

DULIN JENŐ

A 22-es és 40-es cirkálókkal szinte egy időben jelentek meg a Balatonon a 30-as típusú hajók. Bár darabszámuk a 22-es cirkálókéval a II. világháborúig majdnem megegyezett, mégis, ez a típus mindig is nagyobb tekintéllyel rendelkezett. Nem véletlen, hogy több 22-es tulajdonos a későbbi években 30-as cirkálót vett vagy újat készíttetett magának (Tuss Miklós, Horváth Boldizsár, Krayner-Krauss Arnold). Persze a hajóknak nemcsak presztízsük volt nagyobb, hanem az értékük is, hiszen

künc 1. részében). Igaz az is, hogy a mutatós hajókra jobban vigyáztak, ezért viszonylag jobb állapotban vészték át a pártállami időköt, mint a más típusú hajók. Érdemes megemlíteni, hogy a hajók közül öt mindig is magánkézben volt.

1989-ben Garab Károly és Horváth Csaba Knud Reimers és Benacsek Jenő tervei alapján műanyag sablont készített, amiből napjainkig 6 darab hajótest készült, de 1992-ben, 2001-ben és 2005-ben 30-as cirkálóból 3 darab fából is épült Magyarországon.

MADÁR, TRINIDAD és a MÁGIA 1-1 alkalommal nyert magyar bajnokságot. A MÁGIA kormányosa, Dulin Tamás minden idők legfiatalabb kormányosaként, 26 évesen nyert bajnokságot. A Kékszalag versenyeket – mint már említettük – 1934 óta rendezik. A 30-as cirkálók közül abszolút győztes volt a RABONBÁN I., a VÉSZMADÁR, a KÉKMADÁR, a TRINIDAD, a RABONBÁN II. és a HÁRPIA.

A következőkben az egyes hajók rövid történetét írjuk le, mégpedig a vízre tétel sorrendjében.

Az első hajó a RABONBÁN I. volt, ez 1927-

X jelzése volt a másodiknak, az 1928-ban elkészült EMESE I-nek is, amelyet Schuller Istvánnak építettek Ausztriában, valószínűleg Bécsben. A hajó tervezője Valentin Feining és maga Schuller István is. Schuller a hajót 1943-ban Szamodi Olafnak adta el, amikor megépítette második 30-asát, ez ma az EMESE II. Szamodi Olaf társult Petrik Gézával, megváltoztatták a hajó nevét is, ÁLMOM lett az új neve. Szamodi Olaf 1949-ben, hogy elkerülje az államosítást, papíron kölcsönadta a hajót a Balatonfüredi Vasas Sportegyesületnek. Ebben az időben Horváth Mihály volt a kormányosa, aki három bajnokságot is nyert a cirkálóval. 1956-ban Szamodi elhagyta az országot, de előtte eladta hajóját dr. Héjja Jánosnak, aki 1962-ig társtulajdonosként Mercsényi Róberttel együtt használta az ÁLMOM-at. 1962-től dr. Héjja az egyedüli tulajdonos. Számára a hajó fenntartása gondot okozott, ezért időnként bérbé adta. Egy ilyen alkalommal, 1968-ban gyakorlatlan társaság vitorlázott a hajóval, viharba kerültek, és a Balaton sekély partszakaszára Zamárdi elé sodródtak. Az erős hullámlásban a főnyeny a hajó teljesen összetört, kieljeleszakadt, véglegesen elpusztult.

Harmadiknak 1933-ban dr. Tuss Miklósnak épült a KABALA. Ezt a hajót Knud Reimers tervei alapján Budapesten kezdték építeni, de mivel a tulajdonos nem volt megelégedve a munka színvonalával, elszállította Balatonfüredre, ahol a yachtépítőnél fejezték be a munkát. 1934-ben Tuss bajnokságot nyert a hajóval. 1937-ben eladta Deér Ödönnek. Deér 1947-ig használta a KABALÁ-t, 1947 és 1956 között Gouth Béla volt a tulajdonos, aki a hajó nevét LORELEY-re változtatta. 1957-től a RIV Golyócsapágygyár vette meg, és a vezérigazgató használta, aki nem volt gyakorlott vitorlázó, ezért leginkább Dán László vitorlázott a hajóval. Vitorlázóberkekben „rives hajónak” is becézték, és visszakapta a KABALA nevet. 1979 októberében Pál Gaszton, Bándi Gábor és Temesfői Pál vásárolta meg a hajót. 1989-től már csak Pál Gaszton az egyedüli tulajdonos. 2005 decemberében ő is eladta ifj. dr. Fürstner Józsefnek. Vitorlaszáma 3.

