



Bujtor István a Rabonbán fedélzetén. (likebalaton.hu)

# BALATONI LEGENDÁK

Schlosser Mátyás

Tél van. Nyugaton a fagyos reggel után hőszállingózás várható, talán délutánra elvonul a csapadék. Keleten többfelé pára, köd indítja a napot, melyhez zúzmaralerakódás társulhat. A felhők miatt várhatóan holnap sem látjuk a napot, így könnyen depresszióba süllyedünk... Megvan a tél szépsége, ez kétségtelen, de sokszor nagyon lehangoló tud lenni, főleg az ünnepi időszak után. Ilyenkor, borongós és hideg időben jó felidézni a nyári emlékeket, amelyek gyakran vízhez, vízparthoz köthetőek. Legyen az a Balaton, a Duna- vagy Tisza-part, „csak” egy helyi horgásztó vagy épp egzotikus ország tengere. Az biztosan állítható, hogy az ilyen helyeken töltött idő csodálatos érzéseket ad és utánozhatatlan élményekkel gazdagítja életünket.

A legfrissebb kutatások szerint ez mind a fizikai, mind a mentális egészségünk szempontjából igen előnyös, a víz hullámozásának megnyugtató hangját nem véletlenül választják mind a meditációk, mind a relaxációs zenék alapjául. Egészen biztos, hogy a víz pozitív hatást gyakorol az egész család számára, akár tengerpartot, tó- vagy folyópartot, vagy erdei patakokat választunk a nyaralás helyszínéül. A természet közelségét ezeken a helyeken biztosan megtaláljuk, megéljük. De mi a helyzet akkor, ha a természet erejét is meg kívánjuk tapasztalni? Netán azt a szolgálatunkba is állítanánk? Erre a legjobb módszer a vitorlás! Fogjuk vitorlába a szelet, és

vizsgáljuk meg faiparos szemmel a magyar vitorlászás néhány izgalmas mozzanatát!

Mint köztudott, a vitorlászásba gyorsan bele lehet szerelmesedni, és a legtöbb esetben egy életen át tartó szenvedély alakul ki a kezdeti kapcsolatból. A vitorlászás szerelmesei valószínűleg egyetértenek abban is, hogy lehet élni hajó nélkül, de nem érdemes – Navigare necesse est – avagy – hajózni kell. De hogyan kezdődött? A vitorlászás – mint sport – a 19. század végén vált népszerűvé. Olyannyira, hogy később olimpiai sportággá nőtte ki magát. A világ országaiban sorra alapítottak vitorlás egyesületeket és -klubokat. Magyarország is követte

a nemzetközi trendeket, és a Balatonon megjelentek a sport célra használt vitorlás hajók. Az első versenyre 1882-ben került sor, a Balatoni Vitorlázó Egylet rendezésében. Hamarosan a balatonfüredi klubház lett a vitorlászás fő központja, ezért sem véletlen, hogy a mai napig Balatonfüredről startol el a Kékszalag nevű tókerülő verseny. A balatoni Kékszalag egy nemzetközi távolsági vitorlásverseny. Évente megrendezésre kerülő sportesemény, amelyen közel harmincféle hajóosztályban hirdetnek eredményt az alapvetően túra jellegű hajók között. A Magyar Vitorlás Szövetség által kiírt gyorsasági verseny hagyományos útvonala közismert:

” A Balaton vizét számos nevezetes hajó szelte az idők során, és szeli a mai napig is. A legnagyobb legendák sorában az első a méltán híres, érdekes nevű Rabonbán vitorlás.



A Rabonbán jelenlegi tulajdonosa így fogalmaz: „Ez nem egy fröccsözős hajó, hanem egy korhű, dolgozó kezeket és fizikai erőnlétet kívánó vitorlás, amin még aludni sem túl élvezetes, bár megoldható. Nem lakóhajónak, hanem versenyhajónak lett tervezve, és vitorlázni vele nem csupán jó, hanem egészen különleges élményt ad.” (hajozas.hu)



*A Nemere II. rekordja 57 évig élt, pedig már a kilencvenes években is vitorláztak a Balatonon a klasszikus cirkálónál sokkal gyorsabb, korszerű anyagokból épült hajók. A neve azért Nemere II., mert ugyanezen a néven már létezett egy ma is meglévő 40-es cirkáló. (Leo Szabo)*

” Az 1944-ben épített Nemere II. vitorlás cirkáló hétszer állt rajt a balatoni Kékszalagon, és ez ebből 5 győzelmet aratott. Legfigyelemre méltóbb eredményét, 1955-ös 10 óra 40 perces rekordját 57 éven át nem tudták túlszárnyalni.

