­varjunk min­denkit fedezékbe, majd állít­suk élére a do­bozt, és a leg­ma­gasabb pontján lyu­kasszuk ki úgy, hogy a lyuk ne fe­lénk nézzen. Ha volt ben­ne le­vegő, ak­kor az fog tá­vozni szu­szogva; ha csak szi­lárd és folyé­kony tru­tyit tar­talmaz, azok hőtágulási együttha­tó­ja jó­val kisebb, mint a gá­zoké, és (remélhe­tő­leg) nem fog túl sok ki­spric­celni. A nyomáski­egyenlí­tés után már cse­kély koc­kázattal nyit­hat­juk tovább a dobozt.

##### Zacskós leves

Ennek el­ké­szí­té­se sem igényel kü­lö­nö­sebb szag­ér­tel­met. A zacsekon le­vő fel­hasz­nálói le­írás­ból egyéb­ként min­den ki­de­rül. Két fő típusa léte­zik.

A krémlevesport (zöldség~, gomba~) hi­deg vízbe kell szórni, és úgy me­le­gíteni, ahogy van.

A hagyományost forrás­ban le­vő vízbe kell tenni (de mi van, ha nem ta­lálok a kör­nyé­ken forrást?). Az ínyen­cek fel­javíthatják a le­vest krump­lival, egész fej hagy­mával, virslivel, plusz leveskoc­ká­val. Az ap­róra vágott krumplit a leves­por előtt kb. 5 perc­cel tegyük a forró víz­be, meg is sóz­hatjuk egy ki­csit, de vi­gyáz­zunk, mert a levesporban is van só.

##### Sült vagdalthús

Miután egy évig mást sem ettem, én is idegenke­dem a „nyers” vagdalthús-kon­zerv­től, de meg­sütve megle­pően finom tud lenni.

A kon­zervdobozt nyissuk ki mind a két vé­gén. Az egyik lapot rajta hagyva nyom­juk ki egy kicsit, majd a má­sik vé­gén a do­boz pereme mentén vág­junk le a ki­buk­kanó vé­kony részt. Repeat until el­fogy. A szele­te­ket meg­hem­per­get­het­jük liszt­ben.

Az egyik megol­dás, hogy olaj­ban/zsírban süt­jük ki. (Én úgy sze­retem, ha ko­po­gós keményre sül.) Gril­lez­het­jük is parázson, eh­hez kell egy ros­tély. (Vi­gyáz­zunk, hogy a rács ré­sein ne potyog­jon a pa­rázsba a kaja. Gril­lezéshez ezért le­het, hogy job­ban já­runk, ha nem 150, ha­nem 400 gram­mos vagdalthús kon­zer­vet hasz­ná­lunk, abból na­gyobb szeleteket gyárt­ha­tunk.)

Só, bors, paprika, kecsöp, mustár, jó étvágy.

##### Fóliás rakott krumpli

Kellemes tá­bor­tűzi kaja.

Terítsünk ki egy kb. 30cm\*50cm-es alufóliát, és kétte­nyérnyi te­rü­le­ten rak­junk rá vékony szalonna­sze­le­teket. Erre jöhet a krumpli, kol­bász­karikák, hagy­ma, egyebek, megint sza­lonna, és így tovább, annyi, hogy az alufóliába be tud­juk cso­magolni az egészet. Ezu­tán te­kerjük kör­be még egy réteg­gel. Te­gyük a pa­rázsba, szór­junk a tete­jére is pa­ra­zsat, és fél óra múlva kész a vacsi.

##### Lángos

{(*\*Gyöngyi\**)}

##### Halpástétom

A halkon­zervből kioperál­juk a ge­rinceket, és egy tá­nyérban szét­tran­csí­roz­zuk a ha­lacská­kat. Va­jat, cit­rom­le­vet adunk hozzá, és jól el­ke­ver­jük.

##### Fűzfagomba

A­vagy géva­gomba. Mint a neve is elárulja, főleg fűz­fán (néha géván) te­rem. Eső után tele van vele a víz­part. Elő­nye, hogy sem­milyen más gom­bával nem té­veszt­he­tő össze: sárgás-na­rancsos-vö­rö­ses színű, eme­le­te­sen nő. Miu­tán ki­szá­radt, a tap­ló­hoz hasonlít. Étke­zésre csak az egé­szen friss al­kal­mas (öregen sem mér­ge­ző, csak nem jó), azt a részt használjuk fel, amelybe még könnyedén be­le­sza­lad a kés.

Csak annyit vág­junk le, amennyit meg­eszünk, a többit hagyjuk meg más­nak - il­let­ve irtsuk ki az egé­szet, mi­vel ál­dásos te­vékeny­sége foly­tán el­kor­had a fa, ame­lyen élőskö­dik.

Pörkölt vagy rán­tott gomba ké­szít­he­tő belőle. Nem egy sampion minőség, viszont nem kerül semmibe.

##### Forralt bor

Mindenki más­képp csi­nálja, le­írom az én verzi­ó­mat.

1 liter hideg vízbe szó­rok fél marok­nyi fa­héj+szegfűszeg+őrletlen bors keve­ré­ket, és (ta­lán) 5 evőkanál cukrot. Ha­gyom egy ideig forrni, hogy a víz fele el­páro­log­jon, és kijöjjön a fű­szerek íze. Ezután beleöntöm a bort (1 litert), ha­gyom még egyet rottyanni, és kész. Lehet cit­romlevet is hozzá­ad­ni.

A forralt bor - a teához ha­son­lóan - hi­de­gen is na­gyon finom, de mi­e­lőtt el­tesszük (pl. reg­gelire), ve­gyük ki belőle a fűsze­reket.

A fa­héj+szegfűszeg+bors triót tart­hatjuk három he­lyett egy közös do­boz­ká­ban is.

{Svéd változat a fahéj-szekfűszeg-bors (cukor) + bor recept analógiájára: Fahéj-szekfűszeg-mazsola-száraz narancshéj (cukor) + vörösbor! (Svéd neve: glögg) (*\*Zita néni\**) }

##### Omlett á la Százhalombatta

Hozzávalók 3 éhes személy részére: 3 tojás, 1/4 kg túró, 1 májkrémkonzerv, 1 vagdalt­húskonzerv, kolbász csücske, kevéske összeszáradt sajt. A többit el lehet képzelni...

### Konyha

A konyhaeszkö­zökről a leltár­nál olvashatsz.

Némely kaják el­ké­szí­té­se sok tá­nyért, lábost igé­nyel. Cél­szerű eze­ket egy nagy vá­szonra, nylonra, le­pedőre vagy sátorlapra tenni. (Sátorlap beszerzési lehetőség: pl. 1123 Csörsz u. 9., tel.: 2120700. 1994 őszén 1000 Ft volt darabja. Ragaszkodj a körcikk alakú magyar sátrolaphoz, ne hagyd, hogy rádsózzák az ócska németet.)

A pléhbögre jobban használható, mint a műanyag pohár: a tűzhöz közel téve melegen tarthatod a teádat, és fog­mosóvizet is kényelmesen melegíthetsz úgy, hogy ráteszed a parázsra.

Az ide­á­lis kony­hai szer­szám és evőeszköz a ka­nál­gép. Ezt lesze­re­léskor szokás em­lékbe eltenni (ha csak ennyi a hi­á­nyod, ak­kor nem fogják rád­há­tékázni), de meg is vá­sárol­ható a Katonai Ru­házati Bol­tokban (leg­fris­sebb adat: 1993 ősz, 320 Ft). Bu­da­pesten van egy a Dé­livel szem­ben (1123 Alkotás u. 23-25., tel.: 1566128) és egy az Árpád hídi metrómeg­álló közelében (1134 Ró­bert Károly krt. 45/b, tel.: 1290429). Néha ki­fogy­nak belőle, vásárlás előtt ér­de­mes távrecsegni. Ha az eladó néni nem érti a ma­gyar szót, mondd neki azt ta­goltan, hogy „ka-to-na-i e-vő-esz-köz-kész-let”. A hozzám hasonló profik upgrade-elhetik a kanálgépüket: az enyém­be belezsúfoltam még egy kiskanalat és egy mokkáskanalat is...

{}

### Étkezés

Egyes vélemé­nyek szerint a ví­zitúra lényege. A többi csak körí­tés a za­bá­lás­hoz.

A konyhának hasz­nált sá­tor­lap & Co. megteszi ét­ke­zőnek is.

Ha sátorban eszel, akkor abból garantáltan jut a matracra. Ezért a székelykáposzta-konzervvel csak módjával. A kenyérmorzsát viszonylag könnyen összetakarítják a hangyák.

Ha még esetleg nem nép­sze­rűsí­tet­tem volna ele­get a ka­ta­ma­ránt: a ví­zen cso­rog­va is ehetünk, ez­zel ren­ge­teg időt/evezést spó­rolhatunk (eddigi re­kordunk egy 20 km-es reggelizés volt, kb. 2 óra alatt, erős hátszél­ben vi­tor­lázva). Még a ví­zen fő­zés (na jó, kon­zerv-me­legí­tés) sem bo­szor­kány­ság: a két ke­nu között ke­resztbe­fek­te­tett vizes deszkára tesszük a spiri­tusz­kocka tartó­ját. A ví­zen evés más csó­nak­ban is el­kép­zel­he­tő, de ész­nél kell lenni, a főzés pe­dig ennél is zűrö­sebb. {}

# Egész­ség

Lásd még: *Turista egészségtan* (*\*Zöld kaland\**)

## Tisztaság

### Tisztálkodás

Egy „igazi” ví­zitú­rán csak rit­kán adódik le­he­tő­ség, hogy civi­lizált módon mo­sa­kodjunk. Éppen ezért ke­res­sük az ilyen alkal­makat. (Pl. ha messzi vi­zeken ma­gyar ha­jóval ta­lálko­zol, bizonyára szí­ve­sen be­en­ged­nek a zu­ha­nyozóba.)

Ha elviselhe­tő hőmérsék­letű és tisztaságú a fo­lyó­víz, mo­sakod­ha­tunk ab­ban (állóvízben inkább ne). Köz­ben nyugtatgassuk a biolelkiismeretünket, hogy az ott­honi für­dőká­dunk­ból is előbb-utóbb ide­folyna a szappa­nos lé, nagyjá­ból tisz­tí­tás nél­kül. Esetleg az­zal is ál­tathat­juk ma­gunkat, hogy nem szennyez­zük annyira a környe­zetet a gyár­tó ál­tal umweltfreundlich-nak ha­zu­dott szerrel.

Ha bőviben va­gyunk az ivó­víz­nek, egy locsoló­kanna - és egy tár­sunk - se­gít­sé­gé­vel zu­ha­nyoz­ha­tunk. (A túra esetleges egye­düli nőnemű részt­ve­vője, ha szé­gyel­lős, azt kockáztatja, hogy a fe­jére dől a víz fele, mint ahogy az egy bi­zo­nyos mentőor­vos ki­sasszonnyal meg­esett.) {Remekül hasz­nál­ható e célra a Ma­gyar Hon­védségben rendsze­resített 65 mintájú vegyvédel­mi mentesítő fel­sze­re­lés, ugyanis pedá­los zu­hany ké­szít­he­tő belőle. Nyu­godt szívvel lopjuk el a had­se­reg­től, másra úgysem le­het hasz­nálni. (*\*Puding\**)} (Még egy zuhanyozó-ötlet: összehajtható vizeskanna.) Ha pe­dig a tű­zifa is ren­geteg, meleg vízben le­het mos­dani. Egy ember 10 liter vízzel ké­nyel­mesen le­tu­sol­hat.

A nagy műanyag hordókat használhatjuk arra, hogy a szükséges fürdővízmennyiséget a helyszínre szállítsuk. Aztán reggel lehet szárazra törölni.

Folyóparton előfordulhat, hogy kátrányba lé­pünk, és a csónak is beszennyeződhet a vízen úszó kátrány­folt­tól. Ezt sebbenzinnel lehet eltá­volí­tani.

### Mosás

Né­mi konverzió­val hasz­nosít­ha­tók a tisztálkodás­ról leírtak.

Le­gyen nálunk legalább 1 nagy mű­anyag lavór. Ha le­het, hi­deg vízben is hasz­nál­ható mosószert vi­gyünk.

Azért is jó, ha van a csó­nakon (legin­kább ka­ta­ma­rá­non) ár­boc, mert ki­tű­nően le­het tere­getni az e célból hoz­zákötö­zött madzagokra. Ilyenkor úgy néz ki a jár­gány, mint egy ki­ránduló­ha­jó, csak a szí­nes zász­ló­kat bu­gyik, zoknik és pó­lo­vak he­lyet­tesí­tik.

Ne min­denki egy­szerre csi­nál­jon nagymo­sást, mert össze­vesz­he­tünk a ruhaszárítókötél-kapaci­tá­son.

### Mosogatás

Né­mi konverzió­val hasz­nosít­ha­tók a tisztálkodás­ról leírtak.

A fémből vagy üvegből ké­szült edények, evőesz­kö­zök száraz ho­mokkal tel­jesen zsír­talanít­hatók, így spó­rol­hatunk a mo­sogatószer­rel, és a kör­nye­ze­tet sem szennyez­zük annyira. Fa és mű­anyag tár­gyaknál ez nem megy, és könnyebben kar­co­lód­nak is.

{Szerintem a nedves homokkal jobban lehet nagyobb dzsuvákat letisztítani. Bár az igaz, hogy ennek csekély a zsírtalanító hatása. (*\*Döme\**)}

Ér­de­mes a bográ­csok, lá­basok al­já­ról eltávolítani a kormot (ez is tör­tén­het ho­mokkal), vagy jól el kell cso­ma­golni őket, különben min­den olyan lesz, ami­hez hozzáérnek.

## Egészség­ügyi felsze­re­lés

Induljunk ki ab­ból, hogy a vö­röske­resztes do­bozra (legyen rajta a jel) nor­má­lis kö­rülmé­nyek között nin­csen szükség, de bár­mikor le­het. Ezért le­gyen külön összecsoma­golva (vízállóan), könnyen elérhe­tő és min­denki ál­tal ismert he­lyen. A rendsze­resen szedett gyógy­szere­ket, fo­gal­ma­zás­gát­ló eszkö­zö­ket, napozó­kré­met, szú­nyogri­asztót, sátor- és csó­nak­ja­ví­tás­ra hasz­nált leukoplasz­tot stb. ne itt tart­suk.

Nem árt, ha tud­juk - eset­leg össze is írjuk - a részt­ve­vők fon­to­sabb nya­va­lyá­it: aller­gia, gyógy­szer­érzé­keny­ség, stb.

Az alábbi listán szere­pel­nek csak receptre kap­ható gyógy­szerek is. Leg­jobb, ha egy or­vos isme­rőst (háziorvost) ké­rünk meg, hogy írja össze a listát, ál­lítsa ki a recep­te­ket, és magya­rázza is el, mikor, mi­ből, mennyit.

{}

### Láz- és fájda­lom­csillapítók

Algopyrin

Aspirin

Rubophen (Paracetamol)

Quarelin

### Görcsoldók

No-Spa

Meristin

### Hányinger el­len

Daedalon

Torecan - receptre

### Hasmenés ellen

Carbo activatus

Bolus adstringens

Sulfaguanidin

Reasec - receptre

### Allergia ellen

Calcium-Sandoz pezs­gőtabletta - receptre

Fenistil gél - receptre

Suprastin - receptre

Tavegyl - receptre

### Égési sérü­lésre

Panthenol

### Fertőtlenítők (külsőleg)

jód-párna

Mercurochrom (Solutio Merbromini) - receptre

sebbenzin

(szaliciles) alkohol

### Kötszerek

vízálló sebtapasz

6x6-os steril mull-lap

1/4-es steril mull-lap

leukoplaszt

olló, csipesz, biz­tosí­tótű

fásli

vatta

### Továbbá

lázmérő

pálinka

(*\*Ancsa\**)}

Lásd még: *Gyógyszerkészlet és elsősegélynyújtó felszerelés, gyógyteák* (*\*Zöld kaland\**)

## Elsőse­gély­nyújtás, men­tés

Az elsősegély­nyújtásról a *\*Vöröskereszt\**-ben ol­vas­hatsz kimerítően, de az *\*ABC\** is jól használható. Lásd még: *Elsőse­gély­nyújtás* (*\*Zöld kaland\**)

Egy ví­zitú­rán ugyanúgy elő­for­dul­hatnak balese­tek, sérü­lések, mint más te­vé­keny­ség során. Ne fe­ledjük azon­ban, hogy sok­szor a lakott terü­le­tek­től, te­le­fon­tól na­gyon messze is le­hetünk, és a fu­tásnál vagy eve­zés­nél gyor­sab­ban nem tu­dunk se­gítsé­get hívni, tehát ma­gunkra va­gyunk utal­va (persze vihetünk magunkkal bunkofont, de akkor már érdemesebb inkább otthon maradni). Ennek elle­nére itt csak azokkal a zű­rökkel foglal­ko­zom - igen­csak fe­lü­le­te­sen -, ame­lyeknek vízen na­gyobb a való­színűsége, mint más­hol. Ugyanezt részletesen az *\*ABC\**-ben ta­lál­ha­tod meg. Te­kintsd az alábbi so­ro­kat csak kedv­csiná­ló­nak, és utána ol­vasd el egy szak­könyv erre vo­nat­ko­zó részeit.

Jó, ha van a tár­saságban or­vos (neaggyisten men­tős). Egy egész­ségügyi szak­em­ber ma­gunkkal ci­pe­lésé­vel csak azt koc­káztatjuk, hogy beleköt min­den apró­ság­ba, pl. egyhe­tes parizer reggelire, stb.

Ha a kezelés elle­nére a beteg álla­pota nem javul, vagy to­vább rom­lik, for­dul­junk or­voshoz. (Hitted volna?)

Ha van hivatásos mentő, ajánljuk fel se­gítségün­ket, és utasításai sze­rint cse­le­ked­jünk, il­letve ve­gyük tu­do­má­sul, ha esetleg nél­külünk akar boldo­gulni.

(A horgászattal kapcsola­tos bi­bik­ről l. később.)

### Napszúrás

#### Tünetek

fejfájás

szédülés

hányinger

#### Kezelés

pihenés hűvös, ár­nyékos he­lyen

sok fo­lyadék (tea, li­mo­nádé)

fájdalom­csillapító

### Leégés (napsütéstől)

#### Tünetek

mangalicaszínű, forró bőrfe­lület

„Anyád!” felkiáltás már enyhe érintésre is

hi­degrázás

#### Kezelés

pihenés hűvös, ár­nyékos he­lyen

Panthenol, fényvédő faktort tar­talmazó nap­tej (külsőleg)

### A bőr feltöré­sei

„Evezés közben gyakran elő­for­dul, hogy testünk egyes he­lyein a bőrfe­lüle­tek fel­re­pe­deznek, felhó­lya­go­sod­nak, megke­ményed­nek. Leg­gyak­rab­ban a te­nyé­ren, sar­kakon, térden, fenéken fordulnak elő ilyen bán­tal­mak, ame­lyek igen megke­se­rít­hetik az evező­sök éle­tét. Te­nyerünket az evező szára, sarkunkat a lábtá­masz, fene­künket az ülés­deszka tör­heti fel. Ál­talá­ban ezek a feltö­rések ak­kor ke­let­keznek, ha tes­tünk ned­vesen érint­ke­zik a csó­nak alkatrészeivel. Ezért nem sza­bad sohasem nedves kéz­zel evez­ni, vi­zes fürdőnad­rág­ban csó­nakba ülni; ér­zé­keny lá­búak pe­dig evez­zenek tor­nacipő­ben. Szokjuk meg, hogy külön fürdő- és kü­lön eve­zősnad­rá­gunk le­gyen.

