

Béresi Ákos

# Az elhallgatástól az emlékezetig

## A Pajtás gőzhajó katasztrófájának emlékezete Balatonfüreden

Balatonfüreden a Tagore sétány elején, nem messze a móló bejáratától különös szobor látható: egy hullám alakú márványtömbből segélykérő kéz mered kétségbeesetten az ég felé (lásd az 1. képet). Az emlékművön bronztábla jelzi, hogy e helytől nem messze 1954. május 30-án felborult a Pajtás nevű csavargőzös, amelynek utasai közül 23-an életüket veszítették a balesetben. Jelen írás nem a baleset körülményeit, hanem azt vizsgálja, miért vált a tragikus esemény a füredi kollektív emlékezet fontos részévé.

**Kulcsszavak:** baleset, cenzúra, kollektív emlékezet, Pajtás, Rákosi-diktatúra, trauma

1. kép



Forrás: kozterek.hu

A baleset traumatikus élményt jelent, a túlélők többsége nehezen birkózik meg az átélt drámai eseménnyel. A történészek nem fordítanak kitüntetett figyelmet a balesetekre, a legtöbb efféle tragédia megmarad a személyes feldolgozás szintjén, főként azért, mert az adott baleset nem hordoz a közösség számára is releváns tartalmat. A történelem során mégis előfordultak olyan balesetek és katasztrófák, amelyek valamilyen oknál fogva rögzültek a kollektív emlékezetben. Ennek kevés köze van a baleset méretéhez, az áldozatok számához – sokszor azt találjuk, hogy az adott katasztrófánál nagyobb, több emberéletet követelő balesetek is történtek, amelyek azonban csupán statisztikai adatként jelentek meg, és gyorsan a feledés homályába veszttek. A tragédia akkor kapott kitüntetett figyelmet, ha olyan magyarázatot kínált a közösség számára, amely jóval túlmutatott az egyéni balsorsokon: az emberi felelősség kérdése annál fontosabbá válhat, minél kritikusabban viszonyul a társadalom a felelősök köréhez. Lényegében azt mondhatjuk, hogy egy-egy baleset lehetőséget ad a társadalmi kritika kifejezésére. A Titanic katasztrófája 1912-ben óriási médiafigyelmet kapott, a neve világszerte ismert szimbólummá vált. A Titanic számunkra azért is releváns példa, mert a Pajtást az ezredforduló környékén többször nevezték „magyar Titanicnak”, és ezt a jelzőt a sajtó azóta is előszeretettel használja.

## Mi is történt 1954. május 30-án?

1954-ben, a baleset évében a magyar hatóságok mindent elkövettek, hogy kitöröljék a köztudatból a Pajtás nevét. Nem volt egyszerű dolguk, ugyanis a baleset körülményei ehhez rendkívül kedvezőtlenek voltak. A tragédia 1954. május 30-án következett be, délelőtt 11:40 körül, ez volt ugyanis a Pajtás menetrend szerinti indulási ideje Füredről Tihany felé. Verőfényes, meleg idő volt – május utolsó vasárnapja lévén a gyereknap, az 1954-es nyári szezon hivatalos nyitóünnepsége, illetve a balatoni Kék Szalag bajnokság indulása is e napra esett. Ez utóbbi kevésbé lehetett látványos a szélcsendnek köszönhetően. Egy Farkas Dénes nevű szekszárdi gimnazista, aki a mólóról nézte a vitorlásokat, el is tűnődött: vajon ilyen szélcsendben mi értelme vitorlásversenyt tartani (Fazekas 2015)?

A Pajtás pár perccel tizenegy előtt érkezett Siófokról, orra a parti sétány, azaz észak felé mutatott. Ha egy hajó ilyenkor Tihany felé akar indulni, akkor északi irányban meg kell tennie körülbelül száz-százötven métert, majd ott éles fordulatot véve tud délnyugati irányba fordulni. A baleset e forduló közben következett be: a későbbi füredi szóbeszéd szerint a tömeg látni akarta a vitorlásverseny rajtját, ezért a báméskodók a nyitott fedélzet bal oldalára tódultak. Bár logikusnak látszik a feltételezés, több körülmény valószínűtlenné teszi. A versenyen több kategóriában indultak hajók, a nagy vitorlások már reggel kifutottak, délelőtt, szél hiányában, a nyílt vízben lebegtek. Ekkor éppen az egyszemélyes, nem különösebben impozáns kalózok indulására került sor, ráadásul a szélcsendben rajtolásuk nem lehetett különösebben látványos. A hajó fedélzetén tartózkodó szekszárdi gimnazistacsoport egyik tagja, dr. Illés Erzsébet későbbi csillagász állítása szerint a hajó annyira zsúfolt volt, hogy a fedélzeten még egy gombostűt se lehetett volna leejteni, nemhogy bárhová tódulni (Illés 2015).