Balatonfüred – Balatonkenese – Siófok – Keszthely – Balatonfüred. A megtett távolság hossza légvonalban mintegy 155 km. A távot motorhasználat és kikötés nélkül, maximum 48 óra alatt kell teljesíteni. Ágyúlövés jelére a rajt Balatonfüreden reggel kilenckor indul, majd a verseny a tó keleti medencéjében nagy ívű körrel folytatódik. Bójakerüléssel Balatonkenesénél, majd Siófoknál vált irányt, majd onnan a tihanyi szoroson át Keszthelyig navigálnak a csapatok, aztán visszafordulnak a hajók és elvitorláznak a balatonfüredi befutóig, ahol a célvonalat a balatonfüredi kikötő előtt tűzik ki számukra.

Valaha az Atlanti-óceánon leggyorsabban átkelő hajó nyerte el a Kékszalag címet, melyet büszkén viselhetett árbócán. A Titanic katasztrófájának is egyik oka a Kékszalag volt: az 5 nap 11 óra 37 perces átkelési rekord megdöntése volt a

céljuk, amikor a hajót a legrövidebb, de jéghegyektől hemzsegő északi útvonalra irányították. A balatoni sportvitorlások jellegében ezt a tradíciót átvéve versenyeznek a díjért, minden évben a Balatont körbehajózva. A verseny hagyományosan azon a júliusi napon indul, amelyik a legközelebb esik a teliholdhoz. Ez azért van így, hogy a hajózókat a telihold fénye segítse a navigációban az éjszaka is tartó küzdelem során. A Kékszalag-versenyeknek a rajtja lenyűgöző esemény, a több száz hajó egyszerre indul – feszül neki a távnak. A leggyorsabb hajók a profi versenyzőkkel már az indulás napján, a délutáni órákban célba is érnek.

A Balaton vizét számos nevezetes hajó szelte az idők során, és szeli a mai napig is. A legnagyobb legendák sorában az első a méltán híres, érdekes nevű Rabonbán vitorlás. A Rabonbánt Hankóczy (Benacsek)

Jenő tervezte, aki újításával olyan változást hozott a hajózásban, mint amit a katamaránok megjelenése jelentett a sport számára a közelmúltban. Régen ugyanis angol típusú, fenéksúlyos, gaffos vitorlázatú hajók voltak a Balatonon, melyek szélesek és rövidek voltak, mindemellett technikailag nehezebben vitorlázhatóak is. A cirkálók megjelenésével egészen új távlatok nyíltak meg a hajózásban és a versenyzésben. Hankóczy (Benacsek) hajótervezőként a balatoni szélhez és hullámokhoz igazította a terveket, a vitorlások így hosszú, keskeny, alacsony fedélzetű, ugyanakkor magas vitorlázattal rendelkező hajók lettek. Maga a klasszikus cirkáló versenyhajóosztály (angolul Square Metre Yacht vagy Skerry Cruiser, németül Scharenkreuzer vagy Schärenkreuzer) Svédországból származik, és leginkább a Balti-tengeren volt elterjedt, bár

néhány osztályát Európa többi részén és az Egyesült Államokban is kedvelték. A vitorlás jacht típusú hajót általában fából, az úgynevezett Square Metre Rule, azaz a hajóosztályra vonatkozó szabályok alapján készítették. A klasszikus cirkálók különböző osztályai nem egy szabványterv alapján készülnek, azaz az azonos osztályba tartozó hajók közel sem egyformák, de az azonos szabályoknak való megfelelés miatt mind méretben, mind teljesítményben jól összehasonlíthatóak. Tehát a legtöbb klasszikus cirkáló hosszú, keskeny, alacsony fedélzetű, magas vitorlával rendelkező és kivétel nélkül lenyűgöző látványt nyújtó hajó. Ezekkel az új típusú vitorlásokkal már kisebb szélben is gyorsan lehet haladni, míg a régebbi, nehezebb hajókhoz erős hátszél kellett. És bizony a Rabonbán az a híres hajó, amely megnyerte az első Kékszalag-versenyt 1934-ben, tehát a recept működött. A Rabonbán később arról is ismert lett, hogy

évtizedeken keresztül Bujtor István ült a kormányánál, a színészlegenda sokat tett a klasszikus favitorlások megmaradásáért, és a sportág ezen ágának megújulásáért.