A bőr feltörése ellen még úgy is védekezhetünk, ha a dör­zsölésnek ki­tett fe­lü­le­teket evezés előtt be­faggyúz­zuk. Amennyiben min­den gon­dos­ko­dásunk ellenére mégis ke­let­kez­né­nek feltörések, vízhó­lya­gok, azo­kat sem­mi esetre se szúrjuk fel. Ha maguktól felfa­kadnak, ak­kor fer­tőt­le­nít­sük, hal­vány rózsaszín hi­per­man­gá­nos ol­dattal, majd tiszta védő­kö­tés­sel lás­suk el. Nyu­god­tan to­vább­e­vez­he­tünk, ha feltört tenye­rünket tisz­ta zseb­kendővel át­kö­töz­zük. A na­gyobb feltö­ré­se­ket min­dig seb­ként kell kezel­nünk.” (*\*ABC\**)

Keel­boatban a rossz lapát is oka le­het a te­nyér fel­tö­résé­nek. Tudva­le­vő­leg a keel la­pátjának a nyele nin­csen lak­kozva, ezért itt job­ban ko­pik, a fa erezete mi­att azonban nem egyenletesen, és így rücs­kössé vá­lik. Az ilyen nye­let finom csi­szoló­vá­szonnal te­gyük simává. Ne hosszá­ban csi­szoljuk, ha­nem körbe, és ügyel­jünk ar­ra, hogy a lapát hen­ger ala­kú ma­rad­jon, egyéb­ként hú­zás­kor el­for­ga­tó erő léphet fel, ami húzza a te­nyé­ren a bőrt.

### Vízből mentés

Sajnos, túl sok személyes ta­pasz­ta­lattal nem ren­del­kezem a ví­zi­bal­e­se­tek te­rén. Ne vedd di­csek­vés­nek, de én csó­nak­kal ed­dig még csak ön­szán­tam­ból borul­tam. Vízből egy­szer húztam ki egy ka­pá­lózó kisgye­re­ket, de nekem még éppen le­ért a lábam, szó­val ez sem nagy szám. Egy fel­borult triplet (hárompárevezős ver­seny­ha­jó) le­génysé­gét pe­dig ka­ta­ma­rán­nal mentettük ki, ami szintén nem volt túl ve­szélyes fe­ladat a ka­ta­ma­rán már többször hangoz­tatott stabili­tása miatt.

A mentésnél alapszabály, hogy ne okozzunk na­gyobb bajt, mint amekkora már van, és főleg vi­gyáz­zunk saját tepsi épsé­günkre, mert ha mi is meg­sé­rü­lünk, ak­kor ki fog men­teni? Az anyagi ja­vak mentésé­vel pe­dig csak ak­kor kezdjünk el fog­lal­kozni, ha már min­denki biz­ton­ságban van.

Ha le­het, partról ment­sünk, kinyúj­tott kar­ral, eve­ző­vel, bottal.

Ha a bal­e­set a parttól távol tör­tént, le­he­tő­leg csó­nak­kal ment­sünk. Próbáljuk meg­nyugtatni a baj­ban le­vőt, hogy se­gítünk, ka­paszkodjon nyu­god­tan a csó­nakba, cá­pa­ve­szély nem fenye­get. Ka­jakba, ke­nuba, keelbe csak a csó­nak vé­gén húz­hat­juk ki a fuldoklót, mert egyéb­ként be­bo­rulha­tunk. Keelben természetesen tartani kell a ba­lanszot.

Úszva csak kép­zett sze­mély ment­sen, külön­ben könnyen megdupláz­hat­juk a tra­gé­di­át. Ha a bale­setes eszmé­let­len, ak­kor a mentés ke­vésbé ve­szé­lyes; ilyen­kor az úszva men­téshez elég a jó úszni tu­dás. (Ami azt il­le­ti, ne­kem is el kellene már vé­geznem egy vízbőlmentő-tan­fo­lyamot.)

A kimentett ful­dokló ellá­tásá­ról szintén nálam oko­sabbak­tól ér­dek­lődj. Min­den­kép­pen mutas­suk meg a ki­mentettet orvos­nak is, mert be­kö­vet­kez­het ful­ladás an­nak ellenére is, hogy állapota gyorsan javul.

{Csak olyan kezdjen mentésbe, aki:

1. jó úszó,

2. ért a vízi mentéshez,

3. az adott körülmények biztonságosak (nincs rajta öt tonna vizes ruha, nem görcsölt be valamelyik izma a hideg víztől, nem megy el éppen egy szárnyashajó köztük, stb.)

Ez azért fontos, nehogy egy helyett két embert kelljen menteni. Lehet, hogy ezzel páran nem értenek egyet, de amíg ezek mindegyike nem teljesül, nem szabad mentésbe kezdeni. Előbb célszerű (az első kettő megléte esetén) a 3. pontot teljesíteni. Értsd: megszabadulsz felesleges, úszást akadályozó ruháidtól (egyedül még csak-csak elevickélsz vizes ruhában, de másik embert már nem nagyon fogsz tudni kihúzni), hagysz olyan embert menteni, aki nem görcsöl, megvárod, míg elmegy a szárnyashajó.

Ha már más megtalálta az eltűntet, esetleg odaúszhatsz segíteni, mert elég fárasztó egyedül kihúzni valakit. Arra azért figyelj, hogy ne akadályozd!

Általában célszerű dupla-Nelsonhoz hasonlóan hátulról elkapni az áldozat grabancát. Ez azért jó, mert egyrészt így a feje kinn tartható a vízből, másrészt ha pánikba esik, lefogható, és akkor nem fulladtok meg mindketten.

A búvártanfolyamom vízbőlmentési részén olyasmit tanítottak, hogy eszméletvesztés esetén, ha várhatóan hosszabb ideig tart, amíg partra értek, akkor már útközben mesterséges légzést kell adni. Ez kicsit furának tűnhet, de életet menthet. A mesterséges lélegeztetés szárazföldi szabályait itt is be kell tartani (átjárható légutak: pl. kiszeded a hínárt és az iszapot a szájából, stb.). Maga a procedúra ún. oldalfogással hajtható végre, ami úgy néz ki, hogy bal kezeddel átöleled a delikvenst a jobb hóna alatt. Így magadhoz tudod szorítani, időnként meglélegez­tetni. A jobb kezeddel pedig tudsz úszni, hogy minél hamarabb partra érj.

Párok kipróbálhatják egymással. Csak nehogy más legyen belőle... ;-) (*\*Döme\**)}

### {Borulás

Általában nem direkt történik borulás. Okozhatja váratlan hullám, széllökés, behajló ág, stb., de többnyire alapjába véve figyelmetlenség az ok. Fegyelmezett legénység, és jó kapitány/kormányos esetén nem szokott előfordulni.

A csónak teljes borulása néha letámasztással (a lapát segítségével) elkerülhető {Ez keelboatban a ba­lansz. (*\*Kornél\**)}. Ha azonban már megtörtént, a legfontosabb az EMBEREK biztonsága. Ezt talán mondani sem kellene, de vannak, akiknek ez nem kézenfekvő. Alapvetően mindenki kapaszkodjon a csónakba. Ennek az az előnye is megvan, hogy még vizes ruhában, begörcsölt lábbal is könnyű fennmaradni a vízen, nem kell taposni. Különösen örvényes vízen megszívlelendő tanács! (Hajóval együtt azért már csak nem húz le...) A másik szempont az, hogy eléggé undorító utána a többi csónaknak evezősversenyt rendezni a leúszó lapátok és a borult csónak kihorgászása érdekében.

Az első pár másodperc után kiderül, hogy mindenki megvan-e. Ha valaki hiányzik, érdemes körülnézni, hol van. Ha a környéken, sokat segíthet egy kinyújtott kéz, vagy evező. (Ha már nagyon fuldokolna, fejbe kell csapni. Ne szenvedjen sokat! :) Ugyanígy, a többi csónak is besegíthet, ők ugyanis még egy messzebbre került áldozathoz is oda tudnak evezni. A beszállással azonban csak módjával! (ld. később!)

Ha valaki eltűnt (ez azért szerencsére már ritka), lehet menteni. Erről fontossága miatt részletesen még később.

A borulás során is érdemes betartani a „legkisebb kár” elvét, azaz esetleg kenunál a kormányos be tud úgy ugrani a vízbe, hogy ettől a csónak egyensúlya rendbejön. Így egyrészt csak ő kerül vízbe, másrészt a csónak sem megy tele vízzel, és a csomagok sem áznak el (nem beszélve az elveszésről). Ez persze kajaknál nem műxik.

Ha az emberek megvannak, lehet összeszedni a csónak körül úszkáló mindenfélét. A víznél nehezebb cuccokat jó, ha a már biztonságban levő emberek még a legelején kiszedik, mert azok igen hamar elmerülnek. (Az emberek biztonsága esetén a cuccok között még érték, fontosság szerint is lehet rangsorolni, de ez gondolom nyilvánvaló.)

Borulás után beszállni saját csónakba csak akkor célszerű, ha az felfelé áll, és nincs tele vízzel. Kajakokba a far (legelöl ülő embernél esetleg az orr) felöl, a csónakot lovaglóülésben lábaink közé kapva lehet elaraszolni az ülésig. Ezt a manővert érdemes még indulás előtt, üres csónakkal kipróbálni. Kenukba a legelső és a leghátsó ember a kenu végén (figyelem! nem oldalán!) fel tud húzódzkodni, és beülni. Utánuk jöhetnek a többiek, mert ekkor a bent ülő(k) már tud(nak) ellent tartani. (*\*Döme\**)}

Érdemes elolvasni még e témában *\*Madárvédő Golyókapkodó\** felső-tiszai kalandjait.

## Szú­nyogok, kul­lancsok, böglyök, hor­gászok (én ugyan nem)

### Szúnyogok

A frekventált üdülőterüle­te­ken (Du­na-kanyar, Bala­ton) ál­talában rend­sze­res a szú­nyogirtás, de nem árt egyéni­leg is védekeznünk. Testre ke­nen­dő szú­nyog­ri­asz­tószert szag után vásároljunk. Sze­ren­csé­re most már le­het kapni egé­szen el­vi­selhe­tő illatú nyenyőket is.

Hogy a szú­nyog hatásos el­len­szere a füst, az na­gyobb részt babona. (Egy­szer a Szi­getközben ki­próbál­tam: a tűzre ned­ves a­vart, füvet szór­tunk, és beálltam a tö­mény füstbe. Tény, hogy ott bé­kén hagy­tak, de én sem bír­tam sokáig. Mi­helyst ki­jöttem, újra el­leptek.)

{Larousse szerint a tűzre dobott vaddohánylevelek elűzik a szúnyogokat. Nos, ebből a hiedelemből legfeljebb annyi igaz, hogy a bűz elől bemenekülünk a sátorba, ahol tényleg kevesebb a szúnyog. (*\*Döme\**)}

A sátor cipzárja mindig le­gyen behúzva. Ha a szú­nyogháló nem zárható tel­je­sen, ak­kor nem so­kat ér. A leg­rosszabb, ha nyitva a sá­tor, oda­benn ég a lámpa, és van is benn va­la­ki. Ez mág­nesként vonzza a vér­szí­vó­kat. A ki- és bemászás gyors le­gyen. Lefekvés előtt ren­dez­zünk vér­für­dőt a szú­nyogok kö­zött. Ez szó sze­rint ér­tendő, ugyanis a jóllakott szú­nyog­ból ki­végzés után egy hátbor­zon­ga­tó vérfolt lesz. Akit ez za­var, az ne a sá­tor ol­dalán csapja agyon őket, mert ne­he­zen jön ki a folt. Za­varjuk fel és nyírjuk ki az eset­leg már bó­bis­koló vám­píro­kat is, mert ha csak egyet is élet­ben ha­gyunk, az egyrészt reg­gelig biz­tos be­le­kós­tol va­la­kibe, más­részt rohadt idegesítő fé­lá­lom­ban a züm­mögé­sét hal­l­gatni a fü­lünk kö­rül.

### Kullancsok

Időnként vizsgál­juk végig egy­más testét (a ku­tyusét is; erről rész­le­te­sebben l. ké­sőbb), nincs-e bennünk kul­lancs.

Itt nemrégiben még egy másfél bekezdés hosszú fejtegetés állt, hogy mivel kell bekenni a qllancsot, és milyen irányban kell kicsavarni. Nos, mint azóta kiderült, a legjobb rögtön kitépni a dögöt magadból. Ugyanis nagyon sok kullancs Lyme-kórral fertőzött. Ha bekened nyenyővel, akkor megfulladás előtt még belédöklendezi a kórt, míg ha egyből kiszeded, akkor ezt jó eséllyel megúszod, legfeljebb felszínileg begyullad, na sag schon. Az esetleg beszakadt fej sem tud öklendezni, de szedd ki azt is sürgősen.

Nekem már volt Lyme-fertőzésem (valószínűleg mert nyenyőztem), kis feleségemnek még nem (valószínűleg mert ő azelőtt is a kutyáknál használatos módszert alkalmazta saját magán.) Szóval: Ha a fürdőkádban ücsörögvén egy egykori kullancscsípésed környékén (nem az erdőben, hanem magadon, te majomfelsőrész) ún. kokárdaszerű foltra lelsz, azaz egy 3-10 cm átmérőjű pirosas gyűrűt a bőrödön, akkor **heuréka**, megtaláltad magadon a Lyme-fertőzés tünetét. Pánikra semmi ok, mássz ki a kádból, törülközz meg, és irány a budapesti Szent László Kórház Lyme-ambulanciája. (Elvileg kell beutaló a házinak nevezett körzeti orvosodtól, de a Lyme-főnöknő szerencsére nem a papírral foglalkozik, hanem veled. Azért tisztázd velük a 2150219 telefonszámon.) A doki néni megnéz, közli, hogy tényleg, és felír neked 6 doboz Doxicyclint, 10%-os térítéssel (legyen nálad TB-kártya). Ezt egy hónap alatt elfogyasztod, utána visszamész, véredet veszik, és 2 héten belül megvan az eredmény. Esetemben negatív volt, ami pozitív.

Minél hamarabb fedezed fel a tüneteket magadon, annál jobbak az esélyeid. Én 1 hónappal a csípés után kaptam a gyógyszeres kezelést, és így a gyógyulás már előre szinte 100%-ig garantálható volt. Ha viszont 1-2 év elmúltával mész el orvoshoz, amikor már fájnak az izületeid, akkor kis szerencsével életed végéig megmarad valamennyi a Lyme-kórból.

{Mivel Magyaror­szágon az utóbbi években na­gyon el­szaporodtak azok a ql­lancs­ok, ame­lyek az agy­hártya­gyul­la­dást okozhatják, ja­val­lott vé­dő­ol­tást be­sze­rezni. Ez in­gyen kapható a körzeti doki­tól, tu­domá­som sze­rint két oltás kínjait kell el­vi­selni, cse­rébe több évig vé­dettséget ka­punk a dö­gök ál­tal ter­jesztett nya­va­lya ellen. (*\*Puding\**)}

### Böglyök

{A bögöly igen alattomos vér­szívó dög. Jel­lem­zője, hogy képes hosszan kö­vetni a ha­jót, pánikot okozva a fe­délze­ten, ami jel­lem­zően a nőnemű le­génység hisz­té­ri­kus ugrá­lá­sai kö­vetkeztében akár boru­lással is vég­ződ­het. A bög­lyöt ne­héz ir­tani: vízbe fojtani, főbe lőni, akasztani rop­pant kö­rül­mé­nyes. Legegy­sze­rűbb rá­vágni egy nagyot, s ek­kor „[...] el­lened, ki szí­vednek nem kedves, meg­dög­lend.” (*\*Puding\**)}

### Horgászok

A horgászok és az evező­sök kö­zött szintén igen fe­szült a viszony. A konf­lik­tust az okozza, hogy a lusta eve­ző­sök fel­fe­lé vagy erős ellen­szél­ben a part mel­lett evez­nek, és nem haj­landóak a néha több mázsás csó­nakkal kike­rülni a pár dekás da­milt, to­vábbá elriaszt­ják a ha­la­kat. Hoz­zám az el­múlt ne­gyed szá­zad so­rán a kö­vet­ke­ző­ket vág­ták felhe­vült hor­gászok:

horog, súllyal és damil­lal (másik vé­gén a hor­gász a par­ton)

kő

teli csalisüveg

szitok, mocsok, átok, családfám

Egy­szer pe­dig begázolt utá­nam egy, kihasz­nálva zsenge ifjúkoro­mat és véd­te­len­sé­ge­met. (Ez a mondat egy horgász ismerősöm szerint nagyon erotikusan hangzik, pedig egyszerűen arról van szó, hogy az illető megvert.)

Ha damil kerül utunkba, ud­varia­san kérjük meg a hor­gászt, hogy húzza be (bár soxor őrizetlenül ma­rad a bot, ami szabályta­lan). Ha erre bár­do­latla­nul re­a­gál, ak­kor kez­dőd­het a harc. (A csó­nakba akadt vagy utá­nunk ha­jí­tott hor­gász­kész­séget el­vinni tör­vénybe üt­köző dolog, de se­gít levezetni az indu­lataidat. A hor­gá­szét nem.) Ha tel­jesíti ké­ré­sün­ket, udvariasan kö­szönjük meg. (Hátha még­sem bízza el magát.)

„A bőrbe szúró­dott hor­gász­hor­got ne­héz eltávo­lí­tani a horog sza­kálla mi­att; ezért csak ak­kor kísé­relje meg, ha or­vosi se­gít­ség nem áll ren­del­ke­zésre. Ta­ná­csolja a sé­rült­nek, hogy a horog eltá­vo­lítása után for­duljon orvos­hoz, ha te­tanuszfer­tőzés elleni védett­sége kétséges.” (*\*Vöröskereszt\**)

Közismert a lég­puskás hor­gász esete a verseny­ka­ja­kos­sal. Ez a tör­ténet azon­ban egy másik ta­nul­sággal is szolgál, neveze­tesen, hogy nem sza­bad ke­resni a bajt. Ne evez­zünk be egy öbölbe csak azért, mert ott ázik egy ma­dzag.

Ha levetkőzzük előítélete­inket, az kifejezetten hasz­nos is le­het. Sőt, ér­dek­ből akár sze­ret­hetjük is a hor­gá­szo­kat. Több alkalom­mal si­ke­rült ha­lat lej­mol­nunk tőlük, egy­szer egy öreg bá­csika pe­dig még a ha­lász­le­vet is meg­főzte ne­künk. (Egy hor­gász kedvessége és halfo­gászati si­ke­res­sége ál­ta­lá­ban egyenes arány­ban áll egy­más­sal.)