A negyedik hajót már Benacsek Jenő tervezte, és a Balatoni Yachtépítő Rt. építette. 1934-ben került vízbe, a hajót később gróf Wenckheim József vásárolta meg. 1938-ban Iszer István vette meg és 1946-ig vitorlázott a hajóval. Azért, hogy a hajó 1945-ben el ne pusztuljon, Siófokon szándékosan elsüllyesztették, két évig volt víz alatt, csak 1947-ben emelték ki, nagyon rossz állapotban. Ekkor Nyikos Lajos birtokolta 1971-ig, ő kisebb javításokat végzett vagy végeztetett rajta, de a hajó rossz állapota nem sokat javult. 1971-ben a Németh fivérek (Zsolt és Balázs) vásárolták meg. Ők 1995 és

A mi klasszikusaink

Sorozat a balatoni schärenkreuzerekről – a 30-as cirkálók (2. rész)



A Rabonbán, az Emese és a Sirocco – 1930

30-as schärenkreuzer birtoklását csak a tehetősebb emberek engedhették meg maguknak. Napjainkban is így van ez. A Balatonon a sok szép és modern hajó ellenére a 30-as cirkálókat a tő „királynőinek” becézik. Ebből a típusból jelenleg 20 egység van. Korábban 2 darab elpusztult, 1 hajót külföldre vittek, 1 hajó még nincs lajstromozva, 1 pedig most épül. 1 hajó külföldről származik, ezt nem számítva tehát Magyarországon 23 cirkáló épült, 1 pedig 2006-ban még készült. A cirkálók közül 6 darab műanyag építésű.

Az sem véletlen, hogy ebből a szép, mutatós típusból többet elhagyott javakként kezeltek vagy államosítottak (l. az erre vonatkozó utalásokat cik-

Az első bajnokságot a 30-as schärenkreuzerek számára 1936-ban rendezték. Az eltelt 70 évben 48 önálló bajnokságra került sor – melyek során csak a 30-as cirkálók versenyeztek – 22 alkalommal pedig más hajótípusokkal folytak a küzdelmek. A legtöbb bajnoki címet a KÉKMADÁR szerezte, összesen 18 alkalommal volt első. A sikerekben hat kormányos volt érdekelt. Idősebb Farkas László tíz alkalommal, fia, ifjabb László, Heinrich Tibor, Wossala György kettő-kettő, Rauschenberger Miklós, Tuss Miklós pedig egy-egy alkalommal volt győztes. A HÁRPIA 13, a RABONBÁN II. és az EMESE II. 3-3, a REGULUS és a MEOTIS 2-2, a KABALA, BOHÓ, LUCIFER, RABONBÁN I., VÉSZ-

ben került vízbe. Tervezője ma még ismeretlen. Németországban építették dr. Ugron Gábor részére, aki tizenkét éven át volt a vitorlásszövetség elnöke. 1937-ben, amikor a második hajója készült (ez a RABONBÁN II.), hajóját eladta Fodor Lajosnak, aki a hajó nevét jogosan TATÁR-ra változtatta. Az új tulajdonos 1938-tól Kienaszt Ferenc, a hajó neve pedig VELENCE. 1951-ben az elhagyott javak listájára került, majd a Postás-üdülő kapta meg és újabb nevet is kapott, ettől kezdve PARTIZÁN néven tartották számon 1972 körüli pusztulásáig. Érdekes, hogy a vitorlán elhelyezett típusjelzése X volt, vagyis a vitorlaszáma X-M1.



Emese



Kabala



Mágia



Mária



Gahó

1998 között rendbe hozatták, sőt műanyag borításal látták el Lukács Alexander segítségével. 1972-ben az eredeti árbocot kicserélték, a RABONBÁN I. árbocát vásárolták meg. Vitorlaszáma 4, a hajó neve BOHÓ.

Az ötödik hajó, a MEOTIS, 1935-ben készült el dr. Tuss Miklós részére. Benacsek Jenő tervei alapján a yachtépítőnél építették. A cirkálót Tuss 1937-ben eladta dr. Horváth Boldizsárnak, aki 1942-ig volt a tulajdonos. A hajót ADDIÓ II-re keresztelte (korábban volt már egy 22-es cirkálójá ADDIÓ névvel), 1942-ben Krayer-Krauss Arnold vásárolta meg. Nevét LUCIFER II-re változtatta, mert az ADDIÓ nevet nem használhatta, és neki is volt már egy LUCIFER nevű 22-es schärenkreuzere. 1945-ig ő volt a hajó gazdája. Ebben az évben elhagyta az országot, ezért az elhagyott javak jegyzékébe került, ahonnan Haán István megszerezte a budapesti Honvéd Egyesület számára. Itt egy évig használták, majd 1948–1994 között a hajóval a balatonaligai párt-üdülőben vitorlázta a beutaltak. Ebben az időben a hajó neve SZABADSÁG volt. 1994-ben Bartha Ferenc vásárolta meg a hajót, szépen rendbe hozatta, és visszakeresztelte LUCIFER névre. Vitorlaszáma ma 12.

