

A MI TENGERI CIRKÁLÓINK TÖRTÉNETE - 1. RÉSZ

Angliában már évszázadok óta tartottak vitorlásversenyeket, de a sportágnak nemzetközi lendületet az olimpiai mozgalom adott.

Az [1900. évi nyári olimpiai játékokon](#), ahol a vitorlázás először szerepelt a versenynaptárban, még 20 méteres és 40 tonnás hajók is versenybe szállhattak. Az olimpiai versenyek történetében az egyik legtöbb változás a vitorlázásban történt, ugyanis a nagy jachtokat felváltották az egyre kisebb és gyorsabb hajók. A Nemzetközi Vitorlás Szövetség (ISAF, ma World Sailing) jogelődje 1907-ben alakult meg. A sportvitorlázás 20. század eleji hőskorában a versenyhajók számos változata alakult ki. Az igazi áttörést mégis a kecses és gyors skandináv cirkálók megjelenése jelentette. A típus eredeti koncepciójának lényege a Balti-tenger védett öblei, szigetei és tóyszerű képződményei közötti gyors közlekedés megteremtése volt. A svéd *skärgårdskryssare*, németül *schärenkreuzer* szerkezeti adottságai miatt a nyílt tengeren ugyan sérülékenynek mutatkozott, de gyorsasága miatt a nemzetközi sportvitorlázásban igazi karriert futott be. Skandinávia mellett leginkább az európai tavakon aratott átütő sikert. Nem véletlen, hogy manapság a nagyobb német és svájci tavak mellett a Balaton a *schärenkreuzerek* és más cirkálók paradicsoma.

A típus megjelenését megelőzően nemzeti szövetségünk jogelődje, a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség (MVYSZ) kezdetben főleg a jollék, elsősorban a túrázásra is alkalmas 25-ös és 30-as túrajollék építését preferálta. A tőkesúlyos hajók, cirkálók építése iránti kedvhez szükség volt fizetőképes keresletre, megfelelő osztálytípusokra és Benacsek Jenőre. Eric Salander, Gustaf Estander, Lage Eklund, Henry Rasmussen, és Knud Reimers mellett Benacsek beírta nevét a nagy tervezők közé. Az 1943-ban édesanyja leánykori nevét, a Hankóczy nevet tiszteletből felvevő Benacsek Jenő évtizedeket töltött azzal, hogy a kezdetben külföldről behozott, majd a saját maga által tervezett cirkálókat a balatoni körülményekre „adaptálja”, vagy áttervezze. Fél évszázad alatt kezei közül – egyéb típusok mellett – számos *schärenkreuzer*, de kevésbé köztudott módon közel ugyanennyi német tengeri típusú cirkáló került ki. Nem tervezett két egyforma *schärenkreuzert*, de mindegyik hajója igazi remekmű volt. Irányítása alatt a Balatonfüredi Hajógyár nemzetközi hírnévre tett szert.

A szakirodalom egyetért abban, hogy a harmincas években Németországban építették a kor legmodernebb versenyhajóit. Pedig a „szárazföld ura”, Németország hagyományosan nem számított hajós nemzetnek. A belvízi közlekedés kivételével a hajózás – Angliával, Hollandiával és Skandináviával ellentétben – nem volt meghatározó jelentőségű. A század elején a gyártásban az élen még az alapvetően hazai piacra dolgozó svéd, norvég és finn műhelyek álltak, ezzel együtt a típus már bekerült az európai vérkeringésbe. A feltörekvő német ipar azonban nem ismert határokat és sokkal ambíciózusabb volt. A két híres dán tervező, Henry Rasmussen és Knud Reimers által tervezett és a brémai Abeking & Rasmussen gyárban 1929-ben megépített **Glückauf** *schärenkreuzert* egy német delegáció – megrendelések reményében

– bemutatóra átszállította New Yorkba. A várt nagy üzlet ugyan nem indult be, de az út a típus világkarrierjében mérföldkőnek számított. A típus ismertsége nőtt, a cirkálókat megkedvelték a Nyugati Parton, sőt Ausztráliában is. (A Glückauf ma a Balatonon, a 30-as cirkálók között versenyez, szépen felújítva.)