## Vizeink tisztasága

{Sok koszos folyót láttam már, de a Sajót és a Bódvát nem nagyon lehet felülmúlni. Ezeket a folyókat nem a vízitúrázók miatt lepi el a szemét, hanem az ott élő „polgárok” túrják bele gátlástalanul a mocskukat a vízbe. (*\*Zsolt\**)}

# További tippek

## Dokumen­tá­ció

### Fényképezés

Én teljesen auto­mata fényké­pező­gépet hasz­ná­lok: pl. megmondha­tom neki, hogy lo­pózzon Pu­ding mögé, bil­lentse fe­nékbe, és fo­tózza le a bamba po­fáját, amit utá­na vág. Ál­talában min­den ké­pem si­kerül, de ez nem az én di­csőségem, ha­nem a ma­si­náé. Persze a naple­mentét nem tu­dom meg­örö­kí­teni, de ar­ra ott van Puding.

Fotó­művészek­nek:

{Néhány dol­got nem árt ész­ben tartani vízenfotózás köz­ben. Ha nincs gé­pünkön fény­mérő, csak saccol­juk a fény­vi­szonyokat, ne feled­jük, hogy az egész kint tar­tóz­ko­dás kö­vetkez­té­ben sze­münk hoz­zászokik a ve­rő­fény­hez, nem úgy a kamera sö­tétjében qksoló film, ne exponál­juk túl a fil­met. Ha fénymé­rőnk átla­got szá­mol a képre, ve­gyük számításba, hogy a nagy víz­fe­lület tükrözi a Nap, va­la­mint az égbolt fényét, ebből ki­fo­lyólag a lényegi dol­gok alul­expo­nálódhat­nak. Sze­ren­csénk van, ha ún. spot mérés funkcióval ellátott kame­rával bí­runk, ekkor a fény­mé­rést a ben­nünket érdeklő objek­tumra mér­jük (topless gép­ház).

A profi, aki ter­mé­sze­tesen fe­kete-fehér filmet hasz­nál, a parti nö­vény­zet fo­tó­zásakor ne fe­lejtse el fel­tenni a hal­ványzöld szín­szűrőt, a he­lyes szín­arány vissza­adása érde­kében. Ál­talában ja­va­sol­ható uv szű­rő hasz­ná­lata (ez rá­adásul az objektívot is védi).

Viselkedjünk mér­téktar­tóan, és csak ritkán áztas­suk vízbe a kame­rát.(*\*Puding\**)}

### Túranapló

Vezess túranaplót (dátum, *fkm*, ese­mény). Egy­részt jó lesz majd az uno­kák­nak mu­to­gatni (a fényké­pek­kel együtt), másrészt bő­víthe­ted a ki­e­gé­szí­té­sek listá­ját jelen mű végén.

Mi ezeket szoktuk meg­örökí­teni:

tá­borhe­lyek (alaprajzzal)

ébresztő, takarodó idő­pontja (személyekre le­bontva)

étkezések időpontja, menü (személyekre le­bontva)

kiadások (tételesen és szemé­lyekre le­bontva)

zsi­li­pe­lések idő­pontja, várako­zási idő

ta­lálkozás magyar ha­jó­val (külföldön)

bal­e­set, sérülés, „rendkívüli ese­mény”

vízből kifogott te­nisz­labda (Németországban rengeteg úsz­kál a Du­nában)

városnézés

stb.

{Célszerű a túranaplóba a vízállást is bejegyezni, mert így a következő években a vízállásjelentés alapján előre lehet tudni, hogy a táborhelyek melyike lesz használható, illetve melyik holtágat lehet meglátogatni. (*\*Döme\**)}

Igyekezzünk min­den nap este meg­írni az aznap tör­ténteket, mert na­gyon ne­héz be­hozni a lema­ra­dást. Több kéz többet ír, szó­val nem baj, ha nem csak egy kró­ni­kás van. Ér­de­kes do­log szeptem­ber­ben a tö­re­dé­kek­ből és az ellent­mondó leírá­sok­ból kihá­mozni, hol is jártunk tu­laj­donképpen.

## Csó­nak­szál­lí­tás

A különböző csó­naktípu­sok szál­lí­tási módjáról már ejtet­tem néhány szót.

Ha 1-2 kajakot vagy ke­nut szál­lí­tunk, ér­de­mes autó(ko)n, tető­cso­mag­tar­tón vin­ni. Egy kocsin 2 csó­nakot csak ak­kor szál­lítsunk, ha van eh­hez speciális tar­tónk. Egyéb­ként fejjel le­fe­lé he­lyezzük el a csó­na­kot és na­gyon gondosan rög­zít­sük. A csó­nak és a csomag­tartó váza közé rak­junk sziva­csot vagy gumilapot, és a csó­naktestet kötéllel erő­sítsük a cso­mag­tartó­hoz. (Ehhez én két­méte­res gurt­nit hasz­nálok, egyik vé­gén két vas­ka­rikával. Ezzel két­szere­sen átfo­gom a csó­na­kot, és a kari­kákba be­fű­zöm a másik vé­gét úgy, hogy nem tud kilazulni.)

A csó­nak két vé­gét kö­tözzük a lökhárítóhoz, il­letve jobb eset­ben az alatta le­vő kam­pók­hoz. Ha nincs ilyen kampó, vagy csak egyik oldalt van, akkor csináltassunk az alvázra, megéri. Hátul úgy ve­zes­sük el a köte­let, hogy a kipu­fogó ne ol­vassza/égesse el. Jó, ha a kötélnek van némi ru­gal­mas­sága, de a gu­mi­pók ön­ma­gá­ban nem elég.

A lapáto­kat, ár­bocot, ki­sebb hor­dókat berak­hat­juk a csó­nakba, és az ülés­hez erő­sít­het­jük gu­mi­pók­kal. (Ehhez per­sze az kell, hogy az ülé­sek masszívan le­gye­nek a csónak­ban.)

A kerékcseréhez hasonlóan, pár km megtétele után ellen­őrizzük a rög­zí­tést.

Az Igazi Vízitúrázó a Szent Túrázásnak rendeli alá egyéb cselekedeteit, így pl. autó­vásárláskor figyelembe veszi a csónakszállítás szempontjait is. Ezügyben nem tudok sok bölcsességet mondani, de konkrétan elmesélhetem, miért volt hiba, hogy Suzuki Swift-et vettem:

1. Nagyon kicsi a csomagtartója, ha ketten benne ülünk, a maradék helyet (hátsó ülést is) megtölti a cucc már egy félkomoly túra esetén is.

2. Túlságosan hátul van az utastér, így egyrészt a kenu a megengedettnél jobban kilóg hátra, másrészt nagyon körülményes elöl a fel- és lerakás.

3. Nincs tisztességesen kialakított lehetőség a tetőcsomagtartó számára. Ami hozzá kapható, az a tetőre fekszik fel, és a hozzáadott cetli szerint 40 kg-ig terhelhető. Naná, hogy behorpadt a tető a mázsás kenumtól.

Az régi jó „kockalada” minden szempontból jobb volt.

Több csó­nak, vagy keel­boat esetén trélerre van szük­sé­günk. Kisebb tré­le­rek­kel, vagy utánfu­tóval sport­egye­sületek is rendel­keznek. A Nép­sta­di­on és Intéz­ményei c. cég­nek is van olyan te­herau­tója, ame­lyen keel­boatot le­het szál­lítani. {}

A csó­nakszál­lító jár­művet ne en­gedjük teljesen a vízpartra, mert be­süllyed­het ten­ge­lyig.

Ha a keelboatok villáit le­csa­va­roz­zuk, jobban elférnek a tréleren (és mellesleg a fel- és lepakolás is egyszerűbb). Ez nem mindig triviális feladat, mert szegény kapupántcsavarok ehhez nincsenek hozzászokva. Gya­ko­ri, hogy csa­varjuk az anyát, és az egész miskulancia együtt forog vele. Ilyenkor fűrészeljük be a ka­pupánt­csa­var fejét hossz­irányban - azaz tulaj­don­­képpen alakítsuk át normál fejes „apacsavarrá” -, és egy nagy csavarhúzót a résbe téve akadályozzuk meg az elfordulást. Le­gyen kéz­nél tar­ta­lék­csavar, mert né­hány gallyra fog menni - pl. az Istennek sem jön ki, és fűrésszel le kell fe­jezni -, pá­ran pedig mexöknek. (Utóbbi ellen megvéd, ha a villa leszedése után rögtön vissza­rög­zít­jük a csa­va­rokat a csó­nakba). A lesze­dett villákat pedig párosával vagy négyesével kötözzük össze spár­gá­val vagy szixa­lag­gal.

A trepniket és egyéb kallantyúkat csak akkor hagyjuk a csónakban, ha kisdobos becsszóra megesküsznek rá, hogy nem fognak útközben kipotyogni (A keel fejjel lefelé zötyög a teherautón n\*100 km-t.) Az elha­gyott alkatrész nemcsak hiányozni fog a túrán és a későbbiekben, de kieséskor agyonütheti a tréler mögött autókázó­kat is. A leszerelt cubehört gondosan rakjuk el, mert a platóról is lerepülhet.

Nem árt, ha tudjuk (fel- ill. ráírjuk), hogy melyik leszedett izé melyik csónakhoz tartozik.

{Mit gondolsz, hány kenu (3-4 személyesek) fér fel egy 6 méter hosszú motorcsónak szállítására tervezett utánfutóra. Talált, süllyedt (illetve nem). 13. Kicsit sokáig tart, de megoldható. Nem tudom, ismered-e, van egy igen elterjedt, csővázas utánfutó, arról van szó. Nem szélesebb, mint az autó, az elején az akasztó kb. két méter hosszú, aztán jön egy kb két méter hosszú „sima” rész, aztán még egy másfél méteres sima rész, aztán még valamicske kis hosszítás, aztán a nagy semmi. Ez összesen kb. hat-hét méter. Mint köztudott, egy kenu hossza kb. 4,5 méter. Kivéve azt, amelyik az enyém, mert az 5,5 méterre nőtt nagykorára. Kicsit elkeseredtünk, amikor felraktuk a bálnát és jószerivel az egész szállítóalkalmatosságot elfoglalta. De megerősítettük a szívünket, hiszen nem volt visszaút, másnap indult a banda. Tehát felpakoltuk az enyémet alulra, fejjel lefelé, mellé két kisebbet oldalt-fejjel lefelé. Ez eddig ugye 3. Ekkor már volt némi hely a többinek, mivel kicsit kiszélesedett a rakomány. De azért még az első szinten elhelyeztünk még két kenut úgy, hogy a hegyük a vonóhorog felett volt valamivel. Legalább áramvonalasak voltunk. Erre az alapozásra nyomtunk még egyszer öt kenut, az már akkor 10 volt, és légvégül a boglya tetejére felpöccintettünk még hármat, ami már nem volt túl nehéz, csak veszélyes. Úgy néztünk ki, mint egy szénakazal-szállító teherautó. De azért jól bírta Pestről Bécsig. Szegény Aleko, kicsit hörgött a vontató szerepé­ben, de nem hagytunk neki pihenést. Kötélből kötözés közben vagy negyven méter elfogyott. A végén még a kútásó karnyi vastag 'spárgát' is elhasználtuk.

Aztán volt egy másik szállítás, amikor (szintén Bécsre menet) 25 kenu mosolygott a direkt kenuszállításra épített, de kicsit (már megint) túlpakolt 10 méternél hosszabb utánfutó tetején. (*\*Madárvédő Golyókapkodó\**)}

A tréler sofőrje jó eséllyel sokadszor szállít ilyen rakományt; hallgassuk meg a tanácsait.

Kajakot, ke­nut vonattal is le­het elvileg szál­lítani, de az alapján, ahogy sze­gény brin­gám­mal bán­tak egy­szer a MÁV-osok, nem tudom jó szív­vel ajánlani. Ar­ról nem is be­szélve, hogy az ál­lo­másig és ‑tól is meg kell ol­dani va­la­hogy a szál­lí­tást. {Im­máron kb. 8 éve Pesten bé­rel­tünk csó­nakot. Egy teherautóval elég­gé drágán elvitet­tük a pá­lyaud­var­ra, ahol (ha jól em­lékszem) nem túl drá­gán felad­tuk (de extra díjat kel­lett fi­zetni, mert hosszú volt a ke­nu). Vo­nat­tal fel­mentünk To­ka­jig, és vártuk a csó­nakot, aminek a kö­vet­ke­ző vo­nat­tal kel­lett volna meg­jön­nie (a mi­én­ken nem volt poggyászko­csi). Estig nem jött meg, a Ti­sza-par­ton, a híd tö­vében (ak­kor még nem tudtuk, hogy a túloldalt a kem­ping) sát­raz­tunk. Kis­sé morco­sak lettünk, hogy hol a csó­nak, sze­ren­csé­re az egyik srác apja MÁV-os, így belső szolgálati vona­lon kezd­tünk nyo­mozni. Kide­rült, hogy azon a vona­ton, amivel jönnie kellett vol­na, csak olyan fél-poggyász­kocsi volt, amelybe nem fért bele... Az­tán kap­tunk hírt, hogy Miskolcról már el­in­dult... Szó­val ott áll­tunk a par­ton, (és a pe­ronon) és vár­tunk a csó­nakot, ami vé­gül is kb. 3-4 nap ké­séssel jött meg. Utána a 2 hetes tú­raútvo­na­lon evez­het­tünk, mint a bo­lon­dok... (*\*Godly\**)}

Szét­szedhe­tő vá­szon­kajakkal szál­lítási gondjaink nagy ré­sze meg­old­ha­tó, mivel sze­mély­poggyász­ként ma­gunkkal cipel­het­jük.

Ha nagyobb tár­sasággal egy messzi fo­lyóra akar­tok menni, ér­de­mes utá­na­ér­dek­lőd­ni, nem le­het-e hely­ben hozzá­jutni csó­nakhoz. Tokaj­ban pél­dá­ul ke­nukat le­het bérelni {Tiszafüreden úgyszintén (*\*Puding\**)}, és fel is szál­lít­ják pl. Ti­sza­becsig.

A Nemzetközi Du­natúra részt­vevő­inek csó­nak­jait ha­jón vi­szik fel Ingolstadtba {}. Saját magad­nak meg­szer­vezni egy ilyet eléggé ne­héz­kes.

## Külföldi túra, határ­víz

A csó­nak kül­földre szál­lításá­hoz elvileg kel­lene kivi­teli en­ge­dély az MNB-től, de eddig még nem kértek sem­milyen papírt a határon, amikor Né­met­or­szágba vit­tük a ke­nukat. {}

Vigyünk magunk­kal magyar zász­lót, amit a tá­bor­he­lyen, és ha van árboc, a csónak­ban is húzzunk fel. Ne ke­se­redjünk el, ha folyton olasz­nak néz­nek ben­nün­ket, ha­nem vi­lá­gosít­suk fel a tu­datlanokat. (Nemes bosszút áll­hatunk, ha a né­me­te­ket belgá­nak, az osztráko­kat pe­dig len­gyelnek néz­zük.)

Ha­tárvízen egyébként köte­lező is a felségjel­zés a csó­na­kon. Ha nincs zász­lód, szi­ge­te­lő­szalag­ból ra­gassz egy pi­ros-fehér-zöld négyzetet a csó­nak olda­lára. A ha­tárví­zi enge­dély sze­ren­csé­re mexűnt, és a ha­tár­őrök sem igen mo­lesztálják a ví­zitú­rá­zókat.

Fel­hívom a fi­gyel­met, hogy állam­határt át­lépni csak határ­átkelőhe­lyen sza­bad. Az, hogy mi meg­úsz­tuk az alábbi cikk-cak­kokat, az csak a sze­ren­csé­nek és az eny­hülő (?) külpolitikai hely­zetből adódó laza határ­őri­zet­nek köszönhe­tő. A zá­rójel­ben le­vő év­szám jelzi, mikor jártam ott leg­utóbb, azóta megvál­tozha­tott a hely­zet. (A hatá­rok nem.)

A *\*KRESZ\** sze­rint a Dunán a ha­jó­zó­út széléig, a Tiszán a határvo­nalig tá­vo­lod­ha­tunk el hazánk part­jai­tól.

A *\*Baedeker\** a határvizeken csak a magyar ol­dalt írja le, ér­de­mes a hi­ány­zó részt be­sze­rezni (teljes km mu­tató a Du­náról, szlovák km mu­ta­tók stb.).

Ha csak itthoni tú­rát terve­zünk, de határvízen is ha­la­dunk, vi­gyünk ma­gunkkal út­levelet, hátha kedvünk szottyan papíron is átruc­canni.

### Du­na

#### Német-osztrák határ (1991)

A közös határ­szakasz a 2222,9 *fkm* és a 2201,8 *fkm* között hú­zó­dik (*JP* Auszt­ria). Az 1985-ös kia­dású *\*DKV\** szerint itt bizonyos he­lye­ken ti­los ki­kötni, mi nem próbáltuk ki, de manapság már min­den bi­zonnyal nem ha­rapják le ér­te az ember fejét. A ví­zi határát­kelő 2209,8 *fkm* *BP.* Szerintem itt is át le­het lógni, de megéri ki­kötni, és szu­ve­nír­nek kérni egy pecsétet az útlevélbe, ilyen ugyanis csak a ví­zi­tú­rá­zók­nak jár.

#### Osztrák-szlo­vák határ (1991)

A közös határ­szakasz az 1880,3 *fkm* (*BP* March fo­lyó) és az 1873 *fkm* kö­zött hú­zó­dik (*BP* Szlová­kia). A ha­tár­sza­kasz kezdetén *BP*, és nem sokkal Po­zsony (1870 *fkm*) előtt *BP&JP* vannak ponto­nok, itt a szlo­vák ha­tár­őrök elma­gyarázzák (ma­gya­rul), hogy hol van Pozsony­nál a ví­zi ha­tár­át­ke­lő, ame­lyet sem 90-ben, sem 91-ben nem si­ke­rült meg­ta­lálnunk, de azó­ta is nyu­god­tan alszunk.

#### Szlovák-ma­gyar határ (1991)

A közös határ­szakasz az 1850,2 *fkm* és az 1708,2 *fkm* (*BP* Ipoly) között hú­zó­dik (*JP* Magyaror­szág). A ren­del­ke­zések szerint vízen csak Ko­má­rom­ban (1770,4 *JP&BP*, majdnem a közúti híd alatt van egy-egy pon­ton) sza­bad át­lépni Ma­gyar­or­szág­ra, ami nagy marhaság, de ne próbáld erről meg­győzni a ha­tárőröket (nekünk nem si­ke­rült). Mi mindkét oldalon több­ször ki­kö­töt­tünk, de csak a magyar ol­da­lon tá­boroztunk.

A szlovák-magyar viszony felhősö­dését jelzi, hogy 91-ben - némi hu­za­vona után - még át tud­tunk hiva­ta­lo­san evez­ni Eszter­gomból Pár­kányba (1718,6 *fkm*), de a ha­tár­őrök megígérték, hogy ősz­től ez már nem fog men­ni.

Hogy a Duna elterelése óta mi hol van, azt nem tudom.

### Tisza

#### Ukrán-magyar határ (1992)

A közös határ­szakasz a 744,5 *fkm* és a 719,3 *fkm*, majd a 643 *fkm* és a 625,8 *fkm* (*JP* Ukrán-Szlovák ha­tár) kö­zött hú­zó­dik (*BP* Ma­gyaror­szág). Ti­szabecsnél a túl­parton ta­lál­koz­tunk két ukrán ha­tárőrrel, akik „par­tizán”-nak szólí­tottak min­ket, és ci­garettát kértek. Ké­sőbb ki is kö­töt­tünk az uk­rán olda­lon, és nem lőt­tek le bennün­ket. (Lehet, hogy csak azért, mert nem láttak meg.)