Más feltételezések szerint a Pajtás a régi füredi móló egy víz alatti cölöpmaradványára futott rá – ahogyan ezt Deák István okleveles hajóskapitány több interjúban is hangoztatta –, de ez szintén valószínűtlen, ugyanis a régi kikötő másutt található, az 1945-ben elpusztult Hidegfürdő pedig nagyjából ötven méterre volt a baleset színhelyétől. Nehéz elképzelni, hogy ennek a cölöpjére futott volna a hajó. Ezeket a szempontokat a későbbiekben mindenképpen érdemes mérlegelni, bár e cikknek nem feladata, hogy egyik vagy másik irányban eldöntse a vitát. Számunkra sokkal lényegesebb az, ami a parton, alig pár perccel a hajó felborulását követően történt.

### 2–3. kép



*Forrás: MTVA archívum, fényképezte: Dr. Dvihally József*

A Pajtás másodpercek alatt felborult, és elkezdett süllyedni, de mivel a vízmélység a parttól száz méterre mindössze két méter körüli, a hajó szinte nyomban talajt fogott, így a fenéke a víz fölé került (lásd a 2. és a 3. képet). A tömeg alig ocsúdott fel az első rémületből, amikor bőrkabátos férfiak jelentek meg a helyszínen – a szemtanúk, például a tömegben báméskodó Zákonyi Tünde szerint két perc sem telt el a borulás után. Ezeket az embereket a korabeli Magyarországon jól ismerték, az ÁVH civilruhás nyomozói voltak. Első dolguk volt, hogy összegyűjték a fényképezőgépeket, majd fenyegető hangon felhívták a jelenlévők figyelmét, egy szót se merészeljenek beszélni a szemük előtt lejátszódó tragédiáról. Zákonyi Tünde arról is beszámolt, hogy többektől nem elkérték a fényképezőgépet, hanem durván kikapták a kezükből, a filmtekercset ott helyben kitepték a gépekből (Zákonyi 2018). Azt senki nem tudja, honnan kerültek elő az ávéhások – feltehető, hogy Bebrits Lajos közlekedési miniszter

biztonságára vigyáztak, aki a szezonnyitó ünnepség egyik díszvendége volt. A visszaemlékezésekből nyilvánvaló, hogy az adott helyzetben a nyomok eltüntetése volt az elsődleges céljuk. Az áldozatok mentésében nem vettek részt, sőt a vízirendőrség tagjait, akiknek egyébként ez a kötelességük volt, és megfelelő felszerelésük is lett volna a szakszerű segítségnyújtáshoz, arra kötelezték, hogy nekik segédkezzenek a fényképezőgépek begyűjtésében és a parti sétány kiürítésében. Ez utóbbira azért volt szükség, mert helyet kellett csinálni a sebesültek és a halottak elhelyezésére. A vízirendőrség motorcsónakja egyáltalán nem futott ki, jóllehet abban az időben a telephelye a mai Annabella-strandon volt, a baleset helyszínétől mindössze négyszáz méterre. Joggal feltételezhetjük, hogy a huszonhárom halálos áldozat közül a legtöbbet megmenthették volna, ha az ÁVH nem lép közbe. Így azonban a mentés oroszlánrésze a vitorlásversenyzőkre, azaz a kisméretű kalózokra maradt, akik a szélcsend miatt csak hosszú percek alatt értek a helyszínre (lásd a 4. és az 5. képet).

4–5. kép



*Forrás: MTVA archívum, fényképezte Bojár Sándor*

Közben a hajó zárt utasterében és a hajó körüli vízben apokaliptikus jelenetek játszódtak le. A zárt térben az utasok úgy összezsúfolódtak, hogy sokuknak esélyük sem volt elérni az egyetlen kijáratit ajtót, mialatt a víz percek alatt elárasztotta a helyiséget. A Balatonban a kor divatjának megfelelően hosszú ruhába öltözött emberek kapálóz-  
tak, és aki esetleg úszni tudott volna, azt a többiek félelmükben visszahúzták. A baleset a parttól száz-százhusz méterre történt, így onnan az egész katasztrófát nemcsak látni lehetett, hanem a kétségbeesett jajveszékélés is tisztán kivehető volt. A tömeget a hatóságok viszonylag gyorsan elhajtották a sétányról és a mólóról, amelyet hamarosan elleptek a vízből kimentett és törülközőbe tekert emberek, valamint a vízbe fúltak letakart holttesteit.