A másik balatoni sztár nem más, mint a Nemere II.: a Balaton rekorder zászlóshajója. Az 1944-ben épített Nemere II. vitorlás cirkáló hétszer állt rajthoz a balatoni Kékszalagon, és ez ebből 5 győzelmet aratott. Legfigyelemre méltóbb eredményét, 1955-ös 10 óra 40 perces rekordját 57 éven át nem tudták túlszárnyalni. A kilencvenes években partra tett, leromlott állapotú hajót Láng Róbert (a Láng Autóalkatrész Kft. alapítója) építette újjá az eredetivel megegyező formában. 2000. július 6-án bocsátották újra vízre. Azóta újra minden évben részese a hagyományos távolsági vitorlásversenynek, a balatoni Kékszalagnak. De ne szaladjunk ennyire előre! Hogyan élhettek túl fából készült vitorlások ilyen hosszú évtizedeket? Igen optimista ember lehetett dr.

Márkus Andor, ugyanis a második világháború alatt rendelte meg a 75-ös cirkálót, az akkori kor egyik legnagyobb, leggyorsabb vitorlását, méghozzá a már patinás Balatonfüredi Hajógyártól. A tölgyfából készült vitorlás a vérgőzös időben: 1944-ben lett kész, de rendkívül szerencsésen átvészelte a háborút: a hajógyárat ugyanis elfoglalták a szovjet csapatok! Ez nem hangzik túl jól, magyarázatot érdemel: az események során stratégiai jelentőségű üzemként szigorú őrizet alá vetették a területet. Ebben a helyzetben pedig az üzemcsarnokokat nem bolygathatta senki, és így minden megmaradt, ez a gyár, a kivételes helyzetének hála, nem került kifosztásra. Nemcsak a Nemere II., hanem a 75-ös cirkáló sorozat következő tagjai, az akkor félig kész állapotban lévő Big Boy (ma Sirocco), és a Lillafüred is itt vészelték át ezt a nehéz időszakot. Ezen 75-ös cirkálók (Schärenkreutzerek) építését és tervezését is a



A Kékszalag rendkívül népszerű esemény: akár 500–600 hajó is részt vesz a tókerülésen. (blikk.hu)

hajógyár akkori igazgatója, Hankóczy Jenő irányította, de a konkrét terveket Wágner Imre készítette el. Így születtek koruk legkorszerűbb versenyhajói. A Kékszalagon történő indulásuk érdekes módon nem volt magától értetődő, olyan kritikákat kaptak, hogy túl nagyok, nem illenek a balatoni hagyományaihoz, felforgatják a mezőnyöket, szóval sokan úgy gondolták, nem kellene indulniuk a tókerülőn... Az érvek és a hozzáállás állítólag kísérteties hasonlóságot mutatott ahhoz a vitához, amely jóval későbbi liberák és egyéb modern hajók, például „foil”-ok segítségével víz felett repülő, többtestű, karbonszálas vitorlások megjelenését is kísérte... Lehet, az idők változnak és az ember pedig nem?

A kor ismert füredi vitorlázójának, Németh Istvánnak sikerült áttörést

hoznia, ő akkor az Országos Társadalmi Vitorlás Szövetség elnöke volt, és javasolta, hogy a Nemere-t be kellene vonni a versenyzésbe. 1950-től a hajót a Balatonfüredi Vasas bérbe vette a tulajdonos családtól. A bérleti díj egy, azaz mindössze egy forint volt, ami akkor sem ért túl sokat, ez a szerződés inkább csak az erőltetett államosítás elkerülésére szolgált, amolyan kiskapuként. Ezzel elindult a sikersztori: a Nemere csapata aratott az ötvenes években. 1951, 1953 és 1955-ben Németh István, 1957-ben Schmalz József irányításával győztek a Kékszalagon. 1953-ban lassúsági rekorddal lettek elsők: ekkor a széljárásnak (pontosabban annak hiányának) hála, mintegy negyven óráig tartott a tókerülés. Az 1955-ös jeles évben pedig az 57 éven át megdöntetlen 10 óra 40 perces időrekordot érte

el Németh István és csapata. Elképesztő szerencsájük volt, az erős szél végig kedvező irányból fúj, azaz éppen mikor a keszthelyi bóját kerülték, akkor váltott irányt, hogy visszafelé is a tökéletes szögön tudtak száguldani nemes hajójukkal egészen a célig.