#### Szlovák-ma­gyar határ (1992)

A közös határ­szakasz a 625,8 *fkm* (*JP* Ukrán-Szlo­vák határ) és a 620,8 *fkm* kö­zött hú­zó­dik (*BP* Ma­gyar­or­szág). Tiszabezdéddel szemben a szlo­vák ol­dalon (622?? *fkm* *JP*) van egy szabadstrand, itt nem kötöt­tünk ki, de úgy tűnt, hogy gond nél­kül le­het.

### Maros

#### Román-magyar határ (199?)

A közös határ­szakasz a 49,5 *fkm* (*JP* Élővíz-csatorna) és a 28,4 *fkm* kö­zött hú­zó­dik (*JP* Ma­gyar­or­szág). Itt nem annyira felhőtlen a tiltott határátlépés.

### Fertő-tó

Lásd: *A Fertő-tavi vízi közlekedésről*.

## Zsi­lipelés

A zsi­lipelés ál­ta­lában ingye­nes. Ha fi­zetni kell, és so­kall­juk az össze­get, mér­le­geljük, hogy mek­kora fá­rad­ságba és időbe kerülne át­ci­pelni min­dent. (A tiszalöki zsiliphez az egyhónapos karbantartás első nap­ján ér­keztünk, szem­mel láthatóan egyben volt még a szerkezet, de a zsilipeléssel már leáll­tak. Gon­doltuk, egy ez­re­sért - akkor még nagy pénz volt - csak át­engedne a zsilipőr. Végül mégis az átcipelés mellett döntöttünk, mert nem mértük fel, ez mekkora meló lesz. Miu­tán ráment a fél napunk, meg­fogadtuk, hogy Kisköré­nél bár­mekkora összeget kér a zsilipfőnök, berakjuk a zse­bébe - csakhogy addigra azt a zsilipet már el­kezdték szét­szedni.)

Ál­talában pi­ros ill. zöld lám­pák jelzik, be szabad-e menni va­la­me­lyik zsi­lip­kam­rá­ba., il­letve ki sza­bad-e jönni onnan (ha­józsi­lipnél a zöld el­sősor­ban a ha­jók­nak, a pi­ros vi­szont min­denki­nek szól).

A zsi­lip­kam­rá­ban ka­varog a víz, ezért ér­de­mes a fal­nál ka­pasz­kodni, a két zsi­lip­kaputól távol (a két pi­ros vo­nal kö­zötti részen). Minden cs­ó­nak egyéni­leg oldja meg a ka­pasz­kodást, ne ka­paszkodjunk össze. Keel­boatban nem tud­juk a kapasz­kodót megfogni, ezért tartsuk jól a ba­lanszot, és próbál­juk la­víro­zással egy hely­ben tar­tani a csó­nakot.

A nagy ha­józsi­li­pek kamrájá­ban szoktak olyan ki­kö­tőbó­ják lenni az ol­dal­falban, ame­lyek együtt mo­zog­nak a vízszinttel. Ezekhez elvileg oda­köt­het­jük ma­gunkat, de fi­gyel­jünk egy-két ap­róságra:

1. Ne feszítsük meg teljesen a ki­kötőkö­te­let, mert le­het, hogy csak pár cm víz­szint­süllyedés után moz­dul meg a bó­ja, és ilyen­kor utá­na kell en­ged­ni.

2. Az ördög nem alszik, szó­val le­het, hogy a bó­ja egyál­talán nem jön le, ké­szít­sünk elő tehát baltát vagy éles kést, hogy vég­ve­szély ese­tén el­vág­juk a köte­let.

Mindezek alapján a függőlegesen elmozduló ki­kö­tőbó­jához való odakötö­zést csak ka­ta­ma­rán­ban ja­vas­lom, mert ezt nem fe­nye­geti (annyira) a felbo­rulás ve­szé­lye. Más jár­műben in­kább kéz­zel kapasz­kod­junk. Rögzített kikötőbakhoz, létrafokhoz stb. pedig soha ne kötözzük oda semmilyen csónakot a zsilipkamrá­ban, mert a vízszint változni fog. (Láttam már ke­nut így felbo­rulni.)

Fi­gyeljünk a zsi­lipkezelő uta­sítá­sa­ira.

### Önkiszolgáló zsi­lip

A Dunán a **2581,4** *fkm* (Böfinger Halde) és a **2445,?** *fkm* (Ingolstadt) kö­zött ön­ki­szol­gáló zsi­li­pek van­nak (Németül *Schleuse mit Selbstbedienung*). Itt a kö­vet­ke­ző­képpen kell el­járni (ha fentről mész le­fe­lé):

1. Közvetlenül a zsi­lip előtt van ki­kötési le­he­tőség. Itt a le­endő zsi­lip­ke­ze­lő ki­száll, a csó­nak pe­dig vár.

2. A zsi­lipkezelő fel­megy a zsi­lip­kam­ra part felőli oldalára. Itt ta­lál­ha­tó az irá­nyító berendezés, egy kb. másfél mé­ter magas fém­do­boz. Ezen van egy kb. 20 cm hosszú kar (ez egy kétállású kapcsoló), egy (talán pi­ros) nyo­mó­gomb, egy kurbli, és egy német nyelvű hasz­nálati utasítás. Normális kö­rül­mé­nyek között az alsó zsilipkapu teljesen nyitva van, azaz a zsilipkamrában a vízszint megegyezik a duz­zasztás mögötti szinttel.

3. A zsi­lipkezelő a be­rendezésen ta­lál­ható kart hegyme­netbe (*Bergfahrt*) ál­lít­ja.

4. Ezután a zsi­lipke­zelő a beren­dezésen ta­lálható gombot nyomja ren­dü­let­le­nül, mi­közben

4.1. Becsukódik az alsó zsi­lipkapu.

4.2. Az alsó zsi­lipkapun visszaeresz­kedik az el­záró.

4.3. A felső zsi­lipkapun fel­emelkedik az el­záró, és a zsi­lip­kam­rá­ban el­kezd las­san emel­kedni a víz­szint.

5. Az elzáró teljes fel­emelkedése után a zsi­lipke­zelő elen­gedi a gombot.

6. Miután a zsi­lip­kam­rá­ban a víz­szint el­érte a duz­zasztás szint­jét, a zsi­lip­ke­zelő a berendezé­sen újra elkezdi nyomni a gom­bot, mi­közben

6.1. Kinyílik a felső zsi­lip­kapu.

7. A felső zsi­lipkapu teljes kinyí­lása után a zsi­lip­kezelő elen­ge­di a gom­bot.

8. A zsi­lipkezelő az előbb emlí­tett kart völgyme­netbe (*Tahlfahrt*) ál­lít­ja.

9. A csó­nakban ülők (ha van, a zöld lámpa ki­gyul­ladása után) be­e­veznek a zsi­lip­kam­rá­ba, és felké­szülnek a zsi­lipelésre (l. fel­jebb).

10. A zsi­lipkezelő visszanéz a duz­zasz­tásba, és ha más is akar völgy­me­net­ben zsi­lipelni, meg­várja. Ezu­tán, ha a csó­nakban ülők fel­készültek, a zsi­lip­ke­zelő megint az előbb említett gombot nyom­ja fo­lyamatosan, mi­köz­ben

10.1. Becsukódik a felső zsi­lipkapu.

10.2. A felső zsi­lipkapun visszaeresz­kedik az el­záró.

10.3. Az alsó zsi­lipkapun fel­emelkedik az el­záró, és a zsi­lip­kam­rá­ban el­kezd lassan süllyedni a víz­szint.

11. Az elzáró teljes fel­emelke­dése után a zsi­lipke­zelő elen­gedi a gom­bot.

12. Mi­után a zsi­lip­kam­rá­ban a vízszint el­érte a duzzasztás mö­göt­ti szin­tet, a zsi­lipkezelő a be­rende­zé­sen újra el­kezdi nyomni a gom­bot, mi­köz­ben

12.1. Kinyílik az alsó zsi­lip­kapu.

13. Az alsó zsi­lipkapu teljes ki­nyílása után a zsi­lipkezelő el­en­ge­di a gom­bot.

14. A csó­nakban ülők elengedik a kapasz­kodót, majd (ha van, a zöld lámpa ki­gyul­ladása után) ki­evez­nek a zsi­lip­kam­rá­ból.

15. A csó­nak közvetle­nül a zsi­lip után ki­köt, a zsi­lipkezelő le­megy a csó­nak­hoz, beszáll, az­tán me­net.

Ha nem olyan ál­lásban ta­lál­juk a zsi­lipet, ahogyan a 15. pont után mi el­hagy­nánk (azaz nem normális kö­rül­mé­nyek között, lásd 2. lépés), ak­kor az algorit­musban a 2. lé­pés után ugrás le­het akár a 9. pon­tig is. Pél­dául ha va­la­ki előttünk hegyme­netben zsi­lipelt, ak­kor szá­munkra a 3.-tól a 7.-ig ter­jedő pon­tok kima­radnak, jócskán lerövidítve a zsi­lipelési időt. Sőt, ha va­la­ki ránk vár a zsi­lipeléssel (l. 10. pont eleje), ak­kor a zsi­lip­ke­ze­lés­sel sem kell foglalkoznunk, csak a 8.-tól a 14.-ig kell végig­zon­goráznunk a lis­tát (ez a spec. eset tulajdonkép­pen meg­felel a nagy ha­józsi­lipen való átjutás pro­ce­dúrá­jának.)

Ha lentről mész fel­fe­lé - ami elég ritka -, ak­kor ezek alapján ki­ta­lál­ha­tod, mi a teendőd.

Ha a berendezé­sen ama bizo­nyos gomb megnyo­má­sára sem­mi sem tör­ténik, ak­kor a szin­tén ott ta­lál­ható kurblit kell tekerni.

Bár­mi gondunk van, keressük meg az erőmű sze­mélyzetét, ilyen ugyanis mindig van.

### Ha­józsi­lip

Nagy ha­jók szá­mára készült zsi­li­pek a Dunán a 2354,4 *fkm* és az 1949 *fkm* között (és most már saj­nos Bős­nél is), va­la­mint a Cse­pel-sziget rác­ke­vei ágának két vé­gén ta­lálha­tók. A Tiszán Tiszalöknél (518,2 *fkm*) és Kiskö­ré­nél (403,2 *fkm*) van zsi­lip; ezeket - karbantar­tásuk miatt - nem hasz­nál­tam, csak közelről lát­tam. {}.

Itt a német és osztrák zsi­lipek hasz­nálatát írom le. Idehaza a zsi­lip­fő­nökök ér­tik a magyar nyelvet, a többi te­endő nagyjából ugyanaz. A bősi zsi­lipről sem­mit sem tudok, és a szlovák nyelvű szakkifeje­zé­seket sem is­me­rem.

Ha a lámpa pi­ros, ak­kor az egyér­telműen vo­nat­ko­zik a csó­nakra is. Ilyenkor kös­sünk ki a zsi­lip előtt a táblá­val (vagy *Warteplatz* felirat­tal) jelzett he­lyen, és a tele­fonon (narancssárga doboz) szól­junk be a zsi­lip­fő­nök­nek, hogy aszon­gya „*Guten Tag, wir möchten Tahlfahrt/ Bergfahrt schleusen.*” („Jó napot kívá­nok, sze­ret­nénk völgymenet­ben/hegymenetben zsi­lipelni.”). Jó, ha a szóvivő leg­alább egy kicsit tud néme­tül. A le­het­sé­ges válaszok a kö­vet­ke­zők szok­tak len­ni:

„*Warten Sie bitte*.” („Kérem, várjon”)

„*{}*” („Beevezhet a zsi­lipbe”)

„*{}*” („Várja meg a ha­jót és mö­götte evezzen be”)

„*{}*” („X perc múlva lesz zsi­lipelés”)

Ha zöld a lámpa, attól még ne evezzünk be ha­nyatt-homlok a zsi­lip­kam­rá­ba: en­ged­jük ma­gunk elé az összes ha­jót, és csak ezu­tán menjünk be mi is. A zsi­lip­fő­nök hangosbeszé­lőn vagy telefonon utasításo­kat ad­hat, ezek ál­talá­ban „*Achtung Rudeboot/Sportboot*” („Figyelem, evezőscsó­nak/sportcsó­nak”) mexó­lí­tás­sal kez­dődnek. Erre kü­lö­nö­sen ak­kor fi­gyeljünk, ha mi vagyunk az egyetlen csó­nak(társaság), bár ez elég ritka. Ha vannak mások is (evezős- vagy motorcsó­na­kok), tegyük azt, amit ők.

Miután kinyílt az alsó zsi­lip­kapu, és a lámpa zöldre vál­tott, várjuk meg, amíg a ha­jók kimen­nek. Ne men­jünk hozzá­juk közel, mert a zsi­lip­kam­rá­ban tel­je­sen ki­számíthatat­la­nok a hullámok.

### Átemelés

Minden zsi­lip­nél van átcipe­lési le­he­tőség (Németországban és Auszt­ri­á­ban), né­me­tül *Umsetzanlage*. Ezt, ha le­het, pró­báld meg­úszni, még ak­kor is, ha a zsi­lip­főnök a fi­gyel­medbe ajánlja. Amíg át­gür­cöl­néd az összes cuccot (többszáz mé­terre), biz­tosan jön egy ha­jó, ami mellett (mögött) át le­het zsi­lipelni.

### Csúszda

Ta­lán az egyetlen dolog, amit a víz­mérnökök az em­beriség ví­zitú­rá­zó részéért tet­tek. Két csúszdát is­me­rek a Dunán: 2401,8 *fkm* Poikam és 2381,4 *fkm* Regensburg. (A csúszda németül *Bootsgasse*.)

Felső vé­génél, közvetlen a csúszda bejáratá­nál áll egy akasz­tófa, amin egy kö­tél lóg. Ezt a köte­let kell meg­húzni (le­het a csó­nak­ból is), és nem sok­kal ké­sőbb ki­nyílik a csúszda kapuja. Itt is van jel­ző­lámpa: meg kell várni, amíg zöld­re vált. Maga a csúszda egy kb. 2 mé­ter szé­les, lej­tős betoncsa­torna, amely össze­köti a duz­zasztás fe­letti és alatti vizet. A csa­torna fe­neke úgy van bordázva, hogy az áramló víz a csatorna kö­ze­pén, az oldalfal­lal pár­hu­za­mo­san tartsa a csó­nakot.

Ha ka­ta­ma­rán­nal vagy, előbb mérd le, hogy keskenyebb-e a csúszdánál. Ha félted a gla­zúrt az ol­dalán, kö­tözz egy-egy deszkát hozzá (a mienk szépen középen maradt).

Le­csúszás előtt a na­gyon ma­gas ár­bocot szereld le, mert mindkét csúszda felett egy-egy híd ível át, kb. 2 mé­ter magasan.

A víz a csúszdá­ban igen se­besen áramlik, az egész a vi­dámparki siklót idézi. Ne pró­báld a csó­nakot köté­len le­ereszteni, mert nem tu­dod erővel megtartani, és futhatsz utána. (Na, mit gondolsz, ezt hon­nan tu­dom?) Ülj be, és él­vezd az in­gyencirkuszt. Még a le­csúszás­nál is nagyobb él­mény a lányok sikol­tozása. (Bokody Józsi bácsiék ki szokták pakolni a cuccot, és még néhány­szor felcipe­lik a kajakot...)

## Ka­ta­ma­rán készítése két ke­nuból

Mint már említet­tem, a két ke­nut mereven kell egy­más mellé rög­zí­teni. Láttam olyan próbálko­zást, hogy a két csó­nak között rugal­mas volt a kap­csolat, de nem tűnt túl si­keres­nek. Nyilván megold­ható lenne ez is, csak sokkal bonyolul­tabb tech­nológiával.

Más ál­talános ér­vényű sza­bályt nem na­gyon tu­dok mondani, in­kább el­mesélem, mi ho­gyan csi­nál­tunk ka­ta­ma­ránt *\*Apu\**-val.

A gond ott kez­dődött, hogy a két négyszemé­lyes tú­rake­nu külön­böző volt. Az egyik az enyém (jobb ol­da­lon), a mási­kat a MALÉV SC Ter­mé­szet­já­ró Szak­osz­tá­lya volt szí­ves rendelkezé­semre bo­csátani (bal ol­da­lon).

A keresztmetszeti rajzokból is lát­ható, hogy az én ke­num pe­reme be­felé hajlik, a má­siké ki­felé. Az én ke­num első és hátsó ülése rög­zí­tett, a két kö­zépső fel­fexik az oldal­fal­ban le­vő la­pocskákon, ezek egy moz­dulattal ki­vehe­tők. A má­sik ke­nu ülései hozzá vannak csa­va­rozva a alábbi ábrán lát­ható merevítőkhöz. (A betűk je­lentését l. később.)

  \_              \_      \_               \_   
  \_|            |\_     | |             | |  
 /                \    |                 |  
|                  |   |                 |  
|                  |   |                 |  
 \                /     \               /   
  \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/       \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

  \_              \_    
  \_|            |\_    
 / MUUUUUUUUUUUUM \   
|  MH          HM  |  
|MM/             \M|  
 \                /   
  \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

A merevítők pon­tosan ott vannak, ahol az ülések, azaz kb. 20 cm hosszúak (az áb­ra síkjára merőle­ges irány­ban). A két középső ülést ki­csa­va­roztuk, és a he­lyük­re egy-egy azonos méretű deszkát sze­rel­tünk. A desz­ká­kat egy-egy (összesen négy) L alakú alu­mínium idom közbeikta­tá­sával rög­zí­tet­tük a merevítőhöz (összesen 16 db 6mm\*60mm-es csa­var­ral), azaz a deszka, a két vé­gén egy-egy L idom­mal, csere­szabatos lett az ere­deti üléssel. A különbség, hogy ez a deszka be­rög­zítve ponto­san a pe­rem fel­ső szélének magas­sá­gáig ér, to­vábbá fá­ból van, és nem mű­anyag­ból.

 \_               \_   
|G|DDDDDDDDDDDDD|G|  
|SS             SS|  
|                 |  
|                 |  
 \               /   
  \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

Az én ke­numban egy kicsit bonyo­lultabb volt a do­log, mert ide eredetileg sem­mi­lyen fogódzó nem volt be­építve a desz­kák­nak. Ezért a befelé hajló perem alá be­ra­gasztot­tunk 4 helyre fa­ido­mokat. (Úgy ér­tük el, hogy a fa­idom pontosan be­le­illeszkedjék a mélye­désbe, hogy bedörzsöl­tük a perem alját indigó­val, és be­le­nyom­tuk a dur­ván meg­fa­ragott - nagyjából fél­henger alakú - fa­da­ra­­bot, majd ahol el­ké­kült, ott le­reszel­tünk be­lőle.) Mie­lőtt be­ra­gasz­tottuk volna, fúr­tunk a fába 3 lyukat, és be­le­ra­gasz­tot­tunk 3 db (azaz össze­sen 12 db) 6mm\*40mm csa­vart úgy, hogy a fa­idom sík lapján lógja­nak ki. Ezu­tán e le­fe­lé kiálló csa­va­rok­kal hoz­zárög­zí­tet­­tük a pe­rem­hez egy alu­mínium lapot, amelyhez hozzá le­he­tett csa­­va­rozni a desz­kát. Némi bű­vészke­dés­sel (alátétekkel, il­letve az itt sík­nak ti­tu­lált alu­mínium lap „lépcsősítésével”) el­értük, hogy az én ke­numban is úgy rög­züljenek a desz­kák, hogy a tetejük pont egy magasság­ban le­gyen a csó­nak pe­remé­vel.

