



Az első Kékszalag (1934)

# A mi klasszikusaink

## Sorozat a balatoni schärenkreuzerek viszontagságos történetéről (1. rész)

### DULIN JENŐ

A Balatonon kisebb-nagyobb megszakításokkal régóta hajóznak. A rómaiak i. e. 120 körül érkeztek erre a vidékre, és a tavat Lacus Pelsónak nevezték.

A tó nagy kiterjedése miatt a Balatonon a középkorban révhelyek (átkelők) alakultak ki. Az átkelők közötti forgalmat vitorlával is felszerelt révhajókkal bonyolították le, és embereket, állatokat és árut szállítottak. Evlia Cselebi török utazó 1660-ban írt leírásában 40-50 ilyen hajóról tesz említést. A tizenhét században a Festetichek több komp és révhajó mellett két nagyobb vitorlás hajót építettek. Az elsőt KRISTOPH névre keresztelték és 1753-ban bocsátották vízre, hossza körülbelül 30 m lehetett, holland mesterek építették. A második a PHÖNIX nevet viselte, kilencven láb hosszú volt, kétárbocos és Antonio Bori dalmát hajóépítő keze munkáját dicséri. 1792-ben tették vízre. Mindkettőt eredetileg só szállítására készítették, de személyeket is szállítottak rajtuk. A két hajóról viszonylag sok írásos beszámoló jelent meg. Többek között John Paget angol utazó Hungaria and Transylvania című könyve (1836) is beszámol róluk.

Richard Young és Benacsek Jenő



A sportszerű vitorlázás csak jóval később, az 1870-es években indult, amikor Adsley Gossling angol főkonzul hajót hozatott a Balatonra, illetve ide csábította Richard Young angol hajóépítőt. Az ő letelepedésétől számíthatjuk a magyarországi sporthajóépítés kezdetét. Az első hivatalos vitorlásversenyt 1882. augusztus 20-án rendezték. Ebben az időben már közel húsz jacht szelte a hullámokat. Nagyságuk 1,5 tonnától 30 tonnáig terjedt. Egyesületek is alakultak, így a Stefánia Yacht Egylet, később a Királyi Magyar Yacht Club, a Balatoni Yacht Club működött eredményesen. Vitorlásújságot is megjelentettek Magyar Yacht, illetve Vízisport névvel.

A töretlen és sokoldalú fejlődést megállította az I. világháború. A versenyek elmaradtak, sőt a hajók közül sok elpusztult vagy tönkrement. A hajóépítő üzem is beszüntette működését, újabb fellendülés csak az 1920-as években kezdődött. Az 1881 óta működő hajóépítő üzem új néven, Balatoni Yachtépítő Részvénytársaságként kezdett ismét dolgozni, de más hajóépítő műhelyek is működtek, melyek főleg jollékat építettek. Munkájuk nyomán a hajóállomány megújult, sőt gyarapodott. 1923-ban már több mint 60, 1927-ben már 109 sporthajó volt a tulajdonosok birtokában. 1929. december 3-án öt klub közre-



működésével megalakult a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség. 1928-ban részt vettünk az amszterdami olimpián dingi és 6R osztályokban. 1932-ben rendezték az első bajnoki versenyt, 1933-ban pedig Magyarország kezdeményezésére Európában először kontinens-bajnokságot rendeztek, mégpedig 22-es binnen jolléban.

Mindezek és persze sok nem említett esemény a vitorlázást szerető tehetősebbeket arra sarkallták, hogy nagyobb, gyorsabb, szebb hajókat építtessenek. Ehhez termé-



A Glória és háttérben a Sóllyom (1934)

Karakán (1938)

A Nemere avatása (1926)



szetesen hozzájárult az is, hogy a már említett hajóépítő üzemek néhány esztendő alatt olyan szakembergárdát neveltek fel, amelyek a későbbiekben nemcsak hazánkban, hanem országhatárainkon túl is szakmai tekintélyt vívtak ki maguknak. Persze nem csak a szakmunkások voltak kimagaslóak, kinevelődött egy magas szinten dolgozó műszaki gárda is. Közülük is kiemelkedett Benacsek Jenő, akiről a későbbiekben még bővebben megemlékezünk.