A balesetnek volt egy szemtanúcsoportja. Az 1952-es építésű Beloianisz a kilencvenes évek végéig a Balaton legnagyobb hajójának számított, ekkor éppen nagyjából hatszáz gyerekekkel a fedélzetén sétahajózott, és kikötni készült a füredi mólón. Az egyik nevelőtanár, Wojacsekné Bodnár Mária a tragédia után két nappal írt levelet az édesanyjának. Ebben részletesen beszámolt mindarról, amit ezekben a percekben tapasztalt. Mivel Mesi nevű lányával a hajó nyitott tatjában foglalt helyet, a szerencsétlenség pedig éppen a kikötésük előtt történt, rálátott a Pajtásra, sőt a kétségbeesett emberek kiáltozását is tökéletesen hallhatták (Wojacsek 1954). A Beloianisz kikötését követően a gyerekeket és a kísérő tanárokat azonnal leterelték a hajóról, a lehető leggyorsabban kivezették őket a kikötőből, hogy ne láthassák a mólón a kimentetteket és a halottakat. Wojacsekné levelében azt állítja, látott letakart holttesteket. Két nappal később a balatonfürediek észleltek egy koporsókkal Veszprém irányából érkező kisebbségi konvojnyi teherautósort (Wojacsek 1954).

A hatóság reakciója sok kérdést vet fel, bár a szándék egyértelműen az volt, hogy eltussolják az ügyet. Ilyen téren nem jártak sikerrel, hiszen magának a balesetnek rengeteg szemtanúja volt, a mentésben sok civil vett részt – a vitorlázók mellett a Vitorlás étterem személyzete is szembesült a tragédiával, mivel a holttesteket ideiglenesen a kiürített étteremben helyezték el (Morvai 1999). A hírzárlat a balatonfüredi telefonforgalomra is kiterjedt: az akkor huszonéves esztendőszűs Erváci Angéla a Kiserdő melletti telefonközpont munkatársa volt. Évtizedekkel később is jól emlékezett arra, hogy kevéssel a baleset után a központban megjelent egy ÁVH-s tiszt, akinek a feladata a

telefonforgalom ellenőrzése volt (Erváci 1999). A tiszt azonban nem értett jól a távközlési technológiához, ezért nem tudta megakadályozni, hogy a fiatal nő belehallgasson Bebrits Lajos és a mentési munkálatok vezetői közt zajló beszélgetésekbe, amelyekből kiderült, hogy a közlekedési miniszter durván káromkodva szidta őket. Sokan telefonáltak be a központba, hogy az esetleg a hajón tartózkodó hozzátartozóikról érdeklődjenek (Erváci 1999).

Azok a fürediek, akik nem voltak a tóparton, különböző forrásokból még a délelőtt folyamán értesültek a balesetről. Wojacsekné Bogdán Mária levelében arról is beszámolt, hogy a mólótól felfelé menve háziasszonyok futottak vele szembe, otthonkában, zilált hajjal, kezükben fakanállal, ahogy a főzést otthagyták. Félték attól, hogy a balesetet szenvedett hajó nem a menetrend szerinti Pajtás, hanem a füredi gyerekekkel teli Beloianisz volt (Wojacsek 1954). A hajóbalesetet egy szekszárdi diákcsoport is átélte, amelynek a fentebb már említett Farkas Dénes és Illés Erzsébet is tagja volt. A csoportot kísérőtanárukkal együtt a füredi Szívkórházba vitték, hogy ott töltsék az éjszakát. Nem aludtak, részben a szörnyű élmény hatására, és hogy megemlékezzenek osztályuk három tagjáról, Vituska Máriáról, Villányi Máriáról és Göbolyös Lászlóról, akik a Pajtás fedélzetén veszítették életüket (Doszpod et al. 2015; lásd a 6. és a 7. képet). A balatonfüredi rendőrkapitányságon a kihallgatásukat végző rendőrtiszt közölte velük, hogy a Pajtás egy víz alatti gerenda miatt borult fel, és a továbbiakban mindenkinek, aki erről kérdezi őket, ezt kell mondaniuk (Farkas 2015).

