

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 töreksenek 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 házi orvos, 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** szupervizor, nyelvi lektor <marosi@bme-tel.ttt.bme.hu> (= **Utti**)
 - **Hegedűs Zsolt** idegenbe szakadt méregkeverő, a **HIX** koszorús házinovellistája <zsolt@tele.su.se> (= **Zita néni**)
 - **Wolfner György** doktorandusz, velíki 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** benzinfűző-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.)
 - Benzinfűző (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

<i>fkm</i>	folyamkilométer
?	nem esküdnék meg rá (±...)
??	fene tuggya
<i>JP</i>	jobb part
<i>BP</i>	bal part
<i>I. evezős</i>	keelboatban a kormányostól távolabbi, azaz a csónak orrához közelebbi evezős
<i>Kx</i>	x nehézséggel emelhető ki a csónak, $0 \leq x \leq 9$
<i>TID</i>	a Nemzetközi Dunatúra táborhelye (volt, van, vagy lesz), nem ismerem (*DKV*)
<i>FIZ</i>	fizetőkemping (esetleg egy főre jutó szállásköltség), nem ismerem
<i>CAMP</i>	a kilométer mutatók által ajánlott táborhely, nem ismerem, lehet, hogy <i>FIZ</i> (*DKV*)
<i>VAD</i>	garantáltan (?) vadkemping
<i>ÖKV</i>	Osztrák turisztaszervezetek (táborhelye), nem ismerem, valószínűleg <i>FIZ</i> (*DKV*)
<i>BOLHA</i>	A Vízibolha-túrák táborhelye, nem ismerem
<i>NT</i>	Nem táborhely, hanem...
<i>VF</i>	erősen vízállásfüggő lehet (ezt szinte mindenhova oda lehetne írni)

P_{xx}	19xx-ben kipróbáltuk, túléltek. Kisebb-nagyobb nehézségek árán lehet találni legalább 2, általában füves sátorhelyet.
P_{xxxx}	hasznos, mint P_{xx} , de hátha 1999 után is fogunk még vízitúrázni...
V_x	x-nyire baj, ha (csomagolása kívül, azaz hamarosan belül is) vizes (vízben ázik) $0 \leq x \leq 9$
x	x, ksz, ks, gsz, gs
q	q, ku
j	j, ly
{ggy}	ggy, dj (* <i>Ulti</i> *)

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 \rightarrow *motorcsónak*nál nagyobb motoros vízijármű, más néven dagadaga (tudod, az a ronda nagy dög, amitől a \rightarrow *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 kavargást igyeksem elkerülni. A lektoroknak ez nem mindig sikerül, sőt, a *Kerényi-Perjés duó szerint* csónaknak csak a ladikot hívják - lelük 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*) (*Anca*)}
- {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 Vűszsaja 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 ág(ná)nak, érdemes lemásolni őket, és a másolatot elvinni.

„Nagyon jól használható térkép szerezhető, ha becserkézi 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 kiadványt 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 menti 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 ké-

nyelmes. Keelboatban pedig a potyautasnak igencsak össze kell magát húznia, hogy elférjen a cucc. {Szerintem az ideális felállítás, 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 üvegszálalás műanyagból készülnek; létezik műanyag keel is, de az nagyon illúzióromboló annak, aki mexokta a hagyományos keelboat nyergését, illátát, és főleg súlyát. Nem akarok a csónakválasztás fortélyába 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 nyerebb. (Az üvegszálalás műanyag nehezebb a fánál, sőt, a víznél is.)

Vászon, gumi

Az összerakható, favázás 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 \pm ?), 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 ki-

kötés 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 túrik, 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 mögöttes ülők visszahúzáskor nem felejtik a vízben az evezőjüket, az előttem 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 fenékkal 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 kenu 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 bírságozzon meg a vízirendőr, ezért nem (mindenütt) árulom el, melyik írott és melyik íratlan - megjegyzem, nem is mindegyikről tudom. Néhány egyszerűen csak mexívreleendő 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 mexúnik 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. gyorsvízű folyón köves parthoz kikötni.

{Ugyancsak célszerű legalább egy borulást és partra úszást kipróbálni (persze csomagok nélkül és nem a Duna/egyéb víz legközepe), 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 hungarocellból készültet.

Nagyon hideg vízben evezés esetén még a profi úszó is viseljen mentőmellényt, mert ha a szív-görcsöt 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 van, sőt célszerű az úszástudást igazoló ún. „vízijártasságit” is maguknál tartaniuk a mentőmellényteleneknek. A vízrendőrök 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 kormányozási pozícióban. {Azt csinálja a gépház, amit a főnök szeretne. A demokráciát csak verbálisan gyakoroljuk. (Egybehangzó vélemény még a legcsökönyösebb kapitányt is meggyőzheti, hogy ne akarjon víziszni.) (*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, balanszt kell tartani: ilyenkor a két lapát tolla a vízben, a nyeleiket pedig kézzel összefogjuk. Hacsak nem végzünk tornamutatványokat (pl. helycsere, l. alább), elég, ha egy ember tartja a balanszt, de az tényleg tartsa, és mielőtt elengedné, szóljon a társának, hogy most fogja meg ő a lapátokat.

A vízben 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 egyéneként 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 öszveszokott 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 kevésbé hajlamosak a borulásra, de azért ne eresszük el magunkat teljesen. Akármilyen stabil, számítsunk rá, hogy jobban billeg, mint a part. Beszálláskor középre lépünk és hamar ülünk 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 lépünk 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 felőli 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 izaposnak 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 döngöttünk 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 evezőcsónak 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 zsegebb-e, mert ezen múlik, hogy elsőbbséget kell-e neki adnod.) Part mellett, 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 leelőzőtt.

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 kavargó 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 meglasson 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 kerülnek, 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 fénnel. (Ha két, egy irányban haladó hajó közé kerülünk [pl. egyik előzi a másikat], az már régen rossz, mert hullámaik kvázi merőlegesek, és időtlenül interferálnak.) Ha lefelé haladunk (célszerűen középén, 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 lezárazabban 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 hullámfronttra merőlegesen kell ráállni a hullámra, mivel ezek a csónakok egyrészt rendelkeznek spriccdekkal {(=hullámfogó, habléc) (*Döme*)}, jobb esetben „kötény”-nyel, és így elől-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.

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

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

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 veszített).

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 bevez 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 alattomoságuk ezeknek az ún. fenék-hullámoknak 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 elkotródna 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 jobbra 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 (ügylve azokra a felfelé jövő örültekre, akik ilyen időben sem kötnek ki). A „déli” szél keelboattal kínosabb, mint ke- nuval 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 átszisszolni 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 hossz tengelyének a folyásirányra merőlegesszel bezárt szögének tangensét x -val, 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 45° -ban stb. Legyen y a csónak haladási irány szögének tangense, azaz amíg befelé 1 métert halad, addig fölfelé y métert. Az „a csónak orra nem arrafelé néz, amerre megyünk” mondat precízebben:

$$y = x - \frac{v}{u} \sqrt{x^2 + 1}$$

Az optimális értékek:

$$x = \frac{1}{\sqrt{\left(1 + \frac{v-w}{u}\right)^2} - 1}$$

illetve

$$y = \frac{1}{\sqrt{\left(1 + \frac{v-w}{u}\right)^2} - 1} - \frac{v}{u} \sqrt{\frac{1}{\left(1 + \frac{v-w}{u}\right)^2} + 1}.$$

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 hossz tengelyének a merőlegetől $\arctg 1,18=50^\circ$ -kal 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 játékokat!}

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 hossz tengelyével 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 derékögnél 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 45°-os 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 fejt ki. Ezzel a lesodródást csökkentjük, a kormányzást pedig megkönnyítjük.”

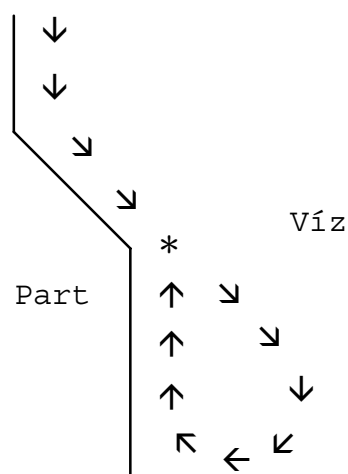
Szerintem viszont a folyó elforgatóerejét a teljes átkelésre kiintegrálva az elmozdulásunk szerint nagyjából nullát kapunk. Ez azt jelenti, hogy az átkelés megkezdésekor ahogy távolodunk a parttól, egyre nő a sodor, ami a csónakot valóban lefelé fordítja, mivel az orrt előbb éri, de ugyanígy a túlpártot 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 „szembevív” (Pl. a szentendrei limány fölött), ott érdemes behúzni, 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 drótkötéssel.

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. (Mít mond a pilótának a mamája bevetés előtt? „Alacsonyán 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 v v v	x: homokzátony, homokpad
-----* @v v	
K Ó G Á T * v@v > v	
-----/* @v v	
/ > > v> v> @v v @ 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 átgráshoz.

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. 45°-os szögben (a limányszerűségbe). Ezzel a gályarabokat kíméli, mert kihozza a csónakot a fősodrásból. Arra persze neki kell figyelnie, nehogy visszacsorogjanak a kövekre.

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

```
-----\
K Ó G Á T | vvvvvvvvvvvvvv 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 evezünk (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 (mexolítással), pl. „Vigyázz, keelboat, bója!”. A bajba került vízijárműnek azonnal segítségére kell sietni. (Lásd még: Elsősegélynyújtás, mentés.)

Éjjel

Sötétedés után csak véxüég esetén merészkedjünk ki a vízre, és lehetőleg csak ismerős helyen. Csak hogy elvegyem az esetleges kedvedet: a vaksötétben hajó, bója, gát, farönk, éjjellátó krokodil leleselkedik 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 fűcsónakban 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 kormány-madzag (ilyenkor pont fordítva kanyarodunk, mint szeretnénk), nincs túlterhelve annyira a csónak orra, hogy a kormánylapát nem ér bele a vízbe. Ülünk 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 vízvonaltól, és nem nagyobb, 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 szottyánik 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 letüdözök 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 kéri (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 vízijártassággal kell rendelkeznie (kérésre fel kell tudni mutatni), vagy mentőmellényt kell viselnie. {Hm, Döme, ez biztos? Tudtommal - és nagy sajnálatomra - a vízijártasságit megúntették (**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 briliáns, 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, csónakbérlet, 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 *Tiszaújvárosban* (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: tartasuk 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 klausztofóbiája, 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 szezona (általában ápr. 1.- okt. 15.), csónakház szünetnapja (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, csónaxállítási 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 nemrégiben 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-szakaszt. (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 fog 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. résznel.

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 kitarunk. 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 elkezd 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 belesapkaphat 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 kiscigányból kilógó combunk ne égjen meg (ui. kvázi merőleges a napsugarakra), letakarhatjuk valami vékonyal (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 hálósákkal, vastag zoknival. Ha nem kapucnis a hálósák, a hálósipka sem megvetendő.

Távoli, zord tájakon (mint pl. Németország vagy Ausztria) nagyon gyorsan változhat az időjárás; ilyen 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 fiatal korban 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 hordóhoz 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 feltérni 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 vízitúrazsákokat is érdemes vastag, bekötözött nejlonszáokban 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, legyen 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 vásson- 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 spricelésektől igen.) A nyilont 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, bonatlan 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 legelegánabb, ha annyi hordó és láda 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 bűvárkodás, 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 törekeny. 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 műtyűröket (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.

Igyekezünk nem rideg, törékeny, hanem lágyabb műanyagból készült dolgokat magunkkal vinni. Ez vonatkozik a tányérra, pohárra, szappantartóra, vödörrre, 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. fémvázás hátizsák), mert annak valahol el is kell férnie majd a csónakban. (Csak hogy ne legyen olyan egyszerű a dolog: egyszer nagyon jól jött a fémvázás hátizsák. Egy szlovák horogász bácsi kölcsönadta a rozszant 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 pára viszonyok 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 szétoztása

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 átvészelve 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 hálósák, több edény stb.), de azért a mikrószütőt 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 nyílont a szufniban), 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 átpakolásakor: 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 ládába 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 (vizálló):*

- 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 hálósák, 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 vészolni 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 szűnyogriasztószer, 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 {befőttsgumik (*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 kocsipapírjai: 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, kisedő, 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, gépszír

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 főlegesen 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 állapotodjanak 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-kiárúsításokat. 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 elkezd enni a dobozt a rozsdá, 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 halbüzt 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 roszsz.)

- 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 délelőtti 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 kaps.: Ha megmarad, hazahozod, és lefagyasztod, ne próbáld mikrosütőben 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. Almat 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 közeleg 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 vízben hagyható
- Vízszintes, sima, füves terület a sátnak, 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
- Szemégyűjtőhely 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 folya 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 két-rétegűvel 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 házásoknak 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 földre, 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 nyílont 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 sátnak, 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 hálósákra is.

A sátor tartozékai között néha idegesítően apró műtyűrök 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 hengercskét távtartónak, ezt egy madzaggal a belső réteghez kötöttem. Hasonlóan érdemes a rúdra 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 találhatóak, álljon itt néhány további szempont.

Sátorveréskor a cövekeket, különálló műtyűröket ne rakjuk a földre (fübe), 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 érde-

mes 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 sátorat, 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 sátorat 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 sátorat elbírja. Ne támaszkodj hát rá, bármennyire is emlékeztet a villamos kapaszkodójára.

Szokjunk hozzá, hogy bóklászás közben a sátorakat 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 spagócat.

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

Sátorbontás

Bontáskor lehetőleg mindent egyből a zsákjába tegyünk. Ha leakasztunk egy kifeszítőkötetet, 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 órák 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 bűdös 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 sátorat 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 érkezésünkkel 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 szeméthyűjtőnél szabaduljunk meg tőle. A tűzrakóhely és a folyómeder nem szeméthyűjtő.

A növényi hulladék (almacsutka, krumplihéj stb.) nem számít szemétnak, (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 komposztáld. A papírnak, üvegnek, használt elemnek keress szelektív hulladékgyűjtőt a környéken, illetve rágcásld az önkormányzatod fülét ilyenért, ha nincs. Részesítsd előnyben a visszaváltható üvegben/pillepalackban árusított dühítő italokat. Ha lehet, kerülj 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 gyűjtősnak 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 szemétygyűjtőnek 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 kavicssal.)

Vigyázz

A tüzet soha ne hagyjuk őrizetlenül, lefekvés vagy a táborhely elhagyása előtt vízzel teljesen oltuk 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 elrágta 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 szmöttyi.) 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 tábortűzhez.

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

Gázfűző

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 „fűző” 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 bűdösebb, 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 injekciótűnyivel kényelmesen főzhetsz 5 dl zacskós levest), no szóval ha úgy döntesz, hogy majd utántöltöd, akkor meglepetés érhet ugyanis a tartályában forró benzingőz van, még hozzá 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 főzőrőzsát 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 patenzárás 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*)}

Spirituskocka

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 spirituskocka 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 bilincsel rögzíték egymással párhuzamosan a botra.

Egy acél rostélyon remekül lehet grillezni. Ebből sikerült egy elég profit szerezni: embermagasságú (alumíniumból készült, szétszedhető) 3-láb, felül csigával, és hozzá egy nagy kerek rács. Bogrács is akasztható rá, a láncsal 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 vitézúrán.

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 férfiember a földhöz is csapkodhatják. A kaja viszkozitásától nagy mértékben függ, hogy mennyit kell rázni.

Kell némi tapasztalat ahhoz, hogy megtanuljunk, 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 nyomáski-egyenlítés 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 szórnival, és úgy melegíteni, ahogy van.

A hagyományost forrásban levő vízbe kell tenni (de mi van, ha nem találom a környéken forrást?). Az ínycsekek 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 vágunk 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 tábortúzi kaja.

Terítsünk ki egy kb. 30cm*50cm-es alufóliát, és kétfényrnyi 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 (öregem sem mérgező, csak nem jó), azt a részt használjuk fel, amelybe még könnyedén beleszalad a kés.

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

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+szegefűszeg+őrletlen bors keveréket, és (talán) 5 evőkanál cukrot. Hagyom egy ideig forni, hogy a víz fele elpárologjon, és kijöjjön a fűszerek íze. Ezután beleöntöm a bort (1 litert), hagyom még egyet rotyanni, 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+szegefűszeg+bors triót tarthatjuk három helyett egy közös dobozkában is.

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

Omlett á la Százhalombatta

Hozzávalók 3 éhes személy részére: 3 tojás, 1/4 kg túró, 1 májkrémkonzerv, 1 vagdalt-húskonzerv, 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 sátorlaphoz, 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 emlékebe 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 Dé-livel 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 enyémben belezsúfoltam még egy kiskanalat és egy mokaáskanalat is...

{ }

Étkezés

Egyes vélemények szerint a vizitúra 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 bosszorkányság: 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 bővíben 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 mosószerrel 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 ruhaszárítókötélkapacitáson.

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 tárgyakkal 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*)}

Érdekes 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
- Mercurchrom (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 zúrókkal 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 továbbvezethetünk, 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 erezte 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 kezdjük 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 végezniem 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 bűvartanfolyamom 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 procedura ún. oldalfogással hajtható végre, ami úgy néz ki, hogy bal kezeddal átöleled a delikvenst a jobb hóna alatt. Így magadhoz tudod szorítani, időnként meglélegeztetni. A jobb kezeddal pedig tudsz úszni, hogy minél hamarabb partra érij.

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

{Borulás

Általában nem direkt történik borulás. Okozhatja váratlan hullám, szellőkés, 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 múxik.

Ha az emberek megvannak, lehet összeszedni a csónak körül úszkáló mindenfélét. A víznél nehezebb cuccokat jó, ha a már biztonságban levő emberek még a lelegején 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 (lefelől ülő embernél esetleg az orr) felől, a csónakot lovaglólásban 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 húzódkodni, és beülni. Utánuk jöhetnek a többiek, mert ekkor a bent ülő(k) már tud(nak) ellent tartani. (*Döme*)}

Érdeemes 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 kullancsot, 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 házának 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 Doxycyclint, 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 ízületeid, akkor kis szerencsével életed végéig megmarad valamennyi a Lyme-kórból.

{Mivel Magyarországon az utóbbi években nagyon elszaporodtak azok a kullancsok, amelyek az agyhártyagyulladás 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 böglyöly 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 vágta 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 örizetlenül marad a bot, ami szabálytalan). Ha erre bárdolatlanul reagál, akkor kezdődhet a harc. (A csónakba akadt vagy utánunk hajított horgászkesztséget elvinni törvénybe ütköző dolog, de segít levezetni az indulataidat. A horgászt nem.) Ha teljesíti kérésünket, udvariasan köszönjük meg. (Hátha mégsem bízza el magát.)

„A bőrbe szúródott horgászhorogot nehéz eltávolítani a horog szakála 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 evezünk be egy öbölbe csak azért, mert ott ázik egy madzag.

Ha levetkőzzük előítéleteinket, az kifejezetten hasznos is lehet. Sőt, érdekből akár szeretjük 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 mocsukat 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 objektívet is védi).

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

Túranapló

Vezess túranaplót (dátum, *fk*m, 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 (tétélesen 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 holtágot lehet meglátogatni. (*Döme*)}

Igyekezünk minden nap este megírni az aznap történeteket, 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 szállítunk, ha van ehhez speciális tartónk. Egyébként fejfelé helyezzük el a csónakot és nagyon gondosan rögzítjük. A csónak és a csomagtartó váza közé rakjunk szivacsot vagy gumilapot, és a csónaktestet kötéllal erősítjük a csomagtartóhoz. (Ehhez én kétméteres gurnit 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. Hátral úgy vezessük el a kötelet, hogy a kipufogó ne olvassza/égesse el. Jó, ha a kötélnak van némi rugalmassága, de a gumipók önmagában nem elég.

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

A kerékcserehez 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 elől 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 kenuktól.

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 melleleg 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 fűrészjeljük be a kapupántcsavar fejét hosszirányban - azaz tulajdonképpen alakítsuk át normál fejes „apacsavarrá” -, és egy nagy csavarhúzóval a résbe téve

akadályozzuk meg az elfordulást. Legyen kéznél tartalékcsavar, mert néhány gallyra fog menni - pl. az Istennek sem jön ki, és fűrészszel le kell fejezni -, páran pedig mexöknék. (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.

{Mít 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, csővázás 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 hörögött 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 Miskolcra 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 személy-poggyászként 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 olaszoknak 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 mexúnt, 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 szottyán 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 útlevélibe, 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). Tiszabezdével 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 balanszt, és próbáljuk lavírozással egy helyben tartani a csónakot.

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

1. Ne feszítsük meg teljesen a kikötőkötelet, mert lehet, hogy csak pár cm vízszint-süllyedés 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 kikötőbákhhoz, 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 elkezd 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 kigyulladását követően) beveznek 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 elkezd 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 kigyulladását követően) kiveznek 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 letről mészfelfelé - ami elég ritka -, akkor ezek alapján kitalálhatod, mi a teendő.

Ha a berendezésen ama bizonyos gomb megnyomására semmi sem történik, akkor a szintén ott található kurbli-t 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 található. 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, evezőcsónak/sportcsónak”) mexólitással kezdődnek. Erre különösen akkor figyeljünk, ha mi vagyunk az egyetlen csónak(társaság), bár ez elég ritka. Ha vannak mások is (evezős- vagy motoresónakok), 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 átgürölnéd az összes cuccot (több száz méterre), biztosan jön egy hajó, ami mellett (mögött) át lehet zsilipelni.

Csúszda

Talán az egyetlen dolog, amit a vízmérnökök az emberiség vizitúrázó 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 kötéllel leereszteni, mert nem tudod erővel megtartani, és futhatsz utána. (Na, mit gondolsz, ezt honnan tudom?) Ül 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 kajákat...)

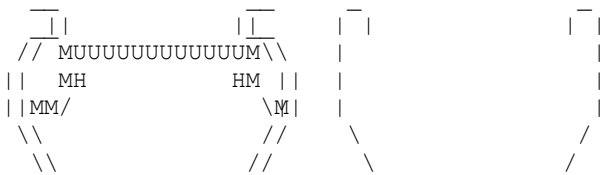
Katamarán készítése két kenuból

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.

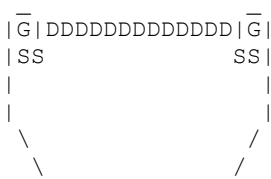
Más általános érvényű szabályt nem nagyon tudok mondani, inkább elmesélem, mi hogyan csináltunk katamaránt **Apu**-val.

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.)



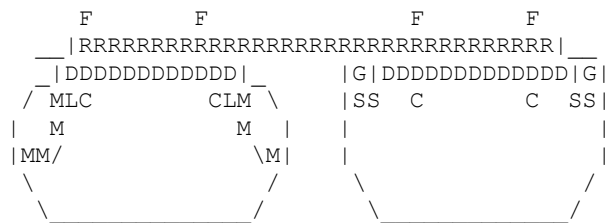
A merevítők pontosan ott vannak, ahol az ülések, azaz kb. 20 cm hosszúak (az ábra síkjára merőleges irányban). A két középső ülést kicsavartuk, és a helyükre egy-egy azonos méretű deszkát szereltünk. A deszkákat egy-egy (összesen négy) L alakú alumínium idom közbeiktatásával rögzítettük a merevítőhöz (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.



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, fűrtünk 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 kiszédése 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 vízben nem számít.)



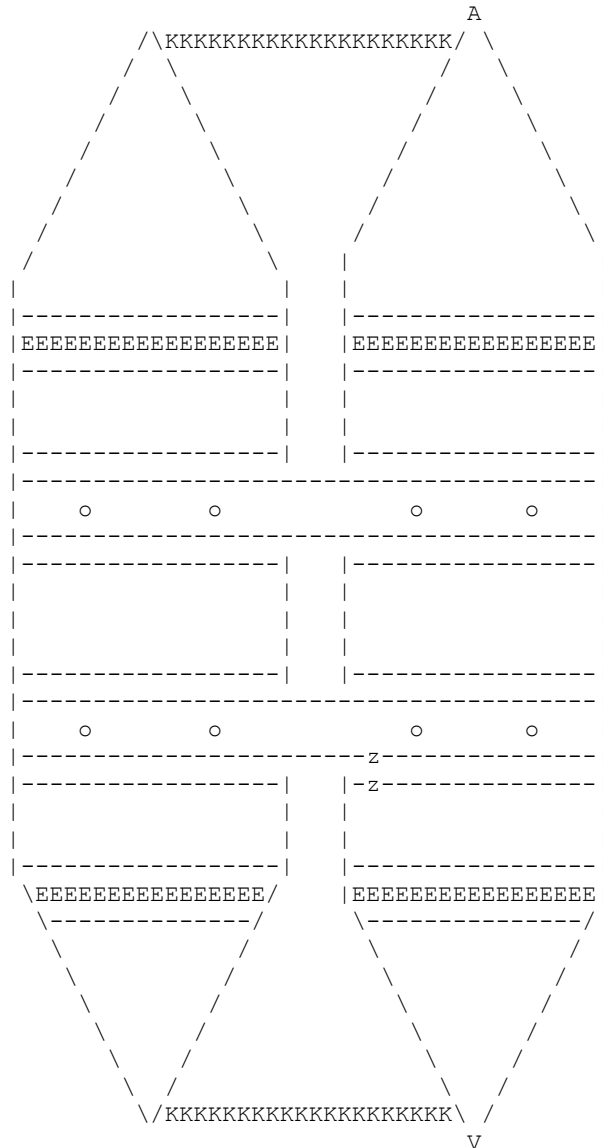
Ezután rátettük a két-két deszkára a két fa keresztrudat, majd némi méricskélés után kifűrtük és összecsavaroztuk őket, összesen 8 db 8mm*100mm-es csavarral. (A keresztrudakba nagyobb lyukat fűrtünk, és rézcsöveket tettünk beléjük.)

A két kereszttrúd 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 kenu 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.

Jelmagyarázat:

- A az én kenum eleje
- V az én kenum vége
- U a másik kenu ülése (kivehető)
- H a másik kenu ülésének derékögben lehajló (függőleges) része, itt rögzül csavarral M-hez
- M a másik kenu merevítője az ülésnél
- E mindkét kenuban benntartó 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 téglalapról áll)
- L L alakú alumínium idom a másik kenuban, D-t M-hez fogja (két 40mm*150mm*3mm-es téglalapról áll)
- D deszka (50cm*15cm*2cm)
- R kereszttrúd (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 (árboznak) 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) fűrtünk egy lyukat az árboznak. 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 sátmadzagokkal a kereszttrúdak 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 áttemelte 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 csónaktúrás 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 tábor (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 szorosán 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 túri-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 talajközelségben tart) könnyedén fel tudnak kapaszkodni, másrészt a kutya előszeretettel bolyong a sűrű bozótban, ahol a kullancsok nagy mennyiségben fordulnak elő. Ajánlatos a kutyust legálább 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 agyhártyagyulladásán kívül súlyos vesebetegséget is okozhat, ezért, ha a kutyában kullancsot találunk, azonnal szedjük ki, akkor is, ha nagyon kicsi és nagyon nehéz megfogni. Ehhez nem tanácsos kenőcsöt, alkoholt, zsírt vagy bármiféle kencét használni, mert a szőrzet miatt nehezen jutna el a bőrre, viszont összekeni a kutyust {aki ettől ideges és bűdös 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 háttárazott, 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 kövel transzírozuk 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 veszethezről.

Közbiztonság

{Minket egy vízitúra alkalmából a Tisza felső részén kb. 3-szor raboltak ki az egyre növekvő elővigyázatosság ellenére. (Dombrád volt a legveszélyesebb, ott beszélünk 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 sáttól a táskán át a hálósázig.) Amúgy, ha megtörtént a baleset, utána érdemes körülnézni a környéken, mi így találtuk meg az ellopott hálóságot 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 besorítani, és a tanulságukat sem tudnám egyszerűen megfogalmazni, vagy egyszerűen csak lusta voltam rendesen beszerkeszteni valahova.

Elrettentő olvasmányak 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 lefelől 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 hátra marad a főnök, akkor az első padlógázzal eltűnik a szem elől, 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 növe. Ráadásul jóval lassabban haladtunk, mint terveztük. Így a biciklista - akinek a túra-felszerelését 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 tudunk bevezetni, 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, kiveztünk, 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 érve a lustikban felmerült a gondolat, hogy beveznek, 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 Magyarország!” 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 Engelhartzell között szállítja az utasokat. A kapitány meghívott minket a fedélzetre. Megkínált kávéval, és amíg a turisták Engelhartzellben 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 fürösztetni.

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-fehérezöld 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 találkozunk: bárkit megszólítottunk az utcán, igyekezett minden magyartudását összeszedve eligazítani minket.

Katasztrófa földön-égen

De főleg vízen.

{A **tiszalöki** 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, billeggettük a kenut, hogy mikor borul bele, de csak nem sikerült befordulni (direkt próbálgattuk). Mikor megelégtünk, 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 behúzzunk 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 (a dőlt betűs részek tőlem erednek):

„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 ököre 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 haragudtam, csak magamra, mert én tettem be úgy a hátizsákot a hajóba, hogy beesett a vízbe. Az egészben ez volt a legdühítőbb. De szerencsére minden meglett, bár - érdekes módon - kissé vizesen.)”

Kiegészítés a kilométer mutatókhoz: táborhelyek és egyébek

Duna

Ulmtól a Szentendrei-sziget felső végéig

Ulmnál feljebből 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 vízben a legfelső szakaszon.

Megjegyzés a Kx-ekhez: a 2425 fkm fölött nem járnak hajók, itt elvileg a vízben is lehet hagyni a csónakot, jól kikötve, mert a sodor erős lehet. Ettől lejjebb ne hagyjuk a csónakot a vízben őrizetlenül. (Mi egyszer megtettük Passaunál. Elöl-hátul kikötöttük a katamaránt erős nylonkötellekkel, 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* Kötömbökkel 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 zavar-nak 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 vízben 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 je-lölik.
- 2437,6** *JP&BP K0 VAD* Betonozott lejáró. Katonai terület (*BP Wackerstein*, onnan nem zavar-nak 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 fűvet 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 (rég) 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 halászcsonak, 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 zsiros 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 fűvön 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 bösi 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 bevezve 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 bösi 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. Érdeemes busszal vagy stoppal bemenni *Komáromba*, 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. Érdeemes kiszállni megnézni. (Mi úgy vettük ki azoktól, akikkel összefutottunk, hogy a szárazföld felől 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 erre felé 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 **Dunaalmástól Nyergesújfaluig (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 Esztergomi-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 Esztergomi-sziget* kisága, Vasas? sporttelep. Éjszaka érdemes rábízni a csónakot egy stégen alvó horgászra, vagy kicipelni, mert erőssen lopnak. A sporttelep gondnokát meg lehet kérni, hogy engedjen be a zuhanyzóba.
- 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). Fűves, ligetes. Budi, csap.

Mosoni-Duna

Lásd: 264 km a Mosoni-Dunán és a Dunán

Szigetköz

Lásd: *A Szigetköz újralfedezése 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 megbeszélte 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, ott hagyni 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 Kulcspusztá*
- 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 Bölske* 800m
- 1550? *BP P93 K0 VAD* Bölskével 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 úszik 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 Foktó 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 (Foktóhoz közelebbi) részén azért nem érdemes táborot verni, mert egyrészt televan juh-szarral, másrészt a bogyómentes, még délebbi területen látni sem lehet a szúnyogoktól.
- 1520,1-1518,5 *BP Foktó* 300m
- 1516,1 *JP-BP NT Gerjeni* 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* Fajsza - Fadd-Dombori révátkelő. Fajsza be lehet gyalogolni, fagyizni, élelmiszer-készletet frissíteni, stb.
- 1507,8 *BP Fajsza* 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 talákoztunk 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 Bába* 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 jobbák az esélyeink, mert ekkor kint vannak a homokzátonyok.

Megjegyzés a Kx-ekhez: Errefelé ritkán járnak hajók, éjszaka pedig egyáltalán nem, tehát elvileg a vízben 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 térkép-füzetben, kicsit szűkszavúan annyit említene, hogy a víz ott gyorsan folyik. Na, ez kapásból felvillanyozott.

Hat emberkét sikerült összeszedni magammal együtt, akik hajlandók voltak ilyen örülségre 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, vágató!) folyó éppen mit rejteget a következő métereken. Csak összehasonlításuképpen 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 neki-csapjon 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, megszáritkoztunk, 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 alábbiál jóval részletesebb leírást találsz a Tiszabecs-Tokaj szakasról *itt*.

744 *BP K0 VAD VF P92 Tiszabecs.* Kavicsos part, fű. Túrakezdéshez ideális. Teherautóval is megközelíthető.

727 *BP BOLHA Tiszakóród,* gátórház 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 Olaszlízka*, 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) bérlete 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 csatornába lehet bevezni. 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 előntve. Az egész terület kis csatornák, tavacsák és tengerek kusza szövevénye.

Az ártéri vízitúrák ideális időpontja április vége, május eleje. Korábban hideg van, később a csatornák járhatatlanná válnak a fenékről felnövő vízínövényzet 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 bevez 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 vízitúrázóknak 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 Bodgány-tóhoz vezető csatornát nagyon nehéz észrevenni.
- az előző változata: a Nagy-tavon végigvez 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 Bodrogról, 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 örülteknek ajánlott. Zalkodon az ember hóna alá kapja a hajóját és pléhpozával 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 ukrainai 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...