Mi lehetett a nagyobb, gyorsabb, szebb hajó? A kérdésre egyszerű válasz adható: a schärenkreuzer. Biztosan állíthatjuk, hogy vitorlásversenyzőink, szövetségi embereink, csapatkísérőink sokfelől értesültek az akkor már Európa számos országában ismert hajótípusról. Kíváncsiságukat fokozhatta az, hogy a különböző méretű hajók nagyban hasonlítottak egymásra, azonos építési előírások és építési anyagok jellemezték a hajókat. Mindezek biztosították – mai szóhasználatával élve – a „one design” követelményeket, vagyis a versenyérték növelését. Tulajdonképpen az egyes osztályok lényegében csak a hajótest hosszában, szélességében, a merülésben, a vitorlafelület nagyságában térnek el egymástól, és ha a vízen távolabbról szemléljük az egységeket, feltűnik azonos vízfekvésük vagy a vitorlák azonos kialakítása.

Ma már nem tudni pontosan, miért, de az első hazai cirkálók a 40-es osztályba tartozóak voltak. Kandó Kálmán – az Európa-szerte ismert mérnök –, aki a róla elnevezett villanymozdonyok feltalálója volt, 1924-ben a német Adam Harms hajótervezőtől rendelt terveket. Hajóját a Balatoni Yachtépítő Rt. készítette el, és 1925-ben bocsátották vízre a GLÓRIA nevű vitorlást. Egy esztendő múlva Moldoványi Jenő szintén Adam Harms tervei alapján építtette meg a NEMERE nevű 40-es cirkálót, szín-

egységgel is gyarapodott az osztály. Az ADDIO III-at 1943-ban, a TABU-t 1944-ben készítették el.

De térjünk vissza a többi cirkálóosztály megjelenésére. 1927-ben három 22-es és egy 30-as cirkáló épült. Az első 22-est, a SIRICCO-t dr. Tuss Miklós, a másodikat, a



tén a Yachtépítő Rt.-nél. (Ezt a schärenkreuzert manapság a vitorlázók egymás között „Kisnemerének” nevezik, mert 1944-ben az egyik 75-ös cirkálót szintén Nemere névre keresztelték.) Mindkét hajó – többszöri felújítás után – ma is úszik. Tizenhét évnek kellett eltelnie ahhoz, hogy újabb 40-es cirkáló épüljön, akkor viszont két

ZULU-t Kerényi László, a harmadikat, a KARAKÁN-t Kray Krauss Arnold építtette. A 30-asok közül a RABONBÁN volt az első, dr. Ugron Gábor megrendelésére készítették, gyaníthatóan Németországban. A 22-eseket minden bizonnyal Benacsek Jenő tervei alapján építették. A SIROCCO-t Budapest, a KARAKÁN-t a Veszprémi Faipari

Vállalatnál, a ZULU-t pedig a Balatoni Yachtépítő Rt.-nél készítették. A SIROCCO-val négy bajnokságot nyertek, a hajó 1929. augusztus 24-én megdöntötte a Kenese–Keszthely közötti távolsági rekordot is, ideje 5 óra 53 perc volt, hogy ez az idő milyen teljesítmény volt 78 évvel ezelőtt, azt jól mutatja, hogy napjainkban ez a rekord 3 óra 40 perc. A RABONBÁN nyerte az első Kékszalag-versenyt 1934-ben, és egyszer bajnok is volt. A második 30-ast 1928-ban bocsátották vízre, a keresztségben az EMESE nevet kapta, építetője Schuller István írószergyáros volt. A kezdeti időben a meglévő schärenkreuzerek még nem osztályhajók voltak, hendikep (előnyadós) rendszerben versenyeztek. Azt is tudjuk, hogy az átlagosnál jobb eredménnyel vitorláztak, bár abban az időben inkább nagyobb – többek között gaffos-kutter típusú – hajókkal kellett versenyezniük.



**A Rabonbán (1934)**

Mindezekből látható, hogy Magyarországon az 1920-as évek közepétől – mindössze négy esztendő alatt – hét schärenkreuzer épült, nevezetesen három darab 22-es, két darab 30-as és két 40-es cirkáló.