#### 6–7. kép

*Vituska Mária, valamint Villányi Mária és Göbolyös László.  
Mindhárman a szekszárdi gimnazista osztály tagjai voltak.*



*Forrás: fényképezte Farkas Dénes*

## Államszocialista hírzárlat

A Pajtás tragédiájáról két nappal később számos lap beszámolt, elvileg tehát nem beszélhetünk hírzárlatról. Ugyanakkor érdemes teljes terjedelmében idézni a „Hajószerencsétlenség a Balatonon” című közleményt (amelyet a többi lap szó szerint közölt):

A Távirati iroda közli, hogy a Pajtás nevű balatoni csavargózós 11:45 órakor Balatonfürednél felborult. A hajón a személyzettel együtt 185 fő tartózkodott. A mentési munkálatok a szerencsétlenség után haladéktalanul nagy erővel megindultak. A hajón az utazók közül 12 személy: Csomai Antalné, Csomai Piroska, Csernus Ferencné, Vittmann Sándor veszprémi lakos, Villányi Mária mözsi, Vituska Mária öcsényi, Ötvös Iván mesterszállási, Bernhardt Gyuláné pesterzsébeti, Huszti Mária hajdúnánási, Homonnai Imre beregdaróci, özv. Domanis Gyuláné budapesti, és Göbolyös László szekszárdi lakos életét veszítette. Többen kisebb sérüléseket szenvedtek. A felborult hajó felemelése, valamint a szerencsétlenség okainak, és a felelős személyeknek megállapítása folyamatban van (Szabad Nép, 1954. június 1. 4. o.).

A rövid híradás nem tekinthető megfelelő tájékoztatásnak. Egyrészt az áldozatok jegyzéke már az akkor rendelkezésre álló ismeretek alapján is pontatlan, mert két olyan név is lemaradt a listáról, akit addigra már biztosan sikerült azonosítani. Az egyik Vámos Gyula gépkezelő volt, aki akkor vesztette életét, amikor a borulást követően, valószínűleg a veszély tudatában, bement a gépházba lekapcsolni a gőzgépet, nehogy az felrobbanjon – ezt egyébként a személyzet többi tagja jól láthatta. A másik Vittmann Ernő, Vittmann Sándor hétéves fia, akiről tudhatták, hogy apjával együtt felszállt a hajóra, de nem szállt le onnan. Azaz a listát kozmetikázták, hiszen éppen egy kiskorút és a hajószemélyzet egyik tagját hagyták le róla. Elképzelhető persze, hogy a halálos áldozatok pontos számát, valamint személyazonosságát röviddel a baleset után még nem lehetett pontosan tudni, de az újságokban megjelent tudósítás ezt nem említi. A körülmények ismeretében nyilvánvaló hazugság, hogy a mentési munkálatok nyomában a baleset után nagy erővel megindultak volna.

A semmitmondó és hazug tudósítással szemben a tragédiával kapcsolatban számos emberi hiba merült fel. A Pajtást 1952-ben a balatoni flottához rendelték. A hajót 1918-ban dunai átkelőhajónak építették, 1952-ig – rövid kihagyással – Budapest környékén szolgált. Ekkor a krónikus balatoni hajóhiány orvoslásaként két testvérhajójával együtt (amelyeket Úttörő, illetve Ifjúgárda névre kereszteltek) átvezényelték a Balatonra (Hajóregiszter 2020). A probléma a második világháború utolsó napjaira vezethető vissza, amikor a visszavonuló német csapatok utászai március 21-én parancsot kaptak az összes balatoni hajó elsüllyesztésére – az így keletkezett hajóvesztéseket a balatoni személyszállítás még az ötvenes években is megérezte.

A Rákosi-diktatúra hivatalos sajtója szerint a kormányzat kiválóan megoldotta a háború utáni újjáépítés problémáit. Részben emiatt is volt problémás egy efféle baleset, hiszen rámutatott a narratíva hazug voltára. Ráadásul ez nem is az egyetlen eset volt: 1951-ben a Dunán, Fajszt mellett aknára futott egy komp, miután a Szabad Népből nem sokkal korábban arról számoltak be, hogy munkaversenyben megtisztították a Dunát a háborús aknáktól. Természetesen a fajszi balesetet az itt leírtakhoz nagyon hasonlóan agyonhallgatták. Ráadásul a Rákosi-rendszer nagyon is tisztában volt azzal, hogy a hivatalos propagandával ellentétben valójában nagyon kevésbé élvezi a társadalom támogatását, ezért igyekezett a lehető legminimálisabb teret engedni a kritikus hangoknak – márpedig az ilyen jellegű emberi mulasztásokat a rendszer egészének kritikája nélkül nehezen lehetett volna kitérgetni.

