

A mi klasszikusaink

Schärenkreuzer-történelem: 40-esektől felfelé (3. rész)



A Sirocco és a Nemere II. (meg a Kishamis)

A 40-es cirkáló

Ebből a típusból jelenleg 7 egység van a hazai vizeken. 1945 előtt négy darab épült, az ötödik építését Záborszky Rezső részére elkezdték, de 1946-ban a már megépült részeket szétbontották és eltűztek. 1987-ben a Taburól levett minta alapján két műanyag hajótestet készítettek, 2005-ben pedig Németországból egy 1922-ben épült cirkáló érkezett az országba.

A 40-es cirkálótulajdonosok mindig is küzdöttek önállóságukért, de a kevés egység miatt 25 év telt el az első hajó megjelenése után addig, míg önálló bajnokságon mérheték meg magukat, de ez az időszak is csak négy évig tartott. Csak 40 év múlva, 1994-től lett önálló osztály a hajóból. Ezt a folyamatot nagyban segítette Bakóczy Kálmán tevékenysége. Bakóczy 1993-ban Dániából vásárolt egy Ylva típusú cirkálót (neve Róza), ami hasonlít a klasszikus 40-es cirkálókhöz, lényegében a hajóhosszban van némi eltérés – az

DULIN JENŐ

Ylva rövidebb –, illetve a Rózáknak függesztett kormánya van. Ennek ellenére a 40-es tulajdonosok elfogadták, és osztályhajónak ismerték el. Mindezt figyelembe véve még 1993-ban új osztályelőírást készítettek, illetve még ebben az évben teljesítették az önálló osztállyá válás egyéb feltételeit, mégpedig úgy, hogy többek között más, nem 40-es cirkálót is meghívtak az osztályba, például a Pelikán nevű hajót, így 9 hajóval 1994-től jelenleg is önálló osztályként versenyezhetnek. Az elmúlt 80 év alatt 18 esetben volt önálló bajnokságuk, a többi alkalommal más típusú hajókkal versenyeztek, például 30-as cirkálókkal, 8 és 6R hajókkal.

A Róza 10, az Addió III. 8, a Tabu 3, a Nemere 2, a Szindbád 1 bajnokságon tudott nyerni. Érdekes, hogy a Szindbád a Balatonra kerülése után rögtön bajnoki első helyezett volt.

A Kékszalag versenyeken abszolút első helyet csak az Addió III. tudott szerezni.

Sorozatunk korábbi részében már említettük, hogy a Balatonon az első Schärenkreuzer 40-es típusú volt. 1925-ben készült el Adam Harms tervei szerint a Balatoni Yachtépítő

Rt.-nél. A hajó neve a mai napig is Gloria.

A hajóról részletes beszámolót írt a Die Yacht 36/1925-ös számában, a beszámolóban vonalrajz, vitorlarajz és fénykép is szerepelt. Megrendelője és első tulajdonosa Kandó Kálmán, az ő 1931-ben bekövetkezett halála után Bodonyi László lett az új tulajdonos, majd 1934-től Reményi Schneller Lajos birtokolta 1938-ig. A háború után nem ismeretes a sorsa, tudjuk viszont, hogy Báthory György 1951-ben eladta dr. Gerlóczy Pálnak, majd az ő fia, Péter örökölte, aki a hetvenes évek elején Szabadi Tiborral felújította. Nagyon keveset vitorláztak a hajóval, mely több évig parton volt. Gerlóczy 2006. április 26-án eladta Juhász Miklósnak, aki Cittel Lajossal a rossz állapotú cirkálót eredeti formájában újítja fel. Vitorlaszáma 1.

A második hajó a Nemere, melyet Moldoványi Jenő szintén Adam Harms tervei szerint épített a Yachtépítőnél. Vízrebocsátása 1926-ban történt meg. Moldoványi a hajót 1935-ig használta, majd ebben az évben eladta Márkus Antalnak, aki 1942-ben 75-ös

Schärenkreuzert rendelt Benacsek Jenőtől. Ekkor eladta hajóját dr. Berzsenyi Zoltánnak. A hajó háború utáni évei ellentmondásosak. Tudjuk viszont, hogy 1954-től a Budapesti Építőik Egyesülethez került. Sokan vitorláztak a hajóval. Többek között Matolay György két bajnokságot is nyert vele. 1973-ban Benedek Attila vásárolta meg, 1978-ban egy versenyen az előmérerítőnél a deck kiszakadt, ezután a hajó több évig parton állt. 1985 és 1990 között felújították, 1991. július 13-án vízre került. Vitorlaszáma 2.