A 2\*2 darab középső ülőhely kiszedése miatt a katamarán tehát csak 4 személyes, de ennyien is tele tud­ják rakni cuccokkal a járgányt.

Sze­rencsére a két ke­nu ugyanolyan magas, de az esetleges elté­rés csak az össze­sze­re­lés­nél oko­zott volna gon­dot, ami alátá­masz­tással kikü­szöbölhe­tő lett volna. (A ví­zen nem számít.)

     F       F              F       F       
  \_\_|RRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRR|\_\_   
  \_|DDDDDDDDDDDD|\_     |G|DDDDDDDDDDDDD|G|  
 / MLC        CLM \    |SS  C       C  SS|  
|  M            M  |   |                 |  
|MM/             \M|   |                 |  
 \                /     \               /   
  \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/       \\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

Ezután rátettük a két-két desz­ká­ra a két fa keresztrudat, majd némi mé­rics­ké­lés után ki­fúr­tuk és összecsa­va­roztuk őket, összesen 8 db 8mm\*100mm-es csa­var­ral. (A keresztrudakba na­gyobb lyu­kat fúr­tunk, és réz­csö­veket tettünk be­lé­jük.)

A két keresztrúd elég közel van egy­máshoz, ezért a ke­nuk elejét és vé­gét erő­sen meg­fe­szí­tett kötél­lel (gurtnival) kö­töt­tük össze, hogy a rudakra ne has­son ak­kora elfor­dító erő. (Az én ke­num ele­jén/vé­gén lyuk van, a másikon pe­dig egy-egy beragasztott kö­télhu­rok.)

Ígérem, hogy előbb-utóbb szebb ábrával és mé­retek pon­tos feltünte­tésével egé­szí­tem ki a le­írást, de az arányok így is lát­szanak.

                                A           
         /\KKKKKKKKKKKKKKKKKKKK/ \          
        /  \                  /   \         
       /    \                /     \        
      /      \              /       \       
     /        \            /         \      
    /          \          /           \     
   /            \        /             \    
  /              \      /               \   
 /                \    |                 |  
|                  |   |                 |  
|------------------|   |-----------------|  
|EEEEEEEEEEEEEEEEEE|   |EEEEEEEEEEEEEEEEE|  
|------------------|   |-----------------|  
|                  |   |                 |  
|                  |   |                 |  
|------------------|   |-----------------|  
|----------------------------------------|  
|    o        o             o       o    |  
|----------------------------------------|  
|------------------|   |-----------------|  
|                  |   |                 |  
|                  |   |                 |  
|                  |   |                 |  
|------------------|   |-----------------|  
|----------------------------------------|  
|    o        o             o       o    |  
|------------------------z---------------|  
|------------------|   |-z---------------|  
|                  |   |                 |  
|                  |   |                 |  
|------------------|   |-----------------|  
 \EEEEEEEEEEEEEEEE/    |EEEEEEEEEEEEEEEEE|  
  \--------------/      \---------------/   
   \            /        \             /    
    \          /          \           /     
     \        /            \         /      
      \      /              \       /       
       \    /                \     /        
        \  /                  \   /         
         \/KKKKKKKKKKKKKKKKKKKK\ /          
                                V

Jelmagyarázat:

A az én ke­num eleje

V az én ke­num vége

U a má­sik ke­nu ülése (ki­vehe­tő)

H a má­sik ke­nu ülé­sének deréxögben lehajló (füg­gőle­ges) ré­sze, itt rög­zül csa­var­ral M-hez

M a má­sik ke­nu me­revítője az ülés­nél

E mindkét ke­nuban bennma­radó eve­zősülések

o lyuk a 8mm\*100mm-es csa­va­rok­nak

C a 8mm\*100mm-es csa­var alul ki­lógó vége + anya

F a 8mm\*100mm-es csa­var feje

S sík alu­mínium idom az én ke­num­ban, D-t G-hez fogja (egy 80mm\*150mm \*3mm-es tégla­lap­ból áll)

L L alakú alu­mínium idom a má­sik ke­nuban, D-t M-hez fogja (két 40mm\* 150mm\*3mm-es tégla­lap­ból áll)

D deszka (50cm\*15cm\*2cm)

R ke­resztrúd (2m\*8cm\*5cm)

G az én ke­num hajla­tába illesz­kedő, gyan­tával be­ra­gasztott 15 cm hosszú fa­da­rab, amiből le­fe­lé 3 db 6mm\* 40mm-es csa­var lóg ki

z lyuk a zász­lórúd­nak (ár­bocnak) az én ke­num desz­ká­ján (a 2 z között van 1 db lyuk)

K merevítőkötél

Az én ke­num hátsó deszkájá­nak bal szélén (azaz a ka­ta­ma­rán közepéhez közel) fúr­tunk egy lyu­kat az ár­boc­nak. Elő­ször úgy kép­zeltük, hogy az árboc le fog érni a csó­nak al­jáig, és ott egy odara­gasztott fá­hoz rög­zít­jük. Ez azonban nem vált be, mivel az ár­boc 2 méteres, az alul kilógó rész pe­dig 30 cen­tis, azaz a fel­ső vé­gére ható erő itt hatszoro­san je­lent meg. Ehe­lyett az árboc tetejét sá­torma­dza­gokkal a keresztrudak vé­geihez (pontosabban a deszkák csa­varjai­hoz) rög­zítettük.

A két ke­nu kö­zötti távolság kb. 10 cm. A jár­mű így is stabil, és minél kö­ze­lebb van­nak a csó­nak­testek, an­nál ke­vésbé kínlódik az össze­kötte­tés. (Láttam egy olyan ka­ta­ma­ránt, ahol a ke­nuk távo­labb vol­tak egy­mástól, és rá volt fek­tet­ve egy nagy deszka­lap, amire egy 3 személyes sát­rat ver­tek. Így nem kellett tá­bor­he­lyet ke­res­gélni. De azért a mi csotro­gányunk masszí­vabb.) A szűk résben azon­ban a hullámok sokkal in­kább be­csap­nak, mint a külső olda­lon (főleg elöl), ezért ide hul­lám­fo­gó­nak egy ócska gu­mi­mat­ra­cot ra­gasz­tot­tunk leukoplaszt­tal, az­az le­fedtük a rést.

## Szívünknek kedves útitársak

### Túrázás gyerekekkel

{Pusztán vízitúra szempontból a gyerekek csak terhet jelentenek. Magyarán mondva, gépházként nem jönnek szóba 13-14 éves korig (persze az úttörő kajak-kenu bajnokok kivételek!). Nem tudok alsó korhatárt mondani, találkoztunk olyan családdal (2 felnőtt, 2 gyerek), ahol az egyik gyerek még csecsemő volt. {Én 5 hónapos koromban „ültem” először keelboatba. **Kristóf** unokaöcsém lekörözött 1 hónappal: az autóba való gyerekülését *\*Bátyó\** egy mozdulattal átemelte a kenuba. (*\*Kornél\**)} Azt hiszem, az egyetlen korlát, hogy 14 éves korig mentőmellényt kell viselni. Ezt egyszer a tokaji vízirendőrök számon is kérték rajtunk.

A tapasztalataim szerint a gyerekek kevésbé hajlamosak hirtelen mozdulatokra, mint a felnőttek (vagy csak kisebb a kibillentő hatása az ilyen mozdulatoknak), ezért a hajó stabilitása szempontjából nem veszélyesek.

Gyerekekkel hajózva fő veszély az unalom. Nehéz nekik napi sok órán át viszonylag kevés mozgással egy helyben ülni. Szerintem arra kell felkészülni, hogy egyszerűen kevesebbet evezünk és lassabban haladunk. A mi napi rutinunk max. 3-4 óra evezés volt, az is lehetőleg legalább egyszer megszakítva egy kis fürdéssel vagy valamilyen más érdekes dologgal. Ha akció van (erős sodrás, mellékágak, szigetek, állatok, stb.), tovább is bírják. De találkoztunk Tiszabecsen olyan társasággal is, amelynek a fele gyerek volt és egy hét alatt lenyomultak Tokajig (utólag ellenőriztük Pesten).

Sokszor táboroztunk homokon, nagyon féltünk attól, hogy mindenünk tiszta homok lesz, ha a gyerekek ki-be cikáznak a sátorból. Ezért fővesztés terhe mellett az volt a szabály, hogy csak tiszta, megpisilt és fogmosott gyerek mehet be a sátorba közvetlenül lefekvés előtt, reggel pedig, aki egyszer kijött, az már nem mehet vissza. Így sikerült viszonylag homokmentesen megúszni a táborozást. Legjobb lenne persze a füves táborhely, erről ld. a táborhelyekről szóló fejezetet.(*\*Medvey\**)}

### To say noth­ing of the dog

Minél fiatalabb korában szok­tat­juk a kutyát a ví­zitú­rá­záshoz, annál több esé­lyünk van rá, hogy nem­csak el­vi­seli, ha­nem él­vezi is majd a dol­got. A csó­nak­tű­rés le­het fajta­függő is.

Csak fegyel­me­zett, nyu­godt álla­tot vigyünk ma­gunk­kal. Ha a qtya idegesen mo­co­rog, ki akar mászni, ak­kor neki is és nekünk is szenve­dés lesz az út. Hosszabb tú­rára csak „kipróbált” négylá­búval in­dul­junk.

Saj­nos, egyre na­gyobb bátor­ság kell ahhoz, hogy ma­gára hagyjuk a csó­nakot vagy a tá­bort (pl. be­vá­sár­lás­kor). Ilyen­kor nagy se­gítség egy őrku­tya. Éj­szaka is jel­zi, jobb eset­ben el is ri­asztja a nem várt lá­to­ga­tót. (lásd még: Köz­biz­ton­ság)

A kutyaházat ma­gunkkal ci­pelni stra­pás dolog, bár egye­sek visznek az útra e cél­ból két sátorla­pot. Leg­jobb az elő­te­res sátor, itt elal­hat a ház­őrző. {Meg­bol­dogult Stuxi ku­tyánk kint aludt, de szoro­san a sátor olda­lá­hoz simulva, így me­legítet­tük egy­mást. (*\*Apu\**)}

Külföldi túra előtt szerezzük be szá­mára a szüksé­ges egészségügyi papírokat, ol­tási bizo­nyítványt. Ha messzire szál­lítjuk a csó­nako­kat - és magun­kat ‑, előt­te győ­ződ­jünk meg arról is, hogy jól tűri-e a hosszú uta­zást.

{Ha kutya is uta­zik ve­lünk, való­színűleg sok dol­gunk lesz a kul­lan­csokkal. A ku­tyus kü­lö­nö­sen jó préda ezeknek az élősködőknek. Egyrészt sző­rös lábaira és or­rára (amit szinte állan­dóan talajközelben tart) könnye­dén fel tudnak kapasz­kod­ni, másrészt a kutya előszeretet­tel bolyong a sűrű bozótban, ahol a kul­lan­csok nagy mennyi­ség­ben fordul­nak elő. Ajánlatos a ku­tyust leg­alább naponta egy­szer alaposan átvizs­gálni. A kul­lan­csok főként a lágy, szőrrel ke­vésbé bo­rí­tott te­rüle­teket szeretik (hajlatok, fül, szem-, száj kö­rüli ré­szek), de egyéb he­lyekre is be­fúr­ják magu­kat. A kul­lancs agyhár­tyagyul­la­dá­son kívül sú­lyos ve­se­be­teg­sé­get is okozhat, ezért, ha a kutyában kul­lancsot ta­lá­lunk, azon­nal szedjük ki, ak­kor is, ha na­gyon pici és na­gyon ne­héz meg­fogni. Ehhez nem ta­nácsos kenő­csöt, alkoholt, zsírt vagy bár­mi­féle ken­cét hasz­nálni, mert a szőr­zet miatt ne­he­zen jutna el a bőrig, vi­szont összekeni a ku­tyust {aki et­től ide­ges és bü­dös lesz (*\*Félix\**)}. A csa­vargatá­sos mód­szert szin­tén nem aján­lom, mert egy­részt to­vább tart, másrészt könnyebben el­sza­kadhat a dög. A leg­jobb mód­szer: meg­fogni a kul­lancsot és egy ha­tá­rozott, erős, de nem túl hir­te­len moz­dulattal ki­húzni. Mie­lőtt ki­húz­zuk, győződ­jünk meg róla, hogy tövig fogjuk a kul­lan­csot, így a legki­sebb a való­színűsége, hogy be­sza­kad. Ha ez mégis meg­tör­té­nik, próbáljuk meg ki­szedni a ma­ra­dé­kot, de ha nem sikerül, az sem ka­taszt­ró­fa, a bennma­radt rész ha­mar ki­szá­rad és a bőr magától ki­dobja.

Egy kutyus napi kul­lancs-adagja el­érheti a 10-15 da­ra­bot is. Ha gyak­ran át­néz­zük az állatot, esetleg még má­szás köz­ben elcsíphetünk néhány dö­göt. A kul­lancs le­het ki­csi és kemény, vagy nagy és puha, to­vábbá vö­rös, szürke, vagy fe­kete, fajtá­tól és jólla­kott­ságtól függően. Egy „teli” pél­dány akár kisebb bab­szem mé­retű is le­het (ilyen­kor szürke színű). (Az ilyen pufi egye­deket egyéb­ként könnyű kiszedni, sőt olykor ma­guk­tól is kiesnek, de ezt in­kább ne vár­juk meg.)

Ha kiszedtük a kul­lancsot, azon­nal sem­misítsük meg. Összeta­posni elég ne­héz, úgy­hogy in­kább kővel tran­csíroz­zuk szét. (*\*Gyöngyi\**)}

A vízitúrázó emberrel ellentétben a kutyára nem a horgász, hanem a vadász jelenti a legnagyobb veszélyt, és ez most nem poén. A vadásznak joga van lelőni a póráz nélküli kutyát az erdőben, akkor is, ha az eb közvet­lenül a gazdája mellett áll. (Vagy ha nincs is joga, megteszi. Volt már erre példa.) Nem tudom, ezeknek a gyilkosoknak meddig terjed a felségterületük, nem kizárt, hogy folyóparton is találkozol velük.

*A veszettségről.*

## Közbiz­tonság

{Minket egy ví­zitúra alkalmá­ból a Tisza felső ré­szén kb. 3-szor rabol­tak ki az egy­re nö­vekvő elő­vi­gyáza­tos­ság elle­nére. (Dombrád volt a leg­ve­szé­lyesebb, ott be­széltünk más tú­rá­zókkal is: azok is ha­sonlóan jár­tak, csak azt nem viszik, ami nincs leszögelve.) Amúgy sátorban vi­szony­lag biz­ton­ságban van a do­log, ha van mindig va­la­ki a kör­nyé­ken. Szó­val ar­ra­felé sem­mit nem szabad szét­hagyni, min­dent visz­nek, ami mozdítható (a sá­tor­tól a táskán át a há­ló­zsá­kig.) Amúgy, ha meg­tör­tént a bal­e­set, utána ér­de­mes kö­rül­nézni a kör­nyéken, mi így ta­láltuk meg az ellopott hálózsá­kot egy közeli bo­kor­ban, és az el­lopott táskát a fo­lyó­par­ton, egy bo­kor­ban, persze pénz, iratok nél­kül. De legalább a ruhák meg­vol­tak, és ez ott fontos volt... Ja, és a gyógysze­rek sem voltak benne... (*\*Krisztián\**)}

Ha szigeten kötsz ki, kisebb eséllyel zargatnak, és a szárazföldi patkányoktól is távol tudod magad tartani. (Ezért kedvelem nagyon a Lídót.) Persze ha partraszállnak a kalózok, akkor meg menekülni nehezebb.

{„Közbiztonság szempontjából bizonytalan helyeken” ajánlatos a hajókat éjszakára lánccal és lakattal, vagy ha ilyen nincs, kis csengőkkel felszerelt madzaggal összekötni. (Az utóbbi csak szélcsendes időben működik!) + ha hozzákötöd az egészet a sátorhoz, akkor biztos észreveszed, ha viszik a hajókat. Vad vidéken érdemes úgy időzíteni, hogy délben (ebéd előtt) érjünk olyan településre, ahol beszerezhető a szükséges kaja+víz, este pedig a lehető legtávolabb álljunk meg minden lakott településtől. (Az sem árt, ha a part felől védve van a táborhely, pl. áthatolhatatlan csalánerdő, mocsaras-lápos terület, SFOR-bázis, stb.) (*\*Zsolt\**)}

{}

## Más kárán ta­nul az okos

Már eddig is pél­dálóztam ve­lünk megtör­tént ese­tek­kel. Most olya­nokat mesélek el, ame­lyeket nem le­het se­me­lyik ka­tegóriába beszorí­tani, és a tanul­sá­gukat sem tud­nám egyszerűen megfogalmazni, vagy egy­sze­rűen csak lusta voltam ren­de­sen be­szer­kesz­teni va­la­hova.

Elrettentő olvasmánynak ajánlom a *\*Kalóz\**-t. Szerényen fogalmazva: ha a „kalózok” elolvasták volna a Tippek vízitúrázóknak c. fergeteges művet, ren­ge­teg kalanddal lehettek volna szegényebbek....

Re­mélem, hogy Tisztelt Lekto­raink jóvoltából renge­teg tör­ténet fog itt össze­gyűlni. {}

### Ta­lálkozások

Az ember azt gondolná, hogy mivel a folyónak két partja van, túl sok lehetőség nincs az elkeve­redésre. Megint csak Murphyt idézhetném. A tú­ra­vezető helyzete egyenesen kétségbeejtő. Ha csónakjával legelöl megy, akkor a leghátsó - akit nem csak ő, de az utolsó előtti csónak sem lát már - biztosan eltöri egy la­pát­ját, és soha nem éri utol a konvojt. Ha viszont hátulra marad a főnök, ak­kor az első padlógázzal eltűnik a szem elöl, és bambán belemegy egy nagyon hosszú holtágba. Kö­zépen haladva pedig mind­kettő bekö­vetke­zik. Továbbá bármelyik csónak kiköthet úgy a parton, hogy a vízen elhaladók nem látják meg, a par­tiak pe­dig nem veszik észre, hogy a többiek már el­mentek.

#### 1.

A Sárospatak-Szolnok Bodrog+Tisza-tú­ránkra annyi je­lentkező volt, hogy nem fér­tünk el a 7 db keelben. (Egyébként ez a túra Pestről indult ke­rékpárral, Sárospatakra utánunk hozta a csónako­kat egy teherautó, in­nen továbbvitte a bringákat Szolnokra, ahonnan hazakere­keztünk, a keelboatokkal pe­dig egy másik Ti­sza-túra eve­zett tovább.) Ezért úgy tervez­tük, hogy egyva­la­ki a parton ke­rék­pár­ral kö­vet minket, és ez az egyva­la­ki min­dennap más lesz. Ez azért is elő­nyö­s­nek tűnt, mert bringával sok­kal egyszerűbb in­tézni a bevá­sár­lást.