Hatodiknak készült el a RABONBÁN II., Ugron Gábornak ez volt a második schärenkreuzere. Benacsek tervezte és a yachtépítő építette, 1937-ben bocsátották vízre. Ugron Gábor 1944-ig használta, ekkor a Budapest Sport Egyesületnek eladta. Állítólag ez a hajó is volt víz alatt, majd parton is.

1947 körül a Meteor sportegyesületbe került, később annak jogutódjához, az MTK-Vörös Meteorhoz, illetve a telephely megvásárlásával a Magyar Külkereskedelmi Bankhoz. Jelenleg is ők a tulajdonosok. 1960 és 1986 között Bertha Lajos hajóasztalos gondozta és javította a hajót, illetve kormányosként szép eredményekkel vitorlázott rajta. Az elmúlt években Bujtor István színművész a kormányos. Ő 6 bajnokságon volt első helyezett a hajóval, melynek vitorlaszáma 6.

A hetedik hajót 1938-ban szintén dr. Tuss Miklós építette. A terveket nyilván Benacsek Jenő készítette és Balatonfüreden épült cédrusfából, a hajó eredeti neve HURICAN. Tuss egy bajnokságot nyert a hajóval, majd 1942-ben eladta Heinrich Tibornak, a kor egyik kimagasló magyar vitorlázójának. Tuss azért adta el a hajót, mert egy 6R hajó építésébe kezdett, ezzel a hajóval a helsinki olim-



Regulus

piászon akart indulni. Heinrich a hajót 1945-ig birtokolta, nevét KÉKMADÁR-ra változtatta, és még ebben az évben elhagyta az országot. Heinrich két bajnokságot nyert a cirkálóval, mely 1946-ban az elhagyott javak listájára került. 1947-től a Balatonfüredi Vasasnak adták át és 2002-ig ennek az egyesületnek, illetve jogutódainak birtokában volt. A több mint ötven esztendő alatt idősebb és ifjabb Farkas László voltak legtovább a hajó kormányosai, idősebb Farkas tíz, ifjabb kettő bajnokságot nyert a hajóval, és egy abszolút Kékszalg-eredménnyel is dicsekedhetnek. 2004-ben Wossala György 25 éves használati jogot szerzett rá a felújítás ellenében. A hajót szintén cédruspalánkozással készítette el a Garab-műhely. Wossala és Rauschenberger Miklós eddig újabb három bajnoki hellyel öregbítette a hajó dicsőségét. Vitorlaszáma 7.



Imperial



Nábob



Jómadár

Iklódi Szabó János részére 1939-ben épült meg a SÓLYOM II. névre keresztelt cirkáló. Ez volt a nyolcadik hajó. A hajó 1945-ben nem kerül el a sorsát, az elhagyott javak listájára kerül. Innen 1946-ban Szalkai Béla ismert motorversenyző vette meg. Tíz évig használta, és a nevét MAKI-ra változtatta. 1957-től dr. Ries Ede és dr. Debrőczy Tibor orvosok tulajdonába került, ők a nevét FELHŐ-re változtatták. Debrőczy 1962-ig volt tulajdonos; részét De Chatel Andor vette át. Övék volt a hajó 1975-ig, amikor Izsák Szabolcs és Lehoczky Tivadar vásárolták meg, és a nevét HÁRPIÁ-ra változtatták. Izsák 1993-ban bekövetkezett korai haláláig hét bajnokságot és egy Kékszalg-győzelmet könyvelhetett el. 1994-től Lehoczky Jánosné és Izsák Marcell a tulajdonosok. A hajót Izsák Szabolcs gyönyörűen felújította és gondozta, vitorlaszáma 8.

A kilencedik hajó neve MUTYI. 1941-ben készült el Heinrich István és Supán Béla részére – azért lett Mutyi a neve, mert közös tulajdonú befektetés volt. A hajót 1947-ben Kienaszt Ferenc vitte ki külföldre az akkor tulajdonában levő VELENCE papíraival. Ezt úgy lehetett abban az időben megszerezni, hogy Kienaszt svéd állampolgár is volt. A hajó további sorsa ismeretlen, lehet, hogy Svájcban vagy a Wörtersee-n van, ha még megvan.