A harmadik cirkáló az Addió III. 1941–42 között építette dr. Horváth Boldizsár. A terveket Benacsek Jenő készítette, és a Balatonfüredi Hajógyárban épült. Horváth Boldizsárnak ez a harmadik cirkálója, egy 22-es

helyi Ervin vásárolta meg, ők a hajót 1994-ben felújították. 2001-től csak Vásárhelyi Ervin a tulajdonos. 2004-ben kilépett az osztályból és azóta az összevont cirkáló osztályban versenyez. A hajóra bugspritet szerelt, a nevét II Gattopardóra változtatta, ami a vitorlázók körében nagy felháborodást keltett. Vitorlaszáma 3.

A negyedik hajó neve Tabu. Szintén a Balatonfüredi Hajógyárban épült 1943–44 között Benacsek Jenő tervei szerint, dr. Gáll Endre részére. 1944. június 10-én került vízre. Gáll Endrét koholt vádak alapján 1948-ban elítélték, ezért egy névleges eladással a hajót megmentették. Gáll Endre kiszabadulása után néhány évvel elhagyta az országot. 1955-ben testvére, dr. Gáll Imre örökölte a hajót, és há-

nagyon keveset vitorláznak, több éve parton van. Vitorlaszáma 5.

Műanyag testű a hatodik cirkáló is, gélezése zöld színű, a neve Dominó. Szintén 1988-ban készült el Budapesten. Első tulajdonosa dr. Kulcsár Tamás volt, aki 2004-ben Győri Károlynak adta el. Vitorlaszáma 6.

Végül a hetedik cirkáló egy igazi régi hajó: 1922-ben Friedrichshafenben a Bodensee-werft AG vállalatnál még a régi osztályelőírás szerint épült Schärenkreuzer. Tervezője Plunder (?) volt. A hajónak napjainkig hét tulajdonosa volt. Eredeti neve Seeschwalbe, a jelenlegi Szindbád nevet 1973-ban kapta Aschenauer nevű tulajdonosától, aki 2001-ig a Chiemseen tartotta hajóját. Tőle vásárolta meg Horváth László 2005-ben. Cittel Lajossal telje-



és egy 30-as után. Vízre bocsátására 1943. április 17-én került sor. A hajót 1968-ig – haláláig – használta. Kormányzásával, illetve Irma nevű lánya vezetésével 8 bajnokságot és 1 Kékszalag-győzelmet tudhatnak magukénak. 1969-ben szárazon volt, ekkor vette meg dr. Kiss László 110 ezer forintért. 1970-ben a víz alatti részeket felújították 100 ezer forintért. 1972- és 1979-ben új vitorlákat kapott. 1991-ben dr. Benda Ferenc és Vásár-

rom bajnokságot nyert vele. Tőle dr. Kollár Lajos orvosprofesszor vásárolta meg 1980. december 29-én. A hajót diagonál palánkozással gyönyörűen felújította. Utoljára 2004–2006 között új vitorlázattal látta el. Vitorlaszáma 4.

A Taburól 1987-ben műanyag sablont készítettek, a mintából két hajótest készült el.

Az ötödik hajó tehát műanyag testű, fehérre festett, Vita a neve. Perjés István részére készült Balatonföldváron, 1988-ban. A hajóval

sen rendbe hozta. 2006 júniusában került vízre. Még ebben az évben a magyar bajnokságon osztályában első helyezést ért el. Vitorlaszámát megtartotta, mely 25-ös, csak az országjelzése változott meg Balatonra kerülésével.

Az 55-ös cirkáló

Az országban egy darab van ebből a típusból. Nagyon jó hajóztulajdonságai vannak,



különösen erős szélben, néha a 75-ös cirkálókkel is lépést tud tartani. Terveit Knud Reimers Bijou 30-as típusú tervei alapján készítették, Zentai Árpád elképzelései szerint. Baráth Stefániával egyébként ők a tulajdonosok. A hajó neve Stefánia. Öt évig építették Garab Károly műhelyében, 1999. augusztus 3-án került vízre. Teljes hossza 16,70 m, szélessége 2,80 m, súlya 8 tonna, faárboca markóni típusú. Mint egyedüli típus, az összevont cirkálókkel versenyez. Magyarországon ide tartoznak a 8R, 6R típusú hajók és a 75-ös Schärenkreuzerek is.

A 75-ös cirkálók

Aki egy kicsit is jártas a klasszikus hajóépítés rejtelmeiben, pontosan tudja, hogy milyen sokoldalú szerteágazó, magas műszaki követelményeket támaszt egy ilyen hatalmas cirkáló megépítése. Az 1940-es évek elejére a Balatoni Hajózási Rt.-ben megteremtődtek azok a tárgyi és személyi feltételek, amelyek lehetővé tették a 75-ös cirkálók építését. Ebből a típusból összesen három készült Magyarországon Benacsek Jenő irányításával, Wágner Imre részlettervei szerint. Időrendben a Nemere II., a Big Boy (ma Sirocco) és a Lillafüred. Méltán mondhatjuk, hogy ezekhez a mesterművekhez, a magyar sporthajógyártás remekeihez összehangolt, magas szintű szakértelmet kívánó, odaadó munka kellett. Megalkotásuk darabonként több mint húszezer munkaórát igényelt.