A gond csak az volt, hogy ak­kor jártunk először ar­ra­felé, és így a ta­lál­ko­zó­he­lye­ket sem tudtuk pon­tosan megbe­szélni. A part mentén nem min­denütt van út, né­hol őser­dősze­rűen be van nőve. Ráadásul jóval las­sab­ban ha­lad­tunk, mint ter­vez­tük. Így a bicik­lista - akinek a tú­ra­fel­sze­re­lé­sét csó­nakkal vit­tük - néha a Ti­sza-parti sátoro­zók jóindu­la­tára volt utalva éjsza­kára is, amikor ép­pen nem lelt ránk.

#### 2.

Három csó­nakkal mentünk Pestről Bajára. Az utolsó napra beterveztük a Gemenci Du­na-ág vé­gigevezé­sét. Az egyik ke­nu le­génysége azon­ban lusta volt, így meg­be­szél­tük, hogy ők reggel ké­sőbb indul­nak, és nem jönnek be a mellék­ágba, az­tán Ba­ján ta­lál­ko­zunk.

A Gemenci ágba csak 1 km-t tudtunk beevez­ni, utána elfo­gyott alólunk a víz (bár a bejá­ratnál a benn­szü­löt­tek egy emberként ál­lí­tották, hogy végig evez­he­tő), en­nek elle­nére kellemesen töltöt­tük az időt: sétál­gattunk az erdő­ben, még szarva­sokat is láttunk. Amikor megun­tuk, kievez­tünk, és irány Baja.

A lusta csó­nak azonban nem volt sehol. Bejártuk az iciri-piciri kaszá­lót, sa­töb­bi. Már szürkült, mire elő­ke­rül­tek. Az tör­tént ugyanis, hogy a Gemenci ág al­só vé­géhez ér­vén a lustikban fel­merült a gondo­lat, hogy be­eveznek, aztán va­la­hol szembe­ta­lálko­zunk. Ami­lyen pe­chük volt, alulról kb. 8 km hossz­ban evez­he­tő volt az ág - 2 óra eve­zés után fordultak vissza, miután „meg­feneklettek”, az­az összesen 4 órát veszí­tettek.

#### (más)

Ha eldugott, poros kis faluba tévedsz, köszönj mindenki­nek, akivel találkozol - nem csak ide­haza. Ga­ran­tál­tan nem fognak érte hüjének nézni, sőt: egyszer a Tiszán egy ré­vész nemtetszésének adott hangot, hogy ki­kötöttünk mellette a parton, és úgy men­tünk be a faluba vásárolni, hogy neki nem köszöntünk.

### Elválások

Moldova György stílusában: „Tedd fel a vo­natra!”

Ez egy bringás emlék, de a lé­nyege konvertálható bármi­lyen túravezetésre.

Évadnyitó túrára mentünk az osztállyal a Szigetspitzre, senki sem volt igazán jó for­mában egy ekkora út­hoz. Ha­zafelé Szentendrén a lányok úgy döntöttek, hogy inkább HÉV-vel jönnek to­vább. Elbú­csúztunk tőlük, és hazagurul­tunk a 11-es úton (akkor még nem volt bicikliút). Másnap aztán megtudtuk, hogy nem engedték fel őket a HÉV-re - a kerékpárszállítást később ve­zették be -, és így sötétben, hullafáradtan te­ker­tek haza min­denféle mellékutakon.

### Magyarok a nagyvilágban

Magyarnak lenni külföldön jó do­log. Amikor ma­gyar ha­jóval ta­lál­kozunk, lel­ke­sen intege­tünk egy­más­nak.

De nem csak a honfitársak ked­ve­sek. Egy német bá­csika „Eljen Magyarorszag!” ki­ál­tással köszön­tött min­ket, egy román uszálykor­mányos pe­dig „Hajrá Fradi!”-val. (Persze le­het, hogy csak egy román uszály kor­má­nyosa volt.) Egy ví­zi men­tő­ál­lo­máson (Németországban) pe­dig fel­húzták tisz­te­le­tünk­re a ma­gyar zász­lót, ami­kor elha­lad­tunk előttük. Renge­teg ide­genbe sza­kadt magyart is oda­vonz egy kis be­szélgetésre az ár­bo­con lo­bo­gó lo­bo­gó.

A Rákóczi nevű magyar ki­ránduló­ha­jó a turista­sze­zon­ban Passau és Engelhartszell kö­zött szál­lítja az uta­so­kat. A kapi­tány meghívott minket a fe­dél­zetre. Megkínált ká­véval, és amíg a turisták Engelhartszellben bók­lásztak, el­vit­tek minket egy körre. Bú­csúzás­kor lelkünkre kö­tötte, hogy Bécs­ben ke­res­sük meg a MAHART ki­rendeltséget, és hivat­kozzunk Árpi bácsira (azaz rá). Tej­ben-vaj­ban fog­nak min­ket fürösz­teni.

Bécsbe késő este értünk (egy héttel később), és csak az tar­totta ben­nünk a lel­ket, hogy majd a MAHART-nál biz­to­san kellemes szállásunk lesz. A tör­ténet foly­ta­tása ki­ta­lál­ható. Lehet, hogy Passaunál még nagy szám ma­gyarnak lenni, Bécs­ben azonban nem estek hasra a pi­ros-fehér-zöld szí­nek­től. Így a város kel­lős kö­zepén, szürkület­ben kellett va­la­mi tá­borhe­lyet ta­lálni.

Megállapítottuk, hogy a ma­gyarsá­gunk iránti szim­pátia hazánkhoz kö­ze­led­ve tart a 0-hoz, de sajnos volt, hogy ne­ga­tívba is átcsapott. Szlo­vá­ki­á­ban a partról pél­dául - a szegényes szlo­váktu­dásunk­kal fel­ismerni vélt sza­vakból és a hang­súly­ból ítélve - oly csúf dol­gokat kiabál­tak reánk, amilye­nekre én ta­lán még egy szlovák zász­ló lát­tán sem ra­gad­tat­nám ma­gam. Szeren­csére Po­zsonyban ren­ge­teg ellen­példá­val ta­lálkoz­tunk: bárkit meg­szólí­tottunk az ut­cán, igye­kezett min­den ma­gyar­tu­dá­sát össze­szed­ve el­igazítani min­ket.

### Katasztrófa föl­dön-égen

De főleg vízen.

{A ***tiszalök***i zsi­liphez du-este ér­tünk, zárva volt, de másnap reggel mű­kö­dött, csak ne­künk. Helyi ér­de­kes­ség volt, hogy a zsi­lipke­zelő, mi­köz­ben zubogtatta be/ki a vizet, arról mesélt, hogy nem­rég itt (így) bo­rult be egy csó­nak, és mi­kor jöttek a tűzoltók menteni (ezt nem egészen ér­tet­tük), ak­kor közülük is be­leful­ladt va­la­ki... na­gyon klassz volt...

Beborulás a la Murphy: az ember ak­kor borul bele, mikor legkevésbé számít rá, vagy legke­vésbé sze­retné.

Legelső alkalom­mal, mikor ke­nu­ban ültem, egy du­nai holt­ágban el­mentem az öcsém­mel egy ki­csit gyako­rolni (ő már „látott” ke­nut...). Evezget­tünk, próbál­gat­tuk a kor­mány­zást, min­dent, amit kell, bille­get­tük a ke­nut, hogy mikor bo­rul bele, de csak nem si­ke­rült bele­fordulni (direkt pró­bálgat­tuk). Mi­kor meg­elé­gel­tük, és indul­tunk, va­la­me­lyi­künk beleejtette a lapátját a vízbe, ketten len­dü­letből egy­szerre utána­nyúl­tunk... a víz alá me­rült ke­nut ne­héz kihúzni úsz­va a partra...

Má­sodszor, a Ti­szán, egy stran­don kötöttünk ki, és mi­kor indul­tunk, ki­ta­lál­tuk, hogy „felvágunk”: tel­jes erő­ből belehú­zunk a strand előtt (had lás­sák mi­lyen ... gyere­kek va­gyunk). A kor­mányos ki­ta­lál­ta, hogy még jobb, ha a strand (part­tal pár­huza­mos határkije­lölő) bó­jái között szla­lomozunk. Szuper, szá­gul­dunk... wow, egy kanyar, 2, 3, az utolsó... szó­val a strand legvé­gén kellett tar­tani egy plusz nap szárít­ko­zást. (*\*Godly\**)}

{***Benk***. Felső sza­kasz a Ti­szán. Itt van az egyik leg­éle­sebb kanyar, en­nek meg­fe­le­lően igen dur­ván fo­rog a víz. Egyébként a part na­gyon jó fü­rödni, és na­gyon finom pá­lin­kát le­het a faluban kapni. Vagy 4 éve tör­tént, hogy a Nem­zet­kö­zi Ti­sza-tú­rával egy idő­ben tá­boroztunk ott. Per­sze a falu apraja-nagyja kinn volt a par­ton, ak­koriban még nem tú­ráztak annyian a Ti­szán. Na­gyon tet­szett nekik, hogy a lá­nyok sem vitték túl­zásba az öltöz­ködést. Az egyik helyi if­jú a vízben sod­ródva vizuált, és túl­ságosan belemerülve a szem­lé­lő­désbe, be­le­sodródott az örvénybe. Azóta le­he­tő­leg elkerül­jük Benket.

Jut eszembe: Le­het, hogy nem ár­tana a kanyarok­ról néhány szót ej­teni. (A Dunán még nem tú­ráz­tam, úgy lát­szik, ott nem annyira lénye­ges dolog a kanyar, meg a ho­mok­pad.) A ka­nyar belső ol­da­lán ho­mok­pad van, a külső olda­lán pe­dig sza­ka­dás(, vagy sar­kan­tyú, vagy ki van kö­vezve, hogy ne omol­jon to­vább). Sze­rin­tem az ilyen ho­mok­par­tok a leg­jobb tá­borhe­lyek, 90%-ban ilyen he­lye­ken szok­tunk ki­kötni. Itt le­het a leg­job­ban für­deni, de nem árt is­merni a ter­mészetü­ket: A part alján a visszakanyarodó víz kimélyíti a medret, és örvé­nyek is le­het­sé­ge­sek. Mi az ilyen ki­mé­lyedést úgy hívjuk, hogy kút. Itt meg­esik, hogy az egyik lé­pésnél de­rékig ér a víz, de ha folyás­irányba lé­pünk még egyet, ak­kor ellep. Ez elég kel­le­met­le­nül bírja érinteni az em­bert, ha nincs rá felké­szülve. Szto­ri: ta­valy ba­rátnőm­mel fürdőz­tünk, és buta mó­don ka­nyar alján. Be­lelé­pett egy kútba, és nyelt egy-két deci vizet, pe­dig tud úszni. Szerinte ha nem hú­zom ki, meg is ful­ladt volna. Ez persze csak a túl­fű­tött ér­zel­meknek tu­lajdonítható ro­mantikus túl­zás. Az pe­dig, ami­kor az ember lábát meg­rángatja egy ör­vény, ak­kor sem kelle­mes, ha fel van rá ké­szülve. (*\*Dinnyés\**)}

### Csobb

Idézetek az *\*Ulm-Bp\**-ből:

„**júl. 30., kedd**

[...]

Este a jobb parton kötöttünk ki, egy kezdetleges feljárónál *(2500,8 fkm.)*.

*Kipakoláskor Csaszi - mindnyájunk rossz szo­ká­sához híven - úgy rakta le a lapátját, hogy beleesett a vízbe, amely itt iszonyatosan folyik. Ráadásul a hajó úgy lett kikötve, hogy Nagy Sán­dor sem tudta volna egy­könnyen eloldozni. (Erről azóta sem sikerült leszok­tatni a legény­séget.) Szóval mire sikerült kiszaba­dí­tani a ha­jót, a lapát már messze járt, így evezhettünk utána, mint a gép. Utána meg keccsölés vissza.*

*Nem tudom, miféle bölcs elő­relátással, de nem kezdtem el hosszasan ecsetelni, mekkora ökör ez a Csaszi. Ezért más­nap reggel voltam nagyon hálás a Dohánytermesztőnek.*

[...]

**júl. 31., szerda**

Borús reggelre ébredtünk. *(Én 7-kor, Anikó és Csaszi fél 8-kor.)*

Kornél a hajóba pakolás köz­ben vízbe ugrott Csaszi háti­zsákjáért. Kissé morcos volt. *(Naná. Ugyanis az egyik do­bozos tejről rugaszkodtam el, így az felrobbant. A konzer­vek közül nem is sikerült ki­mosni a tejet. Ennél nagyobb gond volt, hogy arasznyi hosszban felhasadt a glazúr a combomon. És mindezért senki másra nem haragud6tam, csak ma­gamra, mert én tettem be úgy a hátizsákot a hajóba, hogy bees7ett a vízbe. Az egészben ez volt a legdühítőbb. De sze­rencsére minden meglett, bár ‑ érdekes módon ‑ kissé vi­ze­sen.)*”

# Kiegé­szí­tés a kilo­méter mu­ta­tókhoz: tá­bor­he­lyek és egyebek

## Du­na

### Ulmtól a Szent­end­rei-sziget felső vé­géig

Ulmnál feljebbről nem ér­de­mes kez­deni a tú­rát, mert tele van gá­takkal a meder, és eze­ken nincs zsi­lip. De megéri egy napot rá­szánni, és el­za­rán­do­kol­ni a Du­na for­rásához (autóval), esetleg csa­lin­kázni a ví­zen a leg­felső szakaszon.

Megjegyzés a *Kx*-ekhez: a 2425 *fkm* fölött nem jár­nak ha­jók, itt elvileg a vízen is le­het hagyni a csó­na­kot, jól ki­kötve, mert a sodor erős le­het. Ettől lej­jebb ne hagyjuk a csó­nakot a vízen őri­zetlenül. (Mi egy­szer meg­tet­tük Passaunál. Elől-hátul ki­kö­töttük a ka­ta­ma­ránt erős nylon­kö­te­lek­kel, sze­ren­csé­re csak az egyik szakadt el a másfél méte­res hul­lá­mok­ban.)

Lásd még: *\*Ulm-Bp\** és határvíz.

**2585,?** *JP K0 FIZ 8DEM P90 P91* ***Ulm***, csó­nak­ház (Ulmer Ruderclub), stég. Al­vás az öl­tö­ző­ben, vagy sá­torverés a kertben. Zu­ha­nyozó, sörbár. Tú­ra­kez­dés­hez ide­á­lis.

**2575,9** *BP K9 VAD P90* Kőtöm­bökkel le­szórt rész, 10 m-rel feljebb sík. (Egyet­len előnye, hogy az au­tó­pálya hídja alatt van, és így esővédett.)

**2565,5** *BP K2 VAD P91* 1 m ma­gas rézsűre kell ki­mászni, mö­götte apró tisz­tás

**2538,1** *BP K2 FIZ 8DEM* Stég, sátorozóhely, zu­ha­nyozó.

**2537,0** *JP&BP K0 VAD P90 P91* Be­tono­zott le­járó. Katonai te­rü­let, de nem za­var­nak el.

**2500,8** *JP K7 VAD P91* 5 m lép­csőn le­het fel­menni a rétre.

**2485,8** *BP K8 VAD P90* A fo­lyó­tól nagyjából el­zárt nyu­godt vizű rész, a csó­na­kot a vízen le­het hagy­ni. Gát, lép­cső vezet fel a tete­jére. Itt ha­lad egy for­gal­mat­lan földút, erre le­het verni a sát­rat.

**2445,?** *NT* Nem­rég épült duz­zasztó. A régi ki­lo­mé­ter muta­tók (pl. *\*DKV\**) nem je­lö­lik.

**2437,6** *JP&BP K0 VAD* Betono­zott lejáró. Katonai terület (*BP* ***Wackerstein***, on­nan nem za­var­nak el).

**2435,?** *JP K0 VAD P90* Kisebb fo­lyó torko­lata. Ide be le­het húzni a csó­na­kot.

**2421,6** *JP K0 VAD* ***Weltenburg*** ben­cés kolostor, ka­vicsos part.

**2417,8** *BP K0 VAD P91* Bulis tá­bor­hely. Kavicsos part, fent fű, bar­lang.

**2389,1** *BP K0 VAD P90* *VF* Lan­kás, fü­ves vagy ka­vi­csos part.

**2369,1** *JP K4 VAD P91* A Walhallával szem­ben. Kö­vek­kel ki­rakott part.

**2340,?** *JP K2 VAD P90 VF* Rö­vid ka­vicsos part­sza­kasz (meredek), fent rét. A tu­laj na­gyon ked­ves bá­csi, nekünk felaján­lotta, hogy le­nyírja a tá­bor­he­lyün­kön a füvet a traktorjával.

**2338,3** *BP K2 VAD P91 VF* Rö­vid ka­vicsos part­sza­kasz (meredek), fent rét.

**2300,0** *BP K5 VAD P90* Beton­lép­cső, a *fkm* tábla tö­vében le­het tá­bo­rozni.

**2293,2** *BP K0 VAD P91* VF Ka­vi­csos, mö­götte fű.

**2246,0** *BP K0 VAD P91* Betono­zott lejáró, fönt li­get

**2230,7** *BP NT (P90)* ***Kachlet***, zsi­lip. Le­het zu­ha­nyozni (feketén).

**2214,8** *BP TID* ***Erlau***

**2210** *BP TID* ***Oberzell***

**2209,2** *JP K1 VAD P90 P91* Fű­vel benőtt le­járó, nem a folyás­irányra me­rő­leges, ha­nem le­fe­lé nyí­lik. Mellette és fönt fü­ves. Gya­log 300 m-re *FIZ* ***Kas­ten***, a zu­ha­nyo­zóba be le­het lóg­ni, a telefon a (régi) két­fo­rintost egy­schil­lingesnek nézi, de ezt nem én mondtam.

**2208,0** *JP FIZ* ***Kasten***

**2182,4** *JP TID* ***Inzell***

**2157,0** *BP K1 VAD P90 P91* Ki­kö­ve­zett le­járó, nem a folyás­irányra merőleges, ha­nem le­fe­lé nyí­lik.

**2113,6** *JP K9 VAD P91* Gáttal el­zárt csen­des öböl, stég vagy ha­lászcsó­nak, fent a földúton fér csak el a sátor. (Nem ta­lál­tunk jobb he­lyet, mert az áradás után min­denütt fél méteres hor­­dalék volt a par­ton.)

**2068,4** *BP P4 VAD P91* Egy pa­ta­kocska folyik be, oda le­het *VF* berán­cigálni a csó­nakot.

**2133** *TID* ***Linz***

**2123,5** *JP K0 P90 VF* Pár km-rel az erőmű fe­lett, azaz duzzasz­tás­ban, de egy rö­vid szakaszon nem ér el a gátig a víz, ha­nem ka­vicsos a part. A gát mö­gött, a bicikliúton túl fü­ves.

**2079** *BP TID FIZ* ***Grein***

**2071,?** *JP K4 FIZ 25?ATS P90* Me­redek fü­ves parton kell ki­rán­gatni a csónakot. A le­gelő tulaj­do­no­sa egy rop­pant bunkó zsí­ros osztrák paraszt. Amikor meg­látta, hogy ott vertünk ta­nyát, kö­zölte: kot­ród­junk, vagy 100?ATS, vagy policáj.