1980-ban a Magyar Vitorlás Szövetség tulajdonába került a hajó. Felújították, de éppen csak annyira, hogy versenyrendezősségi hajóként műszakilag el tudja látni a feladatát. Ezért még egy Kékszalag-győzelem jutott erre a korszakra is: az akkori szövetségi elnök, dr. Balogh György kormányzásával a Nemere II. 1991-ben megosztva lett első a német Giftzweg nevű Acros típusú vitorlással. A furcsa döntés oka: a németek nem az előírt hajózási útvonalon haladtak, viszont el kell ismerni: ők futottak be elsőként. A



A három testvérhajó: a Nemere II., a Sirocco és a Lillafüred rendszerint végre menő küzdelmet folytat a versenyeken. (aquamagazin.hu)

Korabeli „charter” a Nemerével az ’50-es években. A kormánynál Németh István, az ő keze alatt született a legendás rekord. A bajszot viselő úr a nagypapám: Schlosser Béla, aki abban az időben a Füredi Hajógyár főmérnöke volt. (Nemere II. Facebook-oldala)

kizárás pedig nem lett volna korrekt megoldás, mert mint kiderült: a versenyutasítás német fordítása nem volt pontos. Ezen a versenyen az első és a második befutó is megkapta a győztesnek járó szalagot, mely azóta is példátlan.

A hajó állapota viszont folyamatosan romlott, 1998-ban már nem is kerülhetett vízre. A szövetségnek sajnálatos módon nem volt anyagi fedezete egy igényes és alapos felújításra, ezért pályázatot, árverést hirdettek: Láng Róbert lett a hajó tulajdonosa. Ő a teljes felújítást azonnal el is indította a szakmában ismert Dobó Pál-féle Navalía-műhelyben, a kiváló hajóács, Cittel Lajos irányításával. Két év alatt mahagónipalánkokat, teakfa fedélzetet, korszerű, de hatásában klasszikus veretezést, karbonárbócot, bumot és természetesen vadonatúj vitorlázatot kapott a hajó. Végre műszakilag és esztétikailag is tökéletes lett a Balaton zászlóshajója.

2000-ben tették újra vízre a legendás Nemerét. Az igazi erőpróba sem váratott magára sokáig. Abban az évben a Fehérszalag tókerülőn éjszaka hatalmas vihar csapott le a tóra. Tucatnyi hajó borult, törtek az árbócok, szakadtak a vitorlák. Nos, a Nemere II. és legénysége sok bajba jutotton segített, majd ezután folytatta a versenyt, és a mentés után 14-ről 26 fősre duzzadt legénységgel az abszolút ötödik helyen futott be.



A Nemere II. azóta is versenyez – ott van minden tókerülőn. Természetesen legnagyobb ellenfelei a másik két 75-ös cirkáló, a Sirocco és a Lillafüred is ott van szorosán mellette, melyek ugyancsak Cittel Lajos keze nyomán születtek újjá. Vízre bocsátásuk után hetven évvel vitorláznak egymás ellen... Bármilyen távolinak is tűnik, de előbb-utóbb újra lesz napsütés és jó idő, ha lehetőségünk lesz rá, töltsünk egy kis időt a vízparton! Amennyiben a Balatont választjuk, és szerencsénk van, akkor talán láthatjuk valamelyik legendát is természetes közegében! ■

#### Források:

aquamagazin.hu/cittel-lajos-a-reneszansz-ember  
 kekszalag.reblog.hu /Visy László  
 klasszikushajok.  
 hu/2019/02/08/a-nemere-ii-cirkalo-le-  
 gendas-tortenete/  
 mult-kor.hu  
 nemerecirkalo.hu  
 hu.wikipedia.org/wiki/  
 Hankóczy\_Jenő\_(hajótervező)  
 hu.wikipedia.org/wiki/Nemere\_II.  
 hu.wikipedia.org/wiki/  
 K%C3%A9kszalag  
 vitorlazasmagazin.hu/hajobemutatok/  
 legendas-hajok-1-a-rabonban