Az első cirkálót 1942-ben rendelte meg az a Márkus Antal, akinek 1935–42-ig volt egy 40-es cirkálója, ez volt a Nemere I. A hajót még ebben az évben elkezdték építeni Benacsek Jenő tervei alapján. Vízre bocsátása 1944 júliusában történt. Fehérre festett tölgyfa palánko-

zású volt, és a neve természetesen Nemere II. lett. 1945-ben nem volt vízben, 1946–49-ig nem versenyeztek vele. 1949-ben a Balatonfüredi Vasas Egyesület megkereste a Márkus családot, hogy bérbe vegyék a hajót. Ők, félve az államosítástól, névleges összegért (1 forint/év) bérbe is adták, úgy, hogy az egyesület karbantartotta, tárolta, vízre tette, és a család is vitorlázhatott a hajóval. 1950-től már rendszeresen versenyeztek vele. A hajó ötszörös Kékszalag-győztes, sőt 51 év óta fennálló fantasztikus Kékszalag-időcsúcsát máig nem sikerült senkinek megdöntenie. 1960-tól 20 éven át nem versenyzett, majd 4 évre a Magyar Vitorlás Szövetség tulajdonába került. Felújították, motort szereltek bele és versenyrendező hajónak használták. 1991-től újból versenyez, de



karbantartási hiányosságok miatt állapota leromlott, felújítására a szövetségnek nem volt pénze, ezért eladták. Árverésen 1998-ban Láng Róbert szerezte meg a tulajdonjogot, aki 1998 és 2000 között teljes felújítást végeztetett el rajta. A rekonstrukciós munkákat Cittel

Lajos és munkatársai végezték. A Nemere II-vel 4 bajnoki címet szereztek, ebből kettőt a felújítás után. Vitorlaszáma 1.

A második hajó eredeti neve Big Boy. Dr. Tüske Jenő rendelte meg. A gerincállítás 1944-ben kezdődött, de a háború közbeszólt, ezért a palánkozást csak 1946-ban fejezték be. Közben Tüske a félig kész hajót eladta a Gyenes testvéreknek (Györgynek és Lászlónak), akik gyárosok voltak, volt pénzüik a befejezéshez. Közben Faruk egyiptomi király (uralkodott 1936–1952) hajót akart vásárolni. Gyenesék jó befektetésnek gondolták, elhatározták, hogy az épülő hajót megvételre ajánlják. A vétel feltétele az volt, hogy a hajót vízben kell odaszállítani. Ezért a hajót a Büro Veritas előírásainak megfelelően átalakították, sőt „besán árbocot” is szereltek rá. 1948-ban elindultak Egyiptomba a Sió-csatormán, a Dunán, a Fekete-tengeren át akartak odajutni, de még Magyarország területén a gazdasági rendőrség letartóztatta a személyzetet, aranycsempészéssel vádolták őket. A vád koholt volt, ennek ellenére elítélték őket. 1950-től a balatonföldvári pártüdülőbe vitték a hajót. Nevét Győzelemre változtatták. 1979-ig a beutaltakat vitorlázatták vele, 1981-ben védetté nyilvánították. 1982-ben a Vízimentők Sport Egyesülethez került, ahol 1985-ig felújítási munkákat végeztek a hajón. Új nevet kapott, így lett Sirocco. 1987-ben a vitorlásszövetség vette át, ám fenntartani nem tudta, ezért 1990-ben a felújítás fejében 10 évre Izsák Szabolcs használati jogot kapott, az ő 1993-ban bekövetkezett halála után egy alapítvány kezelte a hajót. Ismét a Magyar Vitorlás Szövetséghez került, ahol 2000–2002 között versenyrendező hajó volt. Fenntartására nem volt fedezet, ezért 2002-ben eladták a Dimenzió Biztosító és Önszegélyező Egyesületnek. Az egyesület teljes rekonstrukcióval bízta meg Cittel Lajost és társait, akik csodálatos munkát végeztek. Vízre bocsátása 2004. május 22-én történt. Állandó kormányosa Cittel Lajos maradt, aki társaival 1994 óta 7 bajnoki címet szerzett. Vitorlaszáma 2.

A harmadik 75-ös cirkálót szintén 1944-ben kezdték építeni Benacsek Jenő részére, de az építés csak 1950-ben fejeződött be. A hajó neve Lillafüred lett. Elkészülte után a balatonligai pártüdülőbe került, ahol az üdülőket vitorlázatták a hajóval. 1958-tól a Szakszervezetek Országos Tanácsa kezelésében sétahajózási feladatot látott el, 1996-ban eladták, azóta magánkézből van. Tulajdonosa Horváth Ernő. A Lillafüred jelenleg nem regisztrált hajó.