Fotó: Gémesi Jóna



Nálunk is a skandináv eredetű kecses és könnyű *schärenkreuzerek* váltak a Balaton vezető hajótípusaivá, nem pedig a különféle német tavi típusok, sőt ilyenek csak elvétve kerültek a Balatonra. A harmincas évektől viszont a német hatás a Balatonon egyértelműen érződött. Német kötődésű típusok közül a német *Pirat* honosított változata, a *Kalóz*, valamint az Európai Vitorlás Szövetség 1937-es létrehozásában is főszerepet játszó magyar-olasz-német együttműködés gyümölcse, az *Európa 30-as* Benacsek-féle változata futott be sikeres hazai karriert.

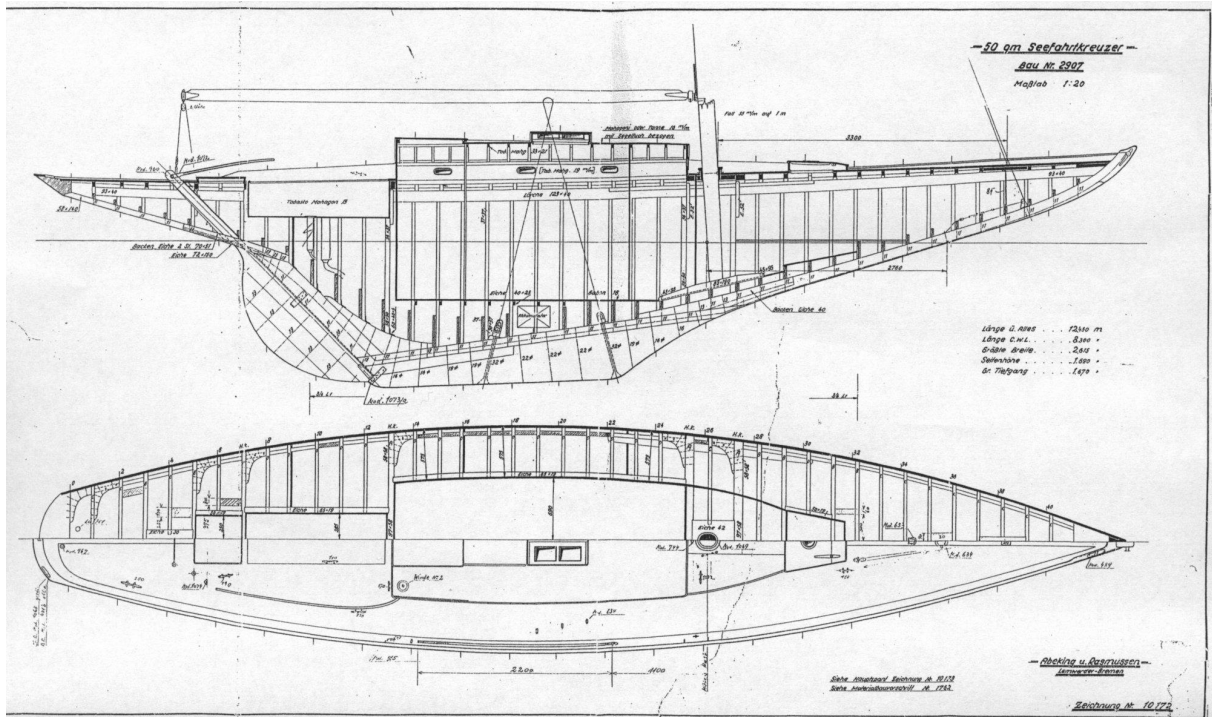
A klasszikus hajóépítés utolsó hullámában született *seefahrtkreuzer*, magyarul tengeri cirkáló (itthon nem teljesen pontosan túracirkálónak is fordítják), angolul *offshore cruiser* 1928 és 1952 között számított nemzeti hajóosztálynak Németországban. Az ún. „Határérték képlet” alapján készült hajók nemcsak szépek és gyorsak, hanem hosszabb tengeri vitorlázásra is alkalmasak voltak, ebben számítottak újdonságnak. A típustörténetnek van magyar vonatkozása is, mert az egykori *one design* osztálytípusok többségéből található példány a Balatonon. Szinte mindegyikük valamilyen módon kötődik Benacsek Jenőhöz. Többükre csak hosszas kutatás után találtunk rá. Talán a II. világháború utáni kollektív bűnösségnek, a kommunizmus elhallgatásának, valamint a feledésnek egyaránt betudható, hogy a hazai szakirodalomban