A schärenkreuzerek története több, jól elkülöníthető korszakra osztható. Mint már leírtuk az előzőekben, megjelenésük az 1920-as évek közepére tehető. A következő korszakot bátran nevezhetjük a kibontakozás és fejlődés időszakának, amely periódus több mint tíz esztendőt jelentett, és 1944-ig tartott. Ezekben az években majdnem harminc darab cirkáló épült, és közülük csak néhány pusztult el. A legtöbbjük ötven, hatvan, sőt egyes hajók hetven éve rendületlenül szelik a hullámokat. A háború alatt súlyos veszteséget szenvedett a hajóállomány. Egyes hajókat felrobbantottak, másokat szándékosan elsüllyesztettek, szerelvényeknek, vitorláknak nyomavesztett. Tulajdonosaik a háborúban

meghaltak vagy elhagyták az országot. Javakat, így hajóikat is elidegenítették vagy államosították. Az akkori kormány már 1945-ben rendeletet adott ki az elhagyott javak tárgyában (1945. 06. 08-án kelt 2490. sz. rendelet,) melyet csak 1987-ben helyeztek hatályon kívül. Magánkézben csak nagyon kevés hajó maradt. Ezt a korszakot nyugodtan nevezhetjük a vegetálás éveinek. Az elkobzott, államosított hajókat egyesületeknek adták át használatra, nagyon sokat a kommunista párt saját tulajdonként kezelte, és a Balaton-parton üdülők szórakozását szolgálta. Karbantartásuk, felújításuk nem volt szakszerű, elsősorban a megfelelő anyagok hiányoztak. Éppen ezért a hajók legtöbbje fokozatosan tönkrement. Nem segítette a kibontakozást az 1974-ben megjelent rendelet sem (20/1974. V. 18.), amellyel a vitorlás hajók adóztatását írták elő, de az adót csak a magánkézben lévő hajókra rótták ki. Például egy 22-es cirkálóért 6000, egy 30-asért 7200 forintot kellett adó címén befizetni. Ez az összeg abban az időben igen jelentős volt. Meg kell említeni azt is, hogy egyes vitorlás egyesületek (-klubok) nagyon szépen karbantartották a rájuk bízott – ajándékba kapott – vitorlás hajókat. Nyugodtan mondhatjuk, hogy ez egy másik korszak volt, amelyik a 80-as évekig tartott.

Új fejezet kezdődött akkor, amikor az állami-egyesületi kezelésben levő hajókat elkezdték eladni. Ez a korszak már a 80-as évek végére, a 90-es évek elejére esik.

És végül még egy érdekesség: több egyesületi hajón olyanok vitorláztak, versenyeztek, akik a háború előtt a tulajdonosok segítői, mancsaftjai voltak. Szakértelmük, hajószerezetük, vitorlázótudásuk elvitathatatlan volt. Többek között ez is hozzájárult ahhoz, hogy a hajók legtöbbje épségben átvészelte ezt a nehéz korszakot.

Magyarországon a II. világháborúig épült legtöbb cirkáló tervezője vagy a tervezés – és sok esetben a gyártás – irányítója Benacsek Jenő volt. Sajnos a rendelkezésünkre álló adatok nem mindig pontosak, előfordulhatnak tévedések. Különösen a régi hajótulajdonosok, illetve azok keresztnéve, a hajónév-változtatások, az eladás időpontja lehet pontatlan. Ennek oka, hogy a fellelhető írott források és visszaemlékezések is ellentmondásosak, másrészt nagyon sok okirat és hivatalos forrás megsemmisült 1944–45-ben. Úgy véljük, hogy a jobb áttekinthetőséget segíti,

ha a továbbiakban az egyes osztályokat külön-külön ismertetjük, ideértve a hajók történetét, sorsát és eredményeit vízre tételük sorrendjében. Íme hát a 22-esek története.

Mint ahogy már leírtuk, az első 22-es a SIROCCO volt, de a hajóról viszonylag kevés értesüléssel rendelkezünk. Tudjuk, hogy dr. Tuss Miklós építette Budapesten, fehér színű festett hajó volt. 1930 körül Grófcsik Jánosnak adta el, aki később sok éven át a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség kapitánya volt. Tőle Uhl Gyula vette meg. Az elkobzott, kisajátított javak között kezelték 1949-ig, ekkor a Postás Sport Egyesületbe került, nevet PAJTÁS-ra változtatták, majd két év múlva a Balatonfüredi Vasas használta. Eredményei közül kiemelkedik a négy bajnoki cím. Sajnos 1955 körül tönkrement.

A második 22-es a szintén 1927-ben épült, Kerényi László részére készített ZULU volt. 1936-ban Reiner József megvásárolta és 1944-ig vitorlázott a hajóval, nevet NEFELEJCS-re változtatta. 1944-ben Siófokon elsüllyesztették, több mint egy évig volt víz alatt, ezután több évig parton állt, majd Böröcz János hajóépítő redbe hozta. 1952–1954 között Simon István használta, nevet PAJZÁN-ra változtatta. 1954-ben dr. Hámosi Róbert orvos vásárolta meg 21 000 forintért. 1961-ben felújította, majd 1977-ben a testet műanyag borítással látták el. Jelenleg rossz állapotban Balatonfüreden parton van.