**2037,3** *TID* ***Melk***

**2031,7** *BP K0 VAD P90 P91* Ho­mok­kal borított lejáró. Vagy ezen, vagy fent a fü­vön le­het sát­rat ver­ni.

**2027,5** *BP TID* ***Aggsbach***

**2001** *BP* ***Krems***. Csak *TID* szá­mára. Katonai te­rület.

**1998** *BP TID FIZ* ***Krems***

**1987,6** *BP K1 P90* Ki­kö­vezett le­járó, nem a fo­lyás­irányra merőle­ges, ha­nem le­fe­lé nyílik. Pad, fű

**1964** *JP TID ÖKV*

**1949** *JP TID* ***Greifenstein***

**1936,3** *BP TID* ***Bécs***

**1931,7** *BP K5 VAD P91* ***Bécs***, Florisdorfer híd alatt. Na­gyon rossz tá­borhely, de pont 100 km-re volt az előzőtől, és már ko­romsötét volt...

**1925,8** *BP K1 P90* ***Bécs*** ka­vi­csos-fü­ves part, hor­gászta­nyák. Ma­gánterület, de mi ki­fogtunk egy jóin­du­latú tu­lajt.

**1884** *JP CAMP FIZ?* ***Hainburg***

**1883,?** *BP K0 P90* Egy félsziget alsó vége, az öbölbe be le­het vinni a csó­na­kot.

**1882,7** *BP K0 P91* A fél­sziget alsó vé­gétől ki­csit lej­jebb, ka­vi­csos part. A víz­szin­tes sátor­hely­hez kell egy kis terep­ren­dezés.

**1872,0** *BP NT (bár le­het)* ***Po­zsony***, öböl, csó­nak­házak. Az egyik szlovák csó­nak­mester tu­dott ma­gya­rul, és vi­gyázott a csó­nakra, amíg vá­ros­néz­tünk 91-ben.

**1867,5** *JP TID FIZ?* ***Po­zsony***, Cervena Hviezda csó­nakház (most már biz­tosan nem így hívják) (*\*DKV\**)

**1863,?** *JP* Beton­bunker, sajnos fog­lalt volt...

**1862,5** *JP K9 P91* Kövekkel ki­rakott, vi­szony­lag hullám­védett csa­torna, fent (5 m) le­het sáto­roz­ni.

**1862** *NT* A bősi duzzasztás kez­dete (*\*Du­naj\**). Itt az erőmű el­ké­szülte óta nem vol­tam. Min­den­képp tudd meg, mi ott a helyzet, mielőtt odamész {}. S ha ar­ra jársz, mormolj el egy csen­des átkot a Csallóköz és a Szi­get­köz gyilkosa­ira.

**1838,1** *JP K0 VAD P90 VF* ***Doborgazsziget***, ka­vi­csos part

**1830** *BP TID* ***Bodíky*** ({})

**1839,2** *JP* ***Dunasziget***

**1832,5** *JP* A Szi­getközi holtágba be­evezve 1500 m után *BP* ta­lá­lunk ka­vicsos par­tot és tá­bor­he­lyet.

**1825,4** *JP* ***Dunaremete*** 2000m

**1824** *JP* ***Lipót*** 1200m

**1820,5** *BP TID* ***Bős***

**1811** *NT* A bősi duzzasztás vége (*\*Du­naj\**).

**1806,4** *JP* ***Medve***

**1802,4** *JP* ***Nagybajcs***

**1800,2** *JP* ***Szőgye*** 300m

**1797,?** *JP K0 VAD P90 VF* Ka­vi­csos part. A víz­szin­tes sátor­hely­hez kell egy kis terep­ren­de­zés.

{**1795** *JP NT* A Mosoni-Duna beágazása. BTW, a Mosoni-Duna vége felé vannak egész jó helyek.(*\*Döme\**)}

**1791,7-1790,5** *JP* ***Gönyű***

{**1775,8-1772** *JP NT* sziget. A felső befolyásnál betontöltés, így ott nem lehet bemenni a mellékágba.

**1773,5** JP P96 K0 VAD kavicsos part, a hajók a fák közé rejthetők, füves (?) táborhely a fák mögött. Kellemes. Koppánymonostor 1772.5 magasságában a belső parton (azaz oda-vissza kb. 4 km) (*\*Döme\**)}

**1772,5** *JP K2 VAD P90 P91* ***Koppánymonostor***, függőle­ges part, fent fű. Budi, csap. Ér­de­mes busszal vagy stoppal bemenni ***Komá­rom***ba, át­gya­logolni a hídon, és a szlo­vák oldalon a hotel étter­mében va­csorázni. A pincérek ma­gyarok, el­fo­gad­nak fo­rin­tot is. {Ez már a múlté... :-( (*\*Döme\**)}

**1772,5** *BP? TID* ***Nová Stráz*** ({})

**1769-1766** *JP* ***Komárom***

**{1769** *JP NT* Komáromi vár. Érdemes kiszállni megnézni. (Mi úgy vettük ki azoktól, akikkel összefutottunk, hogy a szárazföld felöl pénzért lehet bemenni. :) Nem középkori jellegű vár, hanem hatalmas újkori erődítmény, később orosz katonai terület. Lőszerszállító kisvasút, miegyéb.

**1767,9** *JP NT* Komáromi híd. Itt lehet vizet és kaját szerezni. (*\*Döme\**)}

**1766,0** *TID*

**1766-1762** *JP* ***Szőny***

**1760,7-1756,2** *JP* ***Almásfüzitő***

**1752,8-1749** *JP* ***Almásneszmély***

**1747??** *JP VAD P90* Sziget {96-ban nem találtunk errefelé táborhelyet.} (*\*Döme\**)

{**1742.5** *JP VAD(?) K1* ***Süttő***. Csónakkiszedéshez kavicsos part. Ismertető jelek: vízbeszórt márványdarabok, függőleges kőfal/rakpart. Afölött gazos terület, ott lehet sátorozni. A lakott település ilyenfokú közelsége vásárlás szempontjából kellemes, na de különben? Mi egyedül itt találtunk alkalmas helyet hosszú idő óta. (Megjegyzés: a műút és a vasút ***Dunaalmás***tól ***Nyergesújfalu***ig (**1752-1733**) táborozásra alkalmatlanná teszi a partot. [Töltés oldalában nehéz sátrat verni.])

**1741-1735,7** *JP* ***Lábatlan***

**1735-1731,5** *JP* ***Nyergesújfalu***

**1721-1718.8** *JP* ***Eszter­gom***i-szi­get. A közepétől a 3/4-éig levő részen 4 helyen lehet táborozni (*P96 FIZ*). A legfelső egy gimnázium sportpályája, mi itt táboroztunk. (Ide a kiság felől lehet jól felhurcolkodni, az Evezősklub stégjétől, *K1*). Itt 200 Ft-ért sátorhely, tűzifa, melegvizes zuhany. Eggyel alatta az Evezősklub, 400 Ft-ért sátorhely pázsiton, semmi más. Szintén a kiság felől. Ezt követi egy fizetős kemping, 400 Ft-ért. *K2*, a Duna felől. Végül egy másik gimnázium sportpályája, 300 Ft-ért, csak sátorhely, kiság.} (*\*Döme\**)

**1718,?** *K6 P90* ***Eszter­gom***i-szi­get kisága, Vasas? sporttelep. Éj­szaka ér­de­mes rá­bízni a csó­na­kot egy sté­gen alvó hor­gászra, vagy kici­pelni, mert erősssen lop­nak. A sporttelep gond­no­kát meg le­het kérni, hogy en­ged­jen be a zu­ha­nyo­zóba.

**1708-17-6** *BP* ***Szob***

**1704,2** *JP* ***Pilismarót***

**1704-1701,7** *BP* ***Zebegény***

{**1699,7** *JP FIZ* ***Dömös*** (*\*Döme\**)}

**1697-1693,3** *BP* ***Nagymaros***

**1696-1693,3** *JP* ***Visegrád***

**1692-1691** *BP K0 VAD P84 P85 P86 P87 P88 P89 P90 P91 P92 P93 P94 P95 P96 P97* Lídó szi­get. Évről év­re vál­­tozik, va­la­mi he­lyet biz­to­san ta­lálsz. De ennél szebbet sehol a világon.

**1692** *JP K0 TID FIZ 100?Ft P69 P70 P71 P72 P73 P74 P75 P76 P77 P78 P79 P80 P81 P82 P83 P84 P85 P86 P87 P88 P89 P90 P91 P92 P93 P94* Szigetspitz (a Szent­endrei-szi­get csú­csa). Fü­ves, lige­tes. Budi, csap.

### Mosoni-Duna

Lásd: *264 km a Mosoni-Dunán és a Dunán*

### Szigetköz

Lásd: *A Szigetköz újrafelfedezése vízen*, **Bokody Józsi bácsi fényképei**, a **Duna Kör** és a **Danube Dam Group** honlapja.

### A Szent­end­rei-sziget nagy (váci) ága

Itt gyakoribb a kavicsos part, mint a kiságban, mert na­gyobb a sodor, de azért itt is van iszap a sarkantyúk mö­gött. Főleg *JP* (a szigeten) talál­hatsz jó helyet. Mindenütt *K0*.

**1692-1691** *BP* Lídó, l. feljebb

**1690-1689** *BP* ***Kismaros***

**1689-1687** *BP* ***Nógrádverőce***

**1688?** *JP* Nógrádverőcével szem­ben. Kavicsos part, fű

**1681,2-1677** *BP* ***Vác***

**1681,2-1679** *JP*Torda- és Révész-sziget, Váccal szemben. Kavicsos part, fű. Vigyázz a sar­kan­tyúk­nál.

**1672,3-1671,3** *JP* ***Surány***

**1672,3-1667,6** *BP* ***Göd***

**1669,9-1668,9** BP Gödi-sziget. Ki­kötni a nagyág felőli olda­lán lehet, ott kavi­csos, az alsó vége ho­mo­kos. A sziget kisága iszapos, és csak 350 cm-nél na­gyobb pesti víz­nél lehet átevezni a ke­reszt­gát fölött. (Vajon ezt mi a fené­nek rakták ide? És szinte az összes többi szi­get kis­ágá­ba?)

**1667,5-1662,5** *BP* ***Dunakeszi***

**1666-1659** *JP* szinte végig klassz ka­vi­csos part, fent fű.

**1657,4-1629** *JP&BP* ***Budapest***

### A Szent­end­rei-sziget kis (szentendrei) ága

Itt ál­talában nem az a gond, hogy tá­borhe­lyet ta­lálj, ha­nem az, hogy ne legyen fog­lalt. Szombaton este szinte reményte­len, Bu­da­pesthez közel már pénte­ken is. Min­denütt *K0*.

**32-31** *BP* Szigetspitz, l. feljebb

{**30** *JP P96* ***Kisoroszi***val szemben, a rév alatt. A közelben büfé (víz+WC).} (*\*Döme\**)

**27,8** *JP* ***Dunabogdány***, sza­bad strand (nagy a nyüzsi), *BP* a Spitz előtti utolsó jó táborhely (föl­felé haladva).

[Innen le­felé *BP* (a szigeten) kisebb-nagyobb kihagyá­sok­kal az 11-es*fkm*-ig, majd a 7-es­től a 4-esig van­nak elfo­gad­ható helyek. A *JP* szinte végig civi­lizálódott.]

**26** *JP* *VF* itt mindig szép zöld a fű. Kavi­csos part, de elég ala­cso­nyan van.

**23** *JP* füves táborhely, homo­kos/isza­pos part

**22,?** *JP* füves táborhely, homo­kos/isza­pos part

**22** *BP* *VF* Egy apró sziget, kb. 1 db sátor fér el rajta.

**21-20** *BP* ***Tót­falu*** (szemben *JP* ***Tahi***). A híd fö­lött kavi­csos part, füves sá­torhely, csak nap­köz­­ben tele van fürdőzők­kel

**15-14,2** *BP* Kacsa-sziget (a *\*Baedeker\** szerint Zátony-sziget). Kavicsos part, na­gyon nép­sze­rű, fü­ves sátor­hely.

**6-5,9** *JP* Sár­kány-, *BP* Robinson-sziget, utóbbi át­lagos víz­nél már csak név­leg sziget. Ka­vi­csos part, fű, *JP* ez folyta­tódik úgy-ahogy a 4-esig.

### A Csepel-szi­get rác­ke­vei ága

Na­gyon ne­héz tá­borhe­lyet ta­lálni, mert szinte az egész part fel van par­cel­láz­va. Az egyetlen biz­tos megol­dás, ha van előre megbe­szélt hely va­la­ki­nek a hét­vé­gi tel­kén, ahol felver­heted a sát­rat.

Megjegyzés a *Kx*-ekhez: Erre­felé rit­kán járnak ha­jók, éj­szaka pe­dig egyál­talán nem, tehát elvileg a ví­zen is le­het hagyni a csó­na­kot, jól ki­kötve.

**53,?** *BP K0 NT P86* ***Pester­zsébet***, csó­nakhá­zak. Ha lent­ről ér­kezel, és a vég­ál­lo­má­sod a Ró­main van, ak­kor nem ér­de­mes teljes me­netfelszereléssel és a po­ty­au­tassal átkeccsölni Bu­da­pes­ten, mert a rak­partnál nagy a sodrás, és egyébként is leg­fel­jebb első alkalom­mal él­mény. Célsze­rűbb ki­köt­ni, ott­hagyni a csó­nakot (a gond­nok­kal meg le­het be­szélni), ha­za­ci­pe­ke­dni, és másnap üres csónakkal fel­evez­ni. (Persze ha Csil­laghe­gyen lax, ak­kor vissza az egész.)

**9,9** *BP K2 P88* ***Dömsöd*** ví­ziúttörő (ví­zicserkész?) tá­bor. (Zárva volt, de a ré­vé­szek tud­ták a gond­­nok címét, ő pe­dig ki­nyitotta nekünk, és a kert­ben sátoroz­tunk.)

{}

### Bu­da­pesttől Ba­jáig

**1627** *BP* ***Halásztelek*** 1000m

**1627-1625,5** *JP* ***Érd*** 200m

**1624-1621** *BP* ***Tököl*** 800m

**1624-1619,7** *JP* ***Százhalombatta***

**1622??** *BP K0 VAD P88 P90* A 100halombattai erőmű üzemvíz csator­ná­jával szem­ben. Kavi­csos part, fű.

**1616??** *BP K0 VAD VF P86* Ka­vicszá­tony Er­csi fö­lött

**1614-1612,5** *JP* ***Ercsi***

**1613,5-1611,2** *BP* ***Szigetújfalu*** 300m

**1600-1598** *JP* ***Adony***

**1598,7-1597,9** *BP* ***Lórév*** 500m

**1594** *BP* ***Makád***

**1591,5-1590** *JP* ***Kulcspuszta***

**1591??** *BP K0 VAD VF P88* A sarkan­tyúk kö­zött ka­vicszáto­nyok.

**1587,3** *JP* ***Rácalmás***

**1580,6-1576** *JP* ***Dunaújváros***

**1580,5** *BP* ***Szalkszentmárton*** 4000m

**1574-1572** *BP* ***Dunavecse***

**1574??** *BP K0 VAD VF P90* A sar­kan­tyúk kö­zött ka­vicszátonyok.

**1570,3-1568,5** *BP* ***Apostag*** 700m

**1569,5** *BP* ***Kisapostag*** 300m

**1565,4-1563,8** *BP* ***Dunaegyháza*** 1000m

**1566,5** *JP* ***Baracs*** 2000m

**1562,8-1560** *JP* ***Dunaföldvár***

{**1560?** *JP P93 K1 VAD* A Dunaföldvár déli felénél levő löszfal alatt található préri. Legfőbb, mondhatni egyetlen előnye, hogy be lehet menni a városba, mindenfélével föltankolni. (Így pl. lehetséges hús, sajt, stb. menübe való illesztése, ami különben hűtő hiányában rázós lenne.)

**1558,1** *BP* ***Solt*** 2500m

**1552** *JP* ***Bölcske*** 800m

**1550?** *BP P93 K0 VAD* Bölcskével szemben. Már nem emlékszem túl pontosan, de mintha semmi érdekes sem lenne itt. Sátrazni lehetett, fű, fák (fű, bélyeg, por?) helyben.

**1546** *BP* ***Harta*** 700m

**1545,5** *BP P95 K0 VAD* Viszonylag kulturált. A közelben van Harta szabadstrandja is, zuhannyal, WC-vel, kocsmával. Ennek megfelelően a cuccokra érdemes vigyázni. Maga a falu kb. 2 km, mindenféle boltokkal.

**1542,6** *JP* ***Madocsa*** 2000m

**1539,2** *BP* ***Dunapataj*** 2000m

**1539-1537,6** *BP* ***Ordas***

**1533-1528,5** *JP P93 P95 NT* ***Paks***. A városról kb. ugyanannyit, mind Dunaföldvár esetében. Bár a város felett vagy alatt található táborhely, a letelepedés a paksi vízirendőr-őrs közelsége miatt nem javasolt. (Bár mi pont velük haverkodtunk össze, még a csónakok szállítása során.)

**1532,9** *BP* ***Géderlak*** 3000m

**??** *JP NT* A paksi erőmű üzemvíz-csatornájának (felső) „bejárata”.

**??** *JP NT* A paksi erőmű üzemvíz-csatornájának (alsó) kifolyása. A kijövő víz kellemesen meleg, de undorító hab úszkál rajta. Fürödni nem érdemes. Bár az erőmű biztonságos volta felől szemernyi kétségem sincs, nem tudom hova tenni a világító, háromszemű halakat.

**1526,4** *BP* ***Dunaszentbenedek*** 600m

**1524,6-1523,5** *BP* ***Uszód***

**1521,2** *BP P95 K0 VAD* Uszód és Foktő között. A vízből egy hosszabb kavicsos partszakasz látszik. Mivel pont a két falu között van, infrastrukturális szempontból elmaradottnak tekinthető. Préri. Csak akkor érdemes kikötni, ha nincs más. A közeli laktanyából esetleg lehet vizet szerezni. A déli (Foktőhöz közelebbi) részén azért nem érdemes tábort verni, mert egyrészt televan juh-szarral, másrészt a bogyómentes, még délebbi területen látni sem lehet a szúnyogoktól.

**1520,1-1518,5** *BP* ***Foktő*** 300m

**1516,1** *JP-BP NT* ***Gerjen***i révátkelő.

**1513?** *JP P95 K2 VAD* A gerjeni majoroknál, a két távvezeték között félúton. Egy kisebb tiszta rész a parti növényzetben, lokális szabadstrand. Kicsit arrébb, a nyaralók mellett lehet táborozni, senkit sem zavar. (Persze nem a helyiek fő vonulási útján kell ezt megtenni.) A helybéliek igen rendesek: többen is felajánlották, hogy vihetünk tőlük vizet, illetve használhatjuk a zuhanyt/WC-t. Ugyancsak ők javasolták, hogy a csónakokat rakjuk beljebb, el a szem elől, bár semmi negatív tapasztalatunk sem lett. Maga a falu kb. 3-4 km, északra.

**1512,6** *BP* ***Bátya*** 3000m

**1508?** *BP-JP P93 P95 NT* Fajsz ‑ Fadd-Dombori révátkelő. Fajszra be lehet gyalogolni, fagyizni, élelmiszer-készletet frissíteni, stb.