kevés figyelmet kapott az 1927-ben Németországban megalkotott, de tragikusan rövid ideig létező építési hajóosztály típus. Ezért hiánypótlónak szánt írásunkban bemutatjuk a típus nemzetközi és hazai történetét és hazai vonatkozásait. Terjedelmi okok miatt nem térünk ki részletesebben számos klasszikus hajótípusra. Ugyanakkor – releváns történelmi és műszaki összefüggések miatt – ez alól kivételt képez a *schärenkreuzer*, amely típusok hazai történetét Dulin Jenő kitűnően feldolgozta és egyben jelentős személyes segítséget adott ehhez az íráshoz. Örömteli apropó, hogy csak az elmúlt egy évben több ritkaság és remekmű csatlakozott a hazai klasszikus flottához. Érkezett – többek között – 1922-es német 40-es *schärenkreuzer* (**Elena**), 1914-es angol *kutter* (**Gardenia**), valamint visszatért Benacsek Jenő egyik remekműve, a **Mutyi** 30-as *schärenkreuzer* is. Érkezett velük egy ritka német *seefahrtkreuzer* is nagy kitérővel Angliából (**Erida**), kalandos története jól tükrözi a típus hányatott sorsát.



A bevezető gondolatok végén fontos megállni néhány fogalom tisztázásának erejéig. Dulin Jenővel egyetértve klasszikus hajókon mi azokat a hajókat értjük, amelyek II. világháború előtti eredeti tervek szerint épültek. Cirkálók pedig hosszától és vízvonalhossztól függetlenül a hosszú keskeny, hosszú kielek hajók. A hazai vitorlás köznyelvben a cirkáló szinte egyet jelent a németből átvett *schärenkreuzerrel*, amely a svéd *skärgårdskryssare*, azaz szigetcsoport cirkáló

pontos fordítása. Angolra lefordítva a keresőszó a *skerry cruiser* vagy *archipelago cruiser*. A kifejezés ugyanakkor nem fedi pontosan az eredeti jelentést, annál átfogóbb. Ha pontosabban akarnánk fogalmazni, akkor a *schärenkreuzer* tartalmilag egzakt angol fordítása a *square metre yacht*. Ez ugyanis kifejezi a vonatkozó négyzetméter szabályoknak történő osztálymegfelelést is. Ha ilyen cirkálóra találunk, akkor a *one design* igazolása érdekében szükséges, hogy rendelkezzen ún. *certificate measurement*-tel, azaz építése, felújítása vagy átépítése megfelelt a hatályos nemzetközi szabályoknak. Ez fontos választóvonal a jelenleg is nemzetközi építési osztálynak számító *schärenkreuzer* és más cirkáló típusok között.



Angliában nem értelmezett a cirkáló osztálybesorolás, ezért a *skerry cruiser* jelentése általánosabb. Míg a német nyelv a *schärenkreuzer*től és más cirkáló építési típusoktól következetesen elhatárolta az új nemzeti típusokként megalkotott *seefahrtkreuzer*okat, az angol nyelvben ezt a megkülönböztetés nem történt meg. A *schärenkreuzerrel* szemben a tengeri cirkálókat nem partmenti, hanem nyílt tengeri körülményekre és akár hosszabb tengeri utazásra is alkalmassá tették, amit az elnevezés pontosan kifejez. A *seefahrtkreuzer*, azaz tengeri cirkáló pontos angol fordítása ezért az *offshore cruiser*, de ezzel a kifejezéssel alig lehet találkozni, a magyarban pedig nem is honosodott meg. A német építési osztályok balszerencsésen rövid, mindössze negyedszázados története során a szélesebb nemzetközi ismertséget és a kezdeti hangos ünneplést beárnyékolta a kibontakozó II. világháború. Az 1927-ben megalkotott új német hajóosztályok nemzetközi karrierje földrajzilag is bekorlátozódott és ez a nyelvben is kifejeződött. A történetiség alapján érthető, hogy a tengeri cirkáló elnevezésnek nincs hagyománya a Balatonon. Közvetlenül írásunk lezárását megelőzően derült arra fény, ezúton is köszönet Szekeres Lászlónak és Berecz Botondnak,

hogy Benacsek Jenő már 1929-ben, azaz a német osztálytípus megjelenését követő évben épített – első cirkálói egyikeként – Balatonfüreden *seefahrtkreuzert*.

Szöveg: dr. Borók György

Lektorálta: Dulin Jenő

A MI TENGERI CIRKÁLÓINK TÖRTÉNETE - 2. RÉSZ

Útkeresés és a német hajóépítés visszatérése

A versenyvitorlázás felívelő népszerűségére a múlt század elején került sor. Anglia mellett, ahol már évszázados hagyománya volt a regattáknak, az I. világháborúból is szerencsésen kimaradó Skandinávia volt a fejlődés motorja. Az addig épült klasszikus cirkálók ugyan nem voltak egyformák, de az azonos szabályoknak való megfelelés miatt mind méretben, mind teljesítményben alapvetően összehasonlíthatóak voltak. A legtöbb klasszikus versenyhajó addig is hosszú, keskeny, alacsony építésű, magas vitorlázattal rendelkező hajó volt. Már korábban is épültek egymáshoz hasonló cirkálók, jellemzően még kutter jegyekkel, gaffos vitorlával. Az egységesítés jegyében a Svéd Vitorlás Szövetség (SSF) 1907-ben egy bizottságot hozott létre és megbízta azzal, hogy tervezzen nemzeti versenyhajóosztályokat. Az addigi megengedő szabályok túl egyszerűnek bizonyultak, szinte kizárólag a versenyszempontokat tekintették elsődlegesnek. Az 1903-ban meghatározott Általános Szabály (amit Amerikai Szabálynak is neveztek), illetve a Nemzetközi Szabály sem bizonyult megfelelőnek az SSF számára. A bizottság a következő év folyamán elkészítette az ajánlását, amit első Négyzetméter Szabályként (*Square Metre Rule*) 1908-ban fogadtak el. A szabály értelmében a hajókat a vitorlaméret alapján sorolták osztályokba, továbbá minimum értékeket határoztak meg a súlyt és a kabin méretét illetően. Eredetileg négy új *skärgårdskryssare* osztályt hoztak létre: 22, 30, 45 és 55 m². Nem sokkal később ezeket további osztályok követték: 1912-ben a 38 m², majd 1913-ban a 15, 75, 95, 120 és 150 m² majd végül 1915-ben a 38-as és 45-ös osztályt a 40 m²-esben egyesítették. Az új osztályok 1907 és 1920 között nagyon népszerűvé váltak a balti és skandináv térségben. Hamarosan a Balatonra is megérkeztek az első *schärenkreuzerek*.



A klasszikus cirkálók első virágkora kétségtelenül a két világháború közötti időszak volt. Olimpiai osztályként az 1928-as amszterdami olimpián is szerepeltek a cirkálók: a *6mR Yacht* osztályban magyar egységként a legendás finn tervező, Gustaf Estlander tervei alapján készült **Hungária** is részt vett. Ő az egyetlen olimpián részt vett cirkálónk. A szintén *6mR Yacht* **Talizmán** az 1940-es helsinki olimpiára készült, de az a háború miatt nem került megrendezésre. A fejlesztés iránya, a szabályok finomítása ellenére, egyértelműen a versenysport és azon belül is a sebesség hajszolásának irányába hatott. A helyzetet hasonlóképpen kell elképzelni, mint amikor megjelentek a Balatonon az addig nem látott kéttestűek és Liberák, amelyeknek a mezőny szinte csak a hátát látta. A megengedő szabályozás miatt a cirkálók – azonos vitorlázat mellett – egyre hosszabbak és keskenyebbek lettek. Az alacsony palánkú és keskeny hajók egyre inkább versenyre kihegyezett rohanógépekké váltak, amelyek sokszor a mind a biztonságot, mind pedig a praktikumot (kényelmet) nélkülözték. A kormányozhatóság és manőverezés jelentős többletfigyelmet és technikai tudást igényelt. Míg az 1920-as antwerpeni olimpián induló 40-es cirkálók még csak 9-10 méteresek voltak, a tervező asztalon már 9:1 hossz-keresztarányú cirkálók is megjelentek. A vízvonalhossz ilyen mértékű – már-már öncélú – növelése feszegette a határokat. A folyamatot végül a *Square Metre Rule* 1925-ös átdolgozása állította meg, ugyanakkor az olimpiai játékokról történő kiszorulás fájó sportdiplomáciai kudarc volt. Megjelentek viszont újabb cirkáló típusok, amely összességében segítette a sport- és túravitorlázás szélesebb körű elterjedésének. Az innovációban élen járó svéd műhelyek is számos egyszerűbb, elérhetőbb, gazdaságosabb modellt fejlesztettek ki (pl. *Målar* osztályok, *Neptunkrussare*, *Winga Kryssare* típusok stb.). A II. világháború a fából készült hajók korszakának is véget vetett. De annak ellenére, hogy a kompozit anyagok

megjelenése a hajóépítésben is teljesen új távlatokat nyitott meg, a klasszikus formák iránti igény – igaz szűkebb körben – továbbra is megmaradt.

A Párizs környéki békék Németország lehetőségeit nagyon erősen korlátozták. Vesztesen került ki az I. világháborúból, gazdasága romokban hevert, ráadásul egy sor embargó sújtotta. Az infláció az egekben volt, amit csak 1924. novemberében sikerült megfékezni az értékálló birodalmi márka bevezetésével. A háború vége óta nagyon kevés új jacht épült, behozatalra alig volt mód. Az addig bevett hazai cirkáló típusok között az inkább belvízre tervezett *Nationale Kreuzer* osztályok domináltak. Az 1911-ben tervezett 45-ös típusú, regatta és túrahajóként is közkedvelt cirkáló különösen a Berlin körüli tavakon volt vezető típus: 1925-ig kb. 170 db készült belőlük. Ma is számos 45-ös és 75-ös hajó szeli a német tavak vizét, sőt a *Dragon* világbajnok Marcus Glas az utóbbi években több mint 20 darab új 45-öst épített. Amikor ezek a típusokat a háború után felvitték a tengerre, kiütközött a korlátozott tengeri alkalmasság. Ezért, több balesetet követően, figyelmeztették a tulajdonosokat, hogy lehetőleg ne nagyon hajózzanak velük ki a nyílt tengerre. Bár a nagyobb, 60 és 75 négyzetméteres *Nationale Kreuzer* osztályokat elvileg kifejezetten tengerparti, tengeri cirkálásra hozták létre, hamar kiderült, hogy nem alkalmasak igazi hosszú utakra és a zord időjárásra. Ugyanis regattákra készültek, ezért a maximális sebesség elérése érdekében a test anyagvastagságát gyakran a lehető legalacsonyabb határhoz közelítették. Továbbá idővel az eredetileg gaff vitorlázatúra tervezett cirkálók teljesen át lettek szerelve az újonnan megjelenő, sokkal hatékonyabb magas vitorlázattal, miközben megtartották egyéb paramétereiket, így az árbóchoaszt is. A Balti-tengeren ezek a magas árbócú, ugyanakkor túl könnyű építésű hajók egyszerűen gyengének bizonyultak. Ezért más típus után kellett nézni ahhoz, hogy a nemzetközi regattákra 1928-ban visszaengedett német vitorlázók fel tudják venni a versenyt a skandináv és angol riválisokkal.

Racy, fast and able,
the 50 sq. metres
look attractive



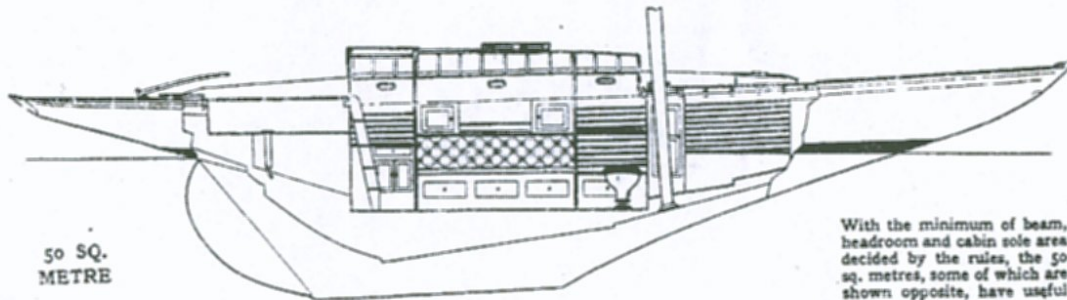
THE GERMAN RA

RULE of MEASUREMENT GOVERNING DESIGN

by F. B. R. BROWN