A harmadik mahagóni palánkozású hajó Kray Krauss Arnold megrendelésére készült. Rövid ideig dr. Tuss Miklós is tulajdonos volt, majd 1936-ban Gallus Ernő vásárolta meg. A KARAKÁN nevű hajót Musti Viktornak adta el. Tőle Nagy Jenő vette meg 1941-ben. A család a hajó nevét YINX-re változtatta. 1959-ben elpusztult, mert nem volt elég pénz a felújítására.

A sorozatban a LUCIFER volt a negyedik. A festett fehér cirkálót 1932-ben készítették el Kray Krauss Arnold részére. A kitűnő vitorlázó hat bajnoki címmel büszkélkedhetett. A hajót 1942-ben eladta Tötösi ?-nek, aki a háború után dr. Sellei Lajos ügyvédnek adta tovább. Ő FIÚK-nak nevezte el. A hajót 1960-ban szétbontották, az ólomkiel-t később eladták.

Az ötödik hajó a NYÍL nevet kapta, megrendelője Jalsoviczky Lajos volt. 1934-ben készült el. Móczár Elemér, az új tulajdonos 1950-ben MERKÚR névre keresztelte, majd 1955-ben eladta Sarkadi Imre írónak, aki



**Hannibál**

HANNIBÁL-ra változtatta nevét. A hajót egyik irodalmi alkotásának honoráriumából vásárolta. Halála után fia, Ádám örökölte, aki öt bajnoki érmet gyűjtött vele. 2005-ben adta el Fülöp Bencének. A 22-esek közül ez az egyik hajó, amelyik 72 év után is nagyon jó állapotban van. Vitorlaszáma 5.

ADDIO a hatodik, ennek a 22-es cirkálónak volt eddig a legtöbb tulajdonosa, szám szerint hét. A mahagóni testű hajót dr. Horváth Boldizsár, a népszerű ortopéd orvos építette, szintén 1934-ben, Heinrich Béla 1942-ben megvásárolta, és nevét ZSARNOK-ra változtatta. Egy esztendő múlva Jakob Gusztáv az új gazda, a neve pedig LAILA-ra változik. Ezt a hajót is víz alá süllyesztették a háború alatt. Kiemelés után 1947-től Bornemissza Tivadar az új gazda, a hajó neve BAJADÉR. 1954 körül Zsalánszki Ákos vásárolja meg és visszakereszteli ZSARNOK-ra. 1973-ban eladja Lukács Alexander és Balogh István vitorlázóknak, akik a rossz állapotban lévő hajót saját kezűleg felújítják, és 1975-ben vízre teszik. 1987-ben a hajótestet műanyag borítással látják el. 1989-ben Varga Jánosnak adják el, aki a hajóval három bajnokságot nyer. Vitorlaszáma ma 10.

Hetediknek ugyancsak 1934-ben épült a KARI nevű 22-es. A hajótest eredetileg zöld



**Hurricane**



**Cinka Panna**

színű volt. Első tulajdonosa Káldi Ferenc, ő vitorlázott vele 1941-ig, amikor eladta Hutiray Jánosnak, aki nevét és színét megváltoztatta. A neve 1945-ig BAJTÁRS, a színe ma is fehér. Az új tulajdonos Acél György, majd 1962-től Bittera Jenő, aki sok évig együtt vitorlázott idősebb Elekes Bélával, ő 1971-ben megvásárolta. 2000-ben bekövetkezett halála után kisebbik fia örökölte. A hajóval az apa egy, a fia öt bajnokságot nyert. 1980-ban a test műanyag bevonatot kapott. Jelenlegi neve GITTA. Vitorlaszáma 1.

Nyolcadik hajó a zöldeskék színű ERETNEK. 1934-ben ez volt a negyedik vízre kerülő 22-es cirkáló, Biberauer Richárdnak készült, aki bajnokságot nyert vele, majd 1937-ben eladta a hajót Bokor Istvánnak, aki egy év múlva Zabrák Viktornak adta tovább. Zabrák 1938-ban NAPLOPÓ II-re változtatta a hajó nevét. 1946-ban az elhagyott javak listájára került. 1950 körül hosszú évekig a pártüdülőben, Balatonaligán vitorláztak vele a beutaltak. A hajó neve ekkor FELSZABADULÁS volt. Az 1960-as évek elején vitorlás egyesületek kapták meg. Utoljára – 1964-

ben – a Budapesti Egyetem Atlétikai Club (BEAC) használta. 1967-ben került a Viliti-hoz. A következő évben kapta a ma is használatos KORMORÁN nevet. A hajót 1975–77 között teljesen felújították, 1990 óta a Kormorán Team versenyez vele és kezeli. Vitorlaszáma 6.