**1507,8** *BP* ***Fajsz*** 500m

**1507,4** *JP* ***Dombori*** 3000m

**1503,6** *JP* ***Bogyiszló*** 3500m

**1497,2** *JP NT* Sió-torkolat. Esetleg érdemes belenézni.

**1496-1493** *JP VAD* Mindenféle homokpad a kőgátak között.

**1489,2** *JP P93 VF NT* A Grébec torkolata. Eddig egyszer volt elég magas a víz (már árvízvédelmi készültség volt...), hogy bemenjünk a holtágba. Megjegyzés: még ekkor is egy idő után teljesen véget ért a holtág. Csak mert néhány térkép szerint újra ki lehetne jutni a Dunára. Szerintem ez csak kb. akkor lehetséges, ha már Szekszárd is vízben áll.

**1488,99** *JP P92 P93 P94 P95 K1 VAD* ***Gemenc*** (a térképen „Halászházak”), a Veránka-sziget csúcsától 1 km-re felfelé. Nagy homokpad, Hawaii. (Ld. még a következő néhány bejegyzést!) A közelben megy el egy erdei út, azon meg mindenféle HMCSM-ek (Helyi Menő Csávó Motoron), így a cuccokat nem muszáj szanaszét hagyni. Említést érdemelnek még a közeli eperfák, amikről jókat lehet legelészni. Étkezésünk végeztével kicsit megrázhatjuk a fát, hogy este jöjjenek kajálni a vaddisznók.

**1488,1** *JP P92 P93 P94 P95 VF NT* A Rezét nevű holtág felső torkolata. Elég szép hely. (Nem csoda, a Gemenci Tájvédelmi Körzet része...) Figyelem! Bár a két torkolat között a Duna felől csak 4 km a táv, a holtág hossza több mint 20 km. Alacsonyabb vízállásnál előfordul, hogy a holtág közepén kb. 1 km hosszan ki kell szállni a csónakból, és húzni. Mi idáig csak egyszer találkoztunk olyan alacsony vízállással, hogy nem tudtunk átjutni rajta. Ez az a holtág, amit Kornél korábban már emlegetett. Vannak itt kócsagok, gémek, vércsék, szarvasok, vaddisznók, meg minden. Természetesen kellő csend szükséges, nálunk általában csak a kormányos [kenu] evez.

**1488,00** *JP P92 P93 P94 P95 K7 NT* A Veránka-sziget csúcsán levő révkikötő. Itt lehet vizet vételezni, talán még telefon is van. Sajnos **1488,99**-től útközben két kőgát is van, ez visszafelé eléggé megcsúnyítja a helyzetet.

**1488** *BP P92 P93 P94 P95 K2 NT* ***Érsek­csanád***. Itt van közért, kricsmi, egyéb.

**1484** *JP VF NT* A Rezét alsó torkolata. (*\*Döme\**)}

**1480,2-1479** *BP* ***Baja***

**1481** *BP K0 VAD VF P90* Kavicsos part, fent fű. {Még megvan. 1995. Amúgy ennek közelében van a helyi nudista strand... :-)

**1479,1** *BP NT* Sugovica felső torkolata Bajánál.

**1479?** Fizetős ill. szabad?? kemping a Sugovica partján. Sza vszemi udobsztvami. (*\*Döme\**)}

**1469,1** *BP* ***Szeremle*** 3000m

**1465,1** *JP* ***Báta*** 2000m

**1461-1458** *JP* ***Dunaszekcső***

**1461-1459** *BP* ***Dunafalva***

**1453** *JP* ***Bár*** 1000m

**1450-1445,5** *JP* ***Mohács***

{}

## Tisza

Bokody Józsi bá­csi azt ta­ná­csolja, hogy ne tá­bo­roz­zunk az állatok ita­tó­he­lyein és lege­lőin a bűz és egyebek miatt (*\*Baedeker\**). A hely­színre érve azon­ban fel­merül az emberben a kér­dés, hogy „Jó, de ak­kor hol?”. A falvak kö­ze­lé­ben ugyanis ki le­het kötni, és valószí­nű­leg fü­ves terü­le­tet is bő­ven ta­lá­lunk, de ezt bo­cik­kal vagy bir­kákkal kellene megosz­tani. Máshol vi­szont több méter magas függőleges vagy nö­vé­nyek­kel sű­rűn be­nőtt, na­gyon meredek partok, esetleg kőszórá­sok kö­zött ha­ladunk. Ráadá­sul a Du­na-ka­nyar tá­bor­he­lyein elké­nyel­me­se­dett embernek van­nak bizo­nyos igényei is (l. ide­á­lis tá­bor­hely).

Ala­csony vízál­lásnál job­bak az esélyeink, mert ek­kor kint vannak a homok­zá­to­nyok.

Megjegyzés a *Kx*-ekhez: Erre­felé rit­kán járnak ha­jók, éj­szaka pe­dig egyál­ta­lán nem, tehát elvileg a ví­zen is le­het hagyni a csó­na­kot, jól ki­kötve.

Lásd még: határvíz.

### A Tisza ukrán szakasza

{Ukrajnába kiskoromtól fogva menni akartam evezni. Egy oka volt. A Tisza-túrás térkép­füzetben, kicsit szűkszavúan annyit említenek, hogy a víz ott gyorsan folyik. Na, ez kapásból felvillanyozott.

Hat emberkét sikerült összeszedni magammal együtt, akik hajlandók voltak ilyen őrültségre vállalkozni. Tudniillik, hogy a román-ukrán határtól jöjjünk le kenuval. Három felnőtt, három fiatal, plusz egy sofőr adta legénységet. Két kenuban szállásoltuk el magunkat. Egy közép­iskola kölcsön Zsukjával utaztunk ki. Arra gondoltunk, hogy a sofőr majd hazajön, miután leszállította nekünk a kenukat, de annyira megtetszett neki a dolog, hogy végül velünk maradt egész a magyar határig. Emiatt lett egy kicsit felgyorsítva a túra, ugyanis várták haza, az ottani telefonhelyzetet meg ugye nem kell ecsetelnem... De a legnagyobb élmény, amit eddig átéltem túrák során, az ez a túra volt. A Tisza ott vadvíz.

Szinte sosem tudod, hogy merre megy a következő kanyar után. Nem tudod, hogy a 200 méter széles mederben középen, vagy éppen szélen csörgedező (mit csörgedező, vágtató!) folyó éppen mit rejteget a következő métereken. Csak összehasonlításképpen tudom meghatározni a sebességet.

Egy nap alatt megtettünk kb. (nincs pontos térkép) 70 kilométert a legkisebb fáradtság nélkül. És közben még borultunk is. Illetve a felnőttek a hátsó csónakban.

Az úgy volt, hogy én állandóan üvöltöttem a mi kenunkban, hogy evezzenek a kutyák, mert különben nem tudok irányítani, csak sodródunk, mint egy darab fa a vízen, de alig hallgattak rám. Amikor jött ez a kellemes kis hidacska, rögtön felfedeztem, hogy veszélyben vagyunk, ha nem teszünk valamit az ellen, hogy a víz nagyjából 15-20 kilométeres sebességgel neki­csapjon minket a hídláb köré épített vasszörnyetegnek. Teljes erőből jobbra kormányoztam magunkat, így sikerült elkerülni az ütközést (és borulást), de csak néhány milliméterrel mellettünk ment el (imponálóan gyorsan) a vasszörny. Nagy nyugiban tekintgettünk hátrafelé (nagy nyugi = mozdulatlan felsőtest + kicsavart nyak, tizedmásodpercenkénti hátrafordulás), vajon hogy veszik az öregek az akadályt. Hát nem vették, hanem egyenesen belerepültek a szörnybe. De a frontális ütközés elkerülése végett inkább 'kinyúltak a kenuból', mindhárman egy irányba, de megijedtek, milyen gyorsan jön a híd, úgyhogy visszafordultak/visszadőltek jobbra, aminek persze borulás lett a vége.

Ezerrel besodródtak a kenu alá, és néhány ijesztő pillanatot éltek át, mivel nem tudtak feljönni a felszínre levegőt venni. (Ez ugye elég kellemetlen érzés.) Na, aztán kibukkantak, a csónakból pedig szintén ezerrel megindultak a hordók. Nagy nehezen kifogdostuk a cuccot, megszárítkoztunk, majd a falusi kiskölkökkel karöltve kiemeltük a beszorult kenut. Ugyanis akkora volt a sodrás, hogy a mozdíthatatlanságig beszorította szegény hajónkat a víz. Szerencsére (hm??) előttünk már jártak ott kajakosok néhány héttel, közülük is beborult valaki, ezért a gyerekek már jól tudták, hogyan kell kicibálni a hajót. Azóta van a falunak kajakja, ugyanis magyar barátaink nem várták meg, mire kiszedik, hanem eltűztek haza.

Az első néhány kanyarban nem hittük még, hogy tényleg a fősodorban kell menni, mert különben baj van. Tényleg ott kell menni, ott legalább tudod, merre megy a víz. Igaz, kicsit gyorsan. De az az élmény. (*\*Madárvédő Golyókapkodó\**)}

### A Tisza Tiszabecs és Szeged között

*\*Döme\** barátom jóvoltából az alábbinál jóval részletesebb leírást találsz a Tiszabecs-Tokaj szakaszról *itt*.

**744** *BP K0 VAD VF P92* ***Tiszabecs***. Kavicsos part, fű. Túrakez­déshez ide­á­lis. Te­her­aut­óval is meg­kö­zelíthe­tő.

**727** *BP* *BOLHA* ***Tiszakóród***, gát­őr­ház mellett

**705,1** *JP* ***Tiva­dar***, ho­mokos strand, a híd előtt

**688** *JP* *BOLHA* ***Jánd***, ho­mokos strand (lapály)

**670** *JP* *BOLHA* ***Tiszaadony***, ho­mo­kos strand (lapály)

**650,6** *BP* *BOLHA* ***Tiszamogyorós***, homokos strand közvetle­nül a komp alatt

**649** *JP* *BOLHA* ***Lónya***, meredek füves part (ki kell emelni a csónakokat)

**616,8** *JP* *BOLHA* ***Zemplénagárd***, strand a komp előtt

**616,5** *BP* *BOLHA FIZ* ***Tuzsér***, a komp után közvetle­nül

**592** *BP* *FIZ* ***Dombrád***, a pon­ton­híd alatt

**409** *BP* *K0* *P87* ***Abádszalók***. A stran­don csúszda, kicsit lej­jebb út­törő(?)tá­bor, ne­k­ünk meg­en­ged­ték, hogy ott sátoroz­zunk.

{}

## Bodrog

Táborozás, *Kx*: mint a Tiszánál.

**{50** *BP NT (bár le­het) P95* ***Felsőberecki***, a rév előtti szabadstrand. A part homokos, de feljebb füves terület, ideális tábor- és fürdőhely. Te­her­aut­óval is meg­kö­zelíthe­tő. (*\*Gyuri\**)}

**37** *BP NT (bár le­het) P87* ***Sárospatak***, a híd alatt. Ho­mokos part. Túra­kezdéshez ide­á­lis. Te­her­aut­óval is meg­kö­zelíthe­tő.

**{20** *BP NT (bár le­het) P87* ***Olaszliszka***, a rév felett kb 200 méterrel homokos szabadstrand, feljebb füves terület. Aut­óval is meg­kö­zelíthe­tő.

**2** JP FIZ P95 ***To­kaj***. Unió alapítvány tábora. Ráismerni a stégről lehet, amelyre ki van írva hogy Unió. Itt hajók (kajakok és kenuk) bérlése is lehetséges. 95-ös árak: hajó 230Ft/nap/beülő, kemping 200 Ft/nap/fő. Teherautóval is megközelíthető, a Bodrogkeresztúr felé vezető úton ki van írva, hogy hol kell a lefordulni. (*\*Gyuri\**)}

**1** *BP VF P92* ***To­kaj***. Nem sok­kal a torkolat előtt a Bodrog-Tisza kö­zébe han­gu­la­tos kis csa­tor­nákba le­het be­evez­ni. A tá­bor­hely nem ga­ran­tált, ne­künk si­ke­rült az egyik csa­tor­na vé­gén egy hasz­nála­ton kí­vüli, fűvel be­nőtt sze­kérúton egy sát­rat felverni.

{}

### Bodrog-ártér

{A Tokaj-Bodrogzug árteret általában a tavaszi hóolvadáskor, a tavaszi esőzések idején önti el a víz. Ha sok a víz, az egész ártér vízben áll, ilyenkor toronyiránt lehet evezni bárhol, nyilván ilyenkor nehezebb száraz táborhelyet találni, ha kevés a víz ‑ ez volt a helyzet az utóbbi néhány évben ‑ akkor csak a kis csatornák, esetleg a mélyebben fekvő részek vannak csak elöntve. Az egész terület kis csatornák, tavacskák és tengerek kusza szövevénye.

Az ártéri vízitúrák ideális időpontja április vége, május eleje. Korábban hideg van, később a csatornák járhatatlanná válnak a fenékről felnövő vízinövényzet miatt. A csatornák csak kenuval, kajakkal járhatóak (vagy még úgy sem).

Májusi hétvégeken százak túráznak. Tapasztalataim szerint három-négy nagy induló-táborhely van (bocs, ez nem a reklám helye, egyiknek sem vagyok képviselője, abszolút szubjektív tapasztalat):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kiinduló-pont** | **Tulajdonos** | **Megjegyzés** |
| 5.6 fkm, a büfé környékén | ???  ‑ valaki szokott ide csónakokat hozni és túrákat vezetni | 1997-ben nagy építkezés volt, nem működött a táborhely, de mindenhez nagyon közel van |
| kb. 3 fkm, az Unió vízitelepe | Unió Alapítvány | ez is nagyon közeli kiindulóhely, rengeteg hajójuk van, elég lepusztultaknak tűntek, a tábor a volt KISZ-tábor, a társaság mindig vegyes |
| a közúti Tisza-híd felett | Tokaj vízisport centrum | emberi szállás és étterem egy helyen |
| a vasúti Tisza-híd felett | Spori-Sport Alapítvány | nagyon klassz szállás max. 20 emberig házban, onnan kezdve sátorhelyen, jó állapotú hajóik vannak, de sokat kell evezni az ártérig. A vonat kicsit hangos |

Összehasonlításnak: a Bodrog-ártéri túrák érdekes része általában a Zsaró-vízitelepnél, 3.4 fkm-nél kezdődik.

A túrák általában úgy néznek ki, hogy az ember beevez egy csatornába, amikor elakad, akkor vagy talál egy gátat, amin átemelve a hajót, a túloldalon egy másik csatorna folytatódik, vagy nem, akkor visszafordul. Egy-egy csatorna 2-5 méter széles, 20 cm-3 méter mély szokott lenni, rengeteg kanyarral, benyúló fával, ággal, bozóttal ‑ a kormányos orrvérzésig gyakorolhatja a kormányzást. Az átemelések általában füves gátak szoktak lenni (5-20 méter össz cipelési hossz), két perc alatt át lehet húzni még egy megrakott hajót is, legfeljebb arra kell várni, hogy a másik negyven hajó átemeljen. Ami az egyik héten / évben járható út, a másik héten nem biztos, hogy az.

A vízitúrázók térképei sorozat Bodrog része nem túl jó az ártérhez, mi a Zemplén-Dél turistatérképet használtuk, de a legegyszerűbb a macsó külsejű helyi evezős fiúkat megkérdezni, hogy merre lehet menni. Aki nem macsó külsejű, az úgyis először van ott, mint te, úgysem tudja. Hazataláláshoz végszükség esetén a Tokaji-hegy mindig látszik.

Néhány túra, amiket mi megcsináltunk, közepesen kripli társasággal (néha a fél hajó gyerek volt). Tegyük fel, hogy a túrák a Bodrog torkolattól indulnak:

Zsaró-vízitelep ‑ Nagy-tó ‑ Bodgány-tó ‑ Bodrog 7.3 fkm és vissza: ez kb. 16 km, 2-3 átemelés van benne vízállástól függően, a Nagy-tónak a Bodgány-tó felé induló leágazását erősen figyelni kell. Ha visszafelé jön az ember, a Bodrogról a Bogdány-tóhoz vezető csatornát nagyon nehéz észrevenni.

az előző változata: a Nagy-tavon végigevez az ember és Észak felé Bodrogkisfalud felé megpróbál áttörni. Nekünk 1997-ben ez nem sikerült, mert alacsony volt a víz, kb. 500-600 méter hiányzott a Bodrogig, amikor meghátráltunk. Úgy viszont nagy szívás volt visszamenni ugyanazon az úton.

Zsaró-vízitelep ‑ Deák-ér ‑ Zalkod ‑ Holt-Bodrog Viss mellett ‑ Bodrog 24.3 fkm és vissza: ez kb. 45 km, ha nem téved el sehol az ember. Láttunk két kajakos fiút, akik megcsinálták egy nap alatt. 3-4 átemelés van benne. A Zsaró utáni részen, ha nagy a víz, rengeteg kanyart le lehet vágni, csak utána nehéz visszatalálni az ’útra’. Mi gyerekekkel Zalkodig jutottunk, onnan visszafordultunk ugyanazon az útvonalon.

az előző változata: csak őrülteknek ajánlott. Zalkodon az ember hóna alá kapja a hajóját és pléhpofával elsétál a Tiszáig, majd ott hazaevez. Ez egy 2 km-es séta. A társaságból nálunk megcsinálta valaki.

helyi öreg cápák szerint magas víznél a Kapitány-érről is át lehet keveregni a Deák-érre.

Egyébként tök mindegy, hogy merre megy az ember, mindenfelé gyönyörű, mindenhol van víz, csak az a lényeg, hogy az ember megtalálja az egyik bejáratot, aztán irány a ’waterworld’. Ha valaki ismeri a Myst-et, olyan az egész, mint a Myst árvizes pályája. (*\*Medvey\**)}

## Vág

{1995-ben voltunk Vágon, ott is élhettünk volna át az ukrajnai élményekhez hasonlókat, ha nem regulázzuk meg magunkat, és átalakítottuk a túrát gyalog-kocsi-autóstop túrává. Mivel akkora volt a sodrás, hogy a három kenut nem mertük vízre tenni, inkább mentünk egyre lejjebb a folyón, hátha jobb a helyzet lejjebb. (*\*Madárvédő Golyókapkodó\**)}

## Inn

Az Inn sajnos nem igazán evez­he­tő, mert 15 erőmű ta­lál­ható rajta, és egyiken sincs zsi­lip (*„P91”*). Az Umsetz­anlage elvi­leg ki van építve min­degyik­nél, de azt nem kí­vánom sen­kinek.

Annyit tudok még róla, hogy Innsbruck kör­nyé­kén még ve­szélyes vadvíz, ké­nyel­mes tú­ráz­ga­tásra ezért sem alkalmas.

{}

# {}, a­vagy amiről szíve­sen ol­vas­nánk

Nem kell szerény­kedni. Hely bő­ven van, akinek nem tetszik va­la­mi, nyu­godtan ki­törölheti a saját példá­nyá­ból (vagy a sa­ját pél­dányával). Tehát:

evezés a Níluson, a Mississippin, zu­ha­tagos fo­lyó­kon, és egyál­ta­lán bár­hol

kölcsönzési, vásár­lási, és tárolási le­he­tőségek, csó­nakjaví­tók

karbantartás, javítás saját kezűleg

ja, és va­la­ki megír­hatná a Tip­pek bringásoknak c. mű­vet...