A tizedik hajót Kertész Nándor részére építették 1941-ben, először DULI volt a neve. Balatonfüreden készült Benacsek tervei alapján. A háború után elhagyott javakként kezelték. 1947-ben Haán István közreműködésével először a Budapesti Honvéd Sport Egyesülethez került, majd a Művész

Egyesületnek adták tovább. Az 1960-as évek elején eladták a Terhivatal Sportkörnek. 1971–72-ben szakszerűen felújították, 1990-ben jogfolytonosan a Főnix Sport Egyesület tulajdonában volt a hajó, amelyet 1997-ben újból felújítottak, ekkor diagonálpalánkozást is kapott. Az új tulajdonos Kemény Péter. Vitorlaszáma 10.

Tizenegyediknek 1942-ben épült a VÉSZMADÁR, tervezője Benacsek Jenő volt. Mihálkovic János volt az első tulajdonosa, halála után 1958-ban unokaöccse, Mihálkovic Tivadar örökölte. Az ötvenes években dr. Debrőczy Tibor és Papp László bajnokságot is nyertek vele. 1949-ben Mihálkovic János Kékszalg-versenyen volt abszolút első. 1973-ban már Juhász Csongor és Kótai Valéria tulajdonában volt a hajó. Juhász Csongor saját maga 1975-ben jelentős javításokat végzett el, többek között a hajóra nem illő kajütöt formázott rá. 1978-ban Juhász Csongor elhagyja az országot, rész tulajdonát Balogh István veszi meg, sőt 1988-ban megvásárolja Kótai részét is. 2000-ben eladta a cirkálót Hozmann Lászlónak, aki 2005–2006 között teljes felújítást csináltatott a hajón, amelynek vitorlaszáma 11.

1943-ban készült el Schuller István új 30-asa, amelyet EMESE II. névre kereszteltek. Ez a tizenkettedik hajó. Ezt is Benacsek tervezte és Balatonfüreden épült. Schuller 1948-ig használta a hajót, ekkor eladta Mocskonyi Ervinnek, ő 1949 és 1951 között volt tulajdonos. 1952-től dr. Lini Gyula és dr. Rugonfalvy Károly voltak a tulajdonosai, majd 1958–1986 között dr. Baranyai Elemér birtokolta.

1982-ben egy vitorlástúra alkalmával a hajón súlyos károkat okozva felrobbant egy gázpalack – a túrázók szerencsére a parton voltak. Ezután 1986-ban a sérült hajót Halász Gyula és dr. Szilbereky József vásárolta meg. Ők kijavították, majd később felújították. Szilbereky részét 1994-ben megvásárolta Halász Gyula, így ma ő a teljes jogú tulajdonos. A cirkáló három bajnokságot nyert Heinrich Tibor, idősebb Farkas László és Halász Gyula kormányzása mellett, vitorlaszáma 16.

Az eddig ismertett hajók – a KÉKMADÁR kivételével – egytől egyig mahagónipalánkozással készültek. A háborús évek alatt a Balatonfüredi Yachtépítő Rt.-nél németországi megrendelésre hadicélokot szolgáló vízi járműveket is gyártottak. Ezek műszaki felügyeletét és átvételét két német katonatiszt végezte. Az ő számukra is épült két cirkáló, mindkettő 1944-ben készült el. Palánkozásuk fenyőfából készült és fehérre festett volt. A háború befejezése után mindkét hajó Magyarországon maradt, jelenleg is versenyeznek.

Az egyik, ez volt a tizenharmadik hajó, BLAU VOGEL néven Fugmans (?) őrnagynak épült. A háború után Földi Lajoshoz került, majd a balatonföldvári kommunista pártüdülőbe, itt az IFJÚSÁG nevet viselte 1957-ig. Ekkor ismeretlen módon visszakerült Földi Lajos birtokába, aki 1962-ig használta. A nevét TRINIDAD-ra változtatta. Közben 1958 és 1961 között dr. Debrőczy Tibor bérelte a hajót, amit végül 1962-ben megvásárolt, majd az halála után 1976-tól Goszleth Tibor és Boronkay Antal tulajdonába került. A hajóval

Debrőczy egy bajnokságot és egy Kékszalag-győzelmet nyert. A hajó napjainkban is fehérre festett, vitorlaszáma 9.