Kilencediknek 1935-ben épült a VIHAR. Ez a hajó az egyetlen a 22-es schärenkreuzerek közül, amelyik ma is eredeti nevét és vitorlaszámát viseli. Sebők Gézának készült, aki Záborszky Rezsőnek adta el, még a világháború előtt. Később Király László volt a tulajdonos, ő 1971-ben adta tovább dr. Nyári István idegsebésznek. A 22-es cirkálók között ez a legeredményesebb, összesen tíz bajnokságot nyert. Kilencszer Király László, egyszer Záborszky Rezső volt eredményes. Vitorlaszáma 9.

A tizedik cirkáló mahagóni palánkozással épült az eredeti iratok szerint, és 1936. április 16-án bocsátották vízre. Neve VÉNLEGÉNY volt. Építtetője Weiss Vilmos gyáros, aki a háború után az államosítástól való félelmében 1951-ben eladta Váczi Lászlónak, ő a hajó nevét JÓMADÁR-ra változtatta. 1962-ig vitorlázott rajta, ekkor eladta dr. Bozóti Lajos jogásznak. Bozóti Lajos a hajónak új nevet adott, HURRICANE névvel szerepel ma is. A hajót Bozóti Lajos halála után három évig parton tárolták. Új tulajdonosa dr. Payr Egon állatorvos. Weiss Vilmos egy, Bozóti Lajos három, Payr Egon pedig egy bajnokságot nyert a hajóval. 1975-ben a testet műanyag borítással látták el. Vitorlaszáma 11.

Talán feltűnt, hogy a hajók vitorlaszáma



### Gitta, korábbi nevein Kari, illetve Bajtárs

nem egyezik a vízre bocsátáskor kapott számokkal. Ennek az az oka, hogy gyaníthatóan 1955-ben a meglévő hajókat új vitorlaszámokkal látták el. Ez az átszámozás nemcsak a 22-es cirkálókat érintette, hanem minden magyarországi hajóosztályt, így pl. a 30-as schärenkreuzereket is.

A 22-es cirkálóosztályban versenyez egy olyan hajó is, amelyik nem osztályhajónak épült. 1935-ben a Mihálkovic család részére készítették egy vitorlást, ami nem mondható igazán cirkálóknak. A hajó neve TACSKÓ volt. A háború után Horváth Mihály balatonfüredi hajóépítő átalakította 22-es formájúra. Horváth Mihály néhány év múlva elhagyta az országot, ekkor a hajót államosították, így került Balatonaligára a már említett pártüdülőbe, ahol DÓZSA néven vitorlázta rajta. 1957-ben az OTP-hez került. Itt a GRÁCIA nevet kapta. Jelenlegi neve CINKA PANNA, és 1972-ben Zentai Árpád vásárolta meg, aki átépítette, új kielt szerelt rá, mégpedig a

22-es LUCIFER tőkesúlyát. A hajóval Zentai Árpád egy bajnokságot nyert. 1998-ban eladta Oltvai Gellértnek, aki 2002-ben továbbadta Buczkó Istvánnak. Vitorlaszáma 12.

2001-ben a Balatonra került egy Gustav Estlander-tervek alapján, 1930-ban Linköpingben épített, klasszikusnak nevezhető 22-es cirkáló Svédországból. Eredeti vitorlaszáma SWE-363. Ismereteink szerint Hollandiában felújították. Itt csak újrafestették, és a vízvonallal alatti részeket vékony műanyag borítással látták el, új baum és vitorlagarnitúra is készült hozzá. Tulajdonosa Kosztricz Pál, vitorlaszáma 13.

1988-ban többévi munkával épült egy műanyag 22-es cirkáló, mégpedig a 10-es vitorlaszámú ZSARNOK mintája alapján. 1995-re készült el Lukács Alexander és segítői közreműködésével, 1998-ban a kész hajót eladták. Csak kedvtelésből vitorlázna vele, még vitorlaszáma sincs.

*(Folytatjuk)*