A biztonságos folyami és balatoni hajózás eltérő követelményeket támasztott a hajókkal szemben, az átállítás csakis nagyon alapos műszaki vizsgálatot követően lett volna lehetséges. A hajó kapitánya, Heisz János özvegye a nyolcvanas években arról számolt be, hogy a férje kifejezetten élesen kritizálta a MAHART balatoni csoportjának vezetőségét, amiért a mindenre kiterjedő vizsgálat helyett egy rövid üzemképességi szemlét követően elrendelték, hogy a hajó maximális engedélyezett merülését 1,55 méterre növeljék, de a kötelező döntéspóráját, amelynek célja pedig a hajó stabilitásának ellenőrzése lett volna, el se végezték. E döntés indoka máig ismeretlen. Ezután a hajó elméleti befogadóképességét 185-ről 200 főre emelték. Ráadásul Farkas Dénes akkori szekszárdi gimnazista úgy emlékezett, hogy amikor a hajóra felszállt, a fejszámolást végző matróz úgy mondta ki a kétszáz-as számot, hogy még jócskán várakoztak utasok felszállásra. Amennyiben ez valóban így történt, a balesetkor nem csupán a hajó biztonságos, hanem elméleti utaskapacitását is túllépték (Farkas 2015). A balesetről szóló tudósításban ennek ellenére a korábbi 185 fős elméleti kapacitást adták meg utaslétszámként, nyilván annak bizonyításaként, hogy a hajózási vállalat nem követett el hibát.

Ezért nem a kapitányt terhelte felelősség. Ő ugyanis – felesége levele szerint – erre felhívta főnökei figyelmét, akik erre azt válaszolták, hogy addig ne zárja le a hajó bejáratát, amíg a mólón van várakozó utas (Heisz Pál 1984). Ennek ellenére Heisz Pált nyomában azt követően letartóztatták, hogy a felborult hajóról kivitték a partra. Ezután nyolc hónapra vizsgálati fogságba került – de ezt nem a rendőrség, hanem az ÁVH folytatta le. Nagyon izgalmas volna megtudni, mi mindent mondott el ezen idő alatt, de az anyag ma már kutathatatlan. A Veszprém Megyei Vizsgálati naplóból az derül ki, hogy a több mint 300 oldalas iratanyagot 1961-ben bezúrták.

Itt talán nem is a bezúzás ténye az igazán érdekes, hanem inkább az, miért őrizték meg az iratot hét éven keresztül. A dokumentumban nyilvánvalóan számos emberi mulasztásra történt konkrét utalás, amelyek akár a MAHART korabeli vezetőit is érintették, sőt a közlekedési miniszter, Bebrits Lajos felelőssége is felmerülhetett, azaz az érintetteknek érdekükben állt az iratok megsemmisítése. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy a baleset a Rákosi-rendszer válságidőszakában történt, amikor az MDP-n belül, illetve a párt holdudvarában mindennaposak voltak a hatalmi harcok, és ezekben a küzdelmekben az ÁVH aktívan részt vett. Könnyen lehet,

hogy Heisz Pál vallomása alapján a történet egyes szereplői zsarolhatók voltak, az 1961-es iratmegsemmítés akár valamelyik érintett vagy érintettek közbenjárására történt. Mindez persze csak feltételezés!

## A szóbeszéd

Balatonfüreden 1954-től a rendszerváltásig a Pajtás különös módon élt tovább. Az ügyet ugyan kivizsgálták, de a sajtóban erről nem jelent meg semmi – és az államszocialista érában többé már nem is írtak róla. Annyi bizonyos, hogy miután kiemelték, a Pajtást a műszaki vizsgálatot követően nem engedték vissza a Balatonra, hanem visszaküldték a Dunára, ahol Dömös néven üzemelt tovább. Jelenleg is megvan, igaz, a sokszori átalakítás miatt nem lehet ráismerni benne arra a hajóra, amelyik Füreden felborult (Hajóregiszter 2020; lásd a 8. képet). Testvérhajói a tragédia után még tíz évig maradtak a Balatonon.

A fürediek körében a baleset nemhogy nem merült feledésbe, hanem még a nyolcvanas években is sokan emlékeztek rá, és számos feltételezés alakult ki arra vonatkozóan, mi is történhetett valójában a végzetes napon. Ezeknek a spekulációknak egy része nem volt irreális, ami természetes egy olyan közegben, ahol sokan vagy a hajógyárban dolgoztak, vagy rendszeresen hajóztak. Ugyanakkor a valódi vizsgálati anyagokat senki nem ismerte, ezért egyik spekulációról sem jelenthetjük ki, hogy az lett volna a Pajtás felborulásának valódi oka.

Az egyik legnépszerűbb feltételezés szerint a hajó feneké – a folyami előírásoknak megfelelően – lapos volt, ami a balatoni viszonyoknak nem felelt meg. Az instabil szerkezetben a tókesúly túlságosan magasra került, nem a vízszint alá, ahogyan az a Balatonon ideális lett volna. Az a már említett feltételezés is ebben az időben terjedt el, hogy a borulás az utasok miatt következett be, amikor a hajó egyik oldalán gyülekezve a vitorlások rajtját akarták megnézni.

### 8. kép

*A Pajtás jelenleg Pilismaróton van a hajótemetőben*



*Forrás: hajokanno.hu*

A Pajtáson 1954. május 30-án nagyon kevés füredi utazott, így az efféle ötletek sok esetben olyan emberektől származtak, akik ugyan sokat tudhattak a hajózásról és a hajók műszaki tulajdonságairól, de a baleset idején nem tartózkodtak a Pajtás fedélzetén, így személyes tapasztalatuk erről nem lehetett. A pletykákról aránylag keveset tudunk, hiszen a rendszerváltásig szinte kizárólag szóban terjedtek. Nem tudjuk, ki mondta elsőként őket, így aztán magától értetődően azt sem tudhatjuk, mennyire volt autentikus a forrás. Bizonyos, hogy a Pajtás balesete már a rendszerváltás előtt erős gyökeret vert a füredi köztudatban és közbeszédben egyaránt, olyannyira, hogy az akkor már több mint tíz éve nyugdíjas idegenforgalmi szakember és neves füredi helytörténész,



dr. Zákonyi Ferenc 1984-ben úgy döntött, érdemes felderíteni az ügyet. Ekkor már harminc év telt el a baleset óta, s bár a titoktartást a rendszer semmilyen módon nem oldotta fel – hogy is tette volna, ha egyszer ilyesmit soha egy szóval sem rendeltek el?! –, Zákonyi úgy érezte, immár biztonságosan megteheti. Megkereste Heisz Pál Siófokon élő özvegyét (Heisz Pál 1959-ben meghalt, a nyolc hónapos vizsgálati fogságot követően elengedték, de soha többé nem irányíthatott hajót). Sikerült kiderítenie néhány információt a balesetről, illetve a kapitány peréről. A nyolchavi fogság után az eredeti vád (gondatlanságból elkövetett huszonhárom rendbeli emberölés) alapján a kapitányt akár halálra is ítélték volna, ez azonban nem történt meg. Ugyanakkor fel se mentették. Kompromisszumos megoldásként nyolc hónap börtönbüntetésre ítélték, amelyet letöltöttek tekintettek.

## A Pajtás legendája

Zákonyi Ferenc ebben az időben már idős volt. Az egyik levelében utalt is arra, hogy különféle gyógykezelések akadályozták a kutatómunkájában. 1991-ben bekövetkezett haláláig a Pajtás balesetét már nem tudta alaposan felderíteni. A rendszerváltást követően lánya, Zákonyi Tünde, aki édesapja hagyatékát nagy odaadással kezelte, folytatta a kutatást: a kilencvenes években a Nők a Balatonért Egyesület elnökeként komoly munkát végzett, hogy minél több túlélőt és szemtanút kutasson fel a világ számos pontján – munkája során még egy Kaliforniában élő egykori versenyzőt is megtalált.

Mégis, a kutatásról vegyes emlékei maradtak. Állítása szerint sokan készségesen válaszoltak, és biztatták a munka folytatására, valamint hangsúlyozták az eset jelentőségét. Ugyanakkor egyesek továbbra sem mertek nyilatkozni, mert féltek, hogy a baleset körüli titkolózás miatt még mindig bajba kerülhetnek; Zákonyi Tünde még 1999-ben is kapott ilyen választ (Zákonyi 2018). Az egyesület hosszas kutatómunka árán sikeresen összeállította a baleset huszonhárom halálos áldozatának listáját. Közülük huszonegyen voltak a hajó utasai, Vámos Gyula fűtő ugyanis a személyzet tagja volt. A huszonnegyedik személy, egy bizonyos Rigler István katonatiszt a baleset idején a Halász és révész szobránál andalgott a menyasszonyával. Kötelességének érezte, hogy a vízbe ugorva segítse a fuldoklók mentését. Két fordulóval két embert ki is hozott így, de utána valószínűleg lerántották a víz alá, így megfulladt. A Nők a Balatonért Egyesület végül elérte, hogy a Tagore sétány elején felállítsák az emlékművet. Az avatásra 1999. május 30-án, a baleset negyvenötödik évfordulóján került sor.

A Pajtás-legendárium fontos eleme lett a „piros masnis” kislány, az 1951-es születésű Szoboszlai Mária, aki később egész életében Füreden élt. Ezen a bizonyos napon édesapja vitte magával a Pajtás fedélzetére, a borulás pillanatában behajította a vízbe, és utánaugrott. Őt egyébként még a baleset percében vette észre a vitorlásverseny rajtját közvetítő rádiós kommentátor, aki ezután izgatott hangon mondta el hallgatóinak, hogy a kislányt egy férfi viszi a part felé. A híradást vérfagyasztó bejelentés követte, miszerint valaki a férfiba csimpaszkodott, és a kislánnyal együtt lehúzta a víz alá. Kevéssel később a riporter ujjongva közölte, mégis megmenekültek, sikeresen kijutottak a parti kövekig (Hihetetlen történetek 2006).

## A legenda tovább él?

A Pajtás-tragédia hosszú ideig feldolgozatlan és a hallgatás miatt feldolgozhatatlan volt a balatonfüredi közösség, a résztvevők, a szemtanúk és az áldozatok hozzátartozói számára egyaránt, a titok légköre bizonyosan kedvezett a legendagyártásnak. A kilencvenes években és az ezredforduló után éppen azért volt érdemes róla beszélni, amiért a maga korában elhallgatták: az emberi hibák miatt. A Rákosi-korszak diktatúráját joggal nevezhetjük történelmünk leggyűlöltebb korszakának, amelyhez pártállástól függetlenül mindenki elsősorban negatív érzelmekkel viszonyul. A korszakkal kapcsolatos – többnyire egyébként jogos – sztereotípiák egyike éppen a szakszerűtlen irányítás. A kommunista vezetés nem egyszerűen beleszólt az élet minden területébe, hanem ezt gyakran ügyetlenül, szakmai hozzáértés nélkül tette. A Pajtás balesetében mind a diktatúra embertelensége, mind a hozzáértés hiánya egyértelműen manifesztálódik, így a hajóbalesetet könnyen lehet a rendszer egyértelmű csődjeként is értelmezni – ahogyan azt a 21. századi elektronikus médiában megjelent számos cikk meg is tette.

Ugyanakkor az is tény, hogy a hajóbaleset emlékének ápolásában, a Pajtás-legendárium kialakításában eddig nagyon fontos szerep jutott a túlélőknek és a szemtanúknak: az 1999 óta szinte évente megtartott megemlékezéseken mindig sok olyan ember jelent meg, aki vagy maga is átélte a balesetet (a hajó utasaként vagy a mentésben részt vevő vitorlázóként), vagy pedig volt ilyen rokona. Szoboszlay Mária például, a „piros masnis” kislány 1999 óta minden megemlékezésre elment, holott ő maga akkor még túl fiatal (mindössze kétesztendős) volt, így csak édesapja elmondása alapján emlékezik rá, mi is történt vele. Csernus Ferencné nyomban a borulást követően – valószínűleg az ijedelem miatti szívroham következtében – szörnyethalt; unokája, aki kevéssel később született Veszprémben, a kilencvenes évek óta a családi kötődés miatt aktívan érdeklődik minden, a Pajtással kapcsolatos információ iránt.

A szekszárdi gimnazistákról, akiknek három osztálytársa is meghalt a hajó fedélzetén, a baleset után először a hatvanadik évfordulón, 2014. május 30-án hallott Mikulka Katalin, a Nők a Balatonért Egyesület akkori vezetője. Elmondása szerint a négy ember szerényen, szinte félszegen, a megemlékező csoport szélén ácsorgott. Úgy gondolta, megszólítja őket. A négy idős ember közölte, hatvan éve, érettségi előtt álló gimnazistákként a hajó fedélzetén tartózkodtak. Szerepük a kultuszápolásban egyszerre jelentős és mégis passzív. Ugyan örömmel beleegyeztek abba, hogy a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület hangfelvételt készítsen velük, de csupán dr. Illés Erzsébet csillagász próbálta kiegészíteni vagy helyesbíteni a Pajtás körüli legendát. 2014. május 30-án egy, az Origónak adott interjúban elmondta, nem felel meg a valóságnak a feltételezés, amely szerint a Pajtás az utasok miatt süllyedt el, amikor azok a hajó egyik oldalára csődültek a vitorlásverseny miatt. Egykori osztálytársai meglegedtek azzal, hogy amikor kérdezik őket, készséggel mesélnek az élményeiről.

Az elektronikus sajtóban megjelent írások túlnyomó többsége lényegében ugyanazokat a sablonokat használja: az egyik ilyen visszatérő elem „a magyar Titanic” kifejezés, amely ugyan kétségtelenül megragadja a figyelmet, de a két baleset között gyakorlatilag semmilyen valódi hasonlóság nem fedezhető fel, legfeljebb annyi, hogy mindkettő vízen történt. A cikkek egy része „minden idők legnagyobb balatoni hajókatasztrófájaként” írt a Pajtás balesetéről, ami már csak azért sem igaz, mert a 18. század végén egy Révfülöp és Balatonboglár közti komp – fedélzetén egy somogyi birtokra igyekvő béresekkal – felborult, s ekkor ötvennél is többen fulladtak vízbe.

Összességében úgy tűnik, a Pajtás-történet alkalmas egyrészt az érzelmek megragadására, másrészt a múlt rendszerrel szembeni nyílt kritikára. Elérkezünk majd egy olyan kritikus ponthoz, amikor a kollektív emlék megszűnik tényleges átélt emlékek lenni. Úgy tűnik azonban, hogy a baleset képes lesz megugrani ezt az akadályt, és kiállni a történelem próbáját; sőt valószínűleg mondanivalója az utókor számára még jó ideig fennmarad. Az államszocialista korszakbeli elhallgatás idején a nagyszámú, még fiatal szemtanú tartotta fent az érdeklődést; a jövőben ezt a szerepet inkább a média veszi át – méghozzá úgy látszik, nagy lelkesedéssel: filmet terveznek forgatni a balesetről, ami a *modern* korban nagyon is fontos lehet egy történelmi esemény szimbolikus történelemként történő továbbörökítése szempontjából.

## Irodalom

*Hihetetlen történetek* (2006): Balatonfüred: Spartacus Vitorlás Egyesület.

## Szóbeli közlések

Doszpod András, Farkas Dénes, dr. Illés Erzsébet, Patai József visszaemlékezése. Rögzítette: Mikulka Katalin és Tóth-Bencze Tamás, 2015. május 7.

Simonné Zákonyi Tünde szóbeli beszámolója. 2018 októbere.

Juhászné Erváci Angéla szóbeli közlése Simonné Zákonyi Tündéhez. 1999.



## Levelek

Répásiné Morvai Mária levele Simonné Zákonyi Tündéhez (1999. május 2.).

Wojacsekne Bodnár Mária levele édesanyjához (1954. június 2.).

Heisz Pálné levele dr. Zákonyi Ferenchez (keltezés nélkül, feltehetően 1984 decembere).

## Levéltári források

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára 3.1.9 Veszprém Megyei Vizsgálati Napló (Heisz Pál és Steiner János neve melletti rubrikák)

## Internetes források

*Hajóregiszter*, [http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/domsod\\_exsiofok\\_expajtas\\_exii\\_/115](http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/domsod_exsiofok_expajtas_exii_/115)

*Origo.hu*, <https://www.origo.hu/tudomany/20140530-pajtas-balatonfured-nem-az-utasok-miatt-tortent-a-baltoni-hajotragedia.html>

## Sajtóforrás

*Szabad Nép*, 1954. június 1.

## Abstract in English

### **Ignoring and remembering: The memory of a screw steamer called Pajtás.**

In Balatonfüred, at the head of promenade Tagore, close to the entry of the pier, there is a strange sculpture: distressed hands turn desperately to the sky out of a wave-shaped marble-block. On the monument, a bronze memorial indicates that not very far from that sight, on May 30, 1954, a screw steamer called Pajtás crashed over. Twenty-three passengers died in the accident. This essay does not examine the conditions of the tragedy, but attempts to answer the question of why this tragic event became an integral part to the collective memory of Füred.

**Keywords:** accident, censorship, collective memory, Pajtás, Rakosi dictatorship, trauma

**Béresi Ákos** (1981) történész, 2017-ben végzett az ELTE-n. Jelenleg az egyetem Történeti Doktori Iskolájának hallgatója. Kutatási területe: a német-magyar kapcsolatok a Balatonnál az államszocialista korszakban. Mesterszakos dolgozatát a Balaton környéki állambiztonsági megfigyelésekből írta.