Tizennegyediknek készült el a WIEN eredeti nevű cirkáló a másik német átvevő katonatisztnak, akinek neve ismeretlen. A hajó 1945-től 1957-ig Schléderer István tulajdona volt, aki négy rossz magaviseletű gyermeke után a NÉGYÖRDÖG nevet adta a hajónak. Izraelbe történt kivándorlása után a cirkálót államosították, majd bérhajóként Balatonboglár és Badacsony között Molnár Géza – akit borkapitánynak csúfoltak – kormányzásával közlekedett. A hajót 1957-ben dr. Zsigmond Zoltán megvásárolta. Még ugyanebben az évben újjáépítette és a nevét AQUILÓ II.-re változtatta. 1962-ben eladta Vácz Lászlónak, az új tulajdonos a JÓ-MADÁR nevet adta a hajónak. 1993-ig használta, közben valamikor nem szakszerűen a tetet műanyag borítással látták el. 1993-ban dr. Szilbereky József, a jelenlegi tulajdonos vásárolta meg, aki még 1993-ban diagonálpalánkozással látta el Pálinkás Csabával, majd 2005–2006-ban teljesen felújította Garab Károlynál. Vitorlaszáma 17.

Összegzésként megállapítható, hogy 1927 és 1944 között tizenegy 30-as schärenkreuzer típusú hajó volt a Balatonon, ebből tizenkettő magyarországi építésű. Negyvenyolc évnek kellett eltelnie ahhoz, hogy újabb faépítésű cirkáló készüljön. Ezt Baka Attila építette, és 1993. május 1-jén bocsátot-



Béke

ták vízre. Jelenleg VADMACSKA a neve. A hajó Knud Reimers „Bijou” típusú tervei alapján épült Balatonföldváron. A tulajdonosi viszonyok miatt több jogi eljárásra került sor, végül az építő Baka Attila lett a tulajdonos, aki 2006-ban tulajdona 2/3 részét eladta Vadas Tamásnak.

Mint már említettük, Garab Károly és Horváth Csaba 1989-ben műanyag sablont készített. Ebből napjainkig hat darab hajótest készült el. Mégpedig: 1994 májusában a PERSZÓNA nevű Szekeres László részére, amelyet 2003-ban Szekeres Nyíri Istvánnak adott el. Vitorlaszáma 18.

Még ugyanebben az évben augusztus 9-én vízre került a MÁGIA dr. Dulin György és két fia, György és Tamás közös tulajdonaként. A hajóval mostanáig Dulin Tamás kormányzásával egy

bajnoki címet szereztek. 2006-ban felújítása és átépítése elkezdődött, vitorlaszáma 19.

1995-ben elkészült a GAHÓ nevű cirkáló a tervező, sablonkészítő és építő Garab Károly és Horváth Csaba részére. Vitorlaszáma 20. Egy évvel később, 1996 augusztusában IMPERIÁL néven újabb műanyag építésű hajót adtak át Nedbál Ervin tulajdonosnak. A belső berendezéseit és a decket, amely teakborítású, Cittel Lajos készítette, a hajó vitorlaszáma 21.

A hajóépítési kedv lelassult, hiszen majdnem öt esztendő telt el addig, míg a következő hajó vízre került. 2001-ben készült el – 1945 után másodikként – a faépítésű REGULUS nevű cirkáló. Megrendelője a Weöres család volt, tulajdonosa Weöres Szabolcs. A hajóval két bajnoki címet és az Almádi Kupán két összetett győzelmet szereztek. Vitorlaszáma 23.

2002-ben megint egy műanyag hajó épült, a neve ADDIÓ IV. Tulajdonosa Horváth Mihály (Horváth Boldizsár rokona, ezért a IV. megjelölés.) Vitorlaszáma 24. 2005-ben újabb fahajó készült el, NÁBOB lett a neve. Tausz Ádám részére építették Garabék. A hajó felmérésénél kiderült, hogy a hajótest néhány mérete nem felel meg az osztályelőírásnak, ezért versenyengedélyt csak az előírt és elvégzett átalakítás után kaphatott. Vitorlaszáma 25. A 23-as és 25-ös vitorlaszámú fahajók diagonál rétegragasztott technológiával készültek, 20 mm palánkvastagságú hajótesttel. Ragasztásuk epoxigyantával történt. Csiszolásuk után 18-20 réteg lakk védi a felületet, nagyon szép, mutatós látványt nyújtanak.

Végül van még egy hajó a 30-asok között, HANDULILLAH a neve. Az 1960-as években épült Németországban, a Bodensee-ről került Magyarországra, 1983-ban Zarka Rudolf hozta be. Tervezője, építője nem ismert. Tipikus rennkiel-yacht. Zarka 1993-ban eladta Antal Józsefnek, aki 1999-ben felújította és a hajótestet 1 méterrel meghosszabbította. Antal 2004-ben Wolf Gábornak adta el, vitorlaszáma 13.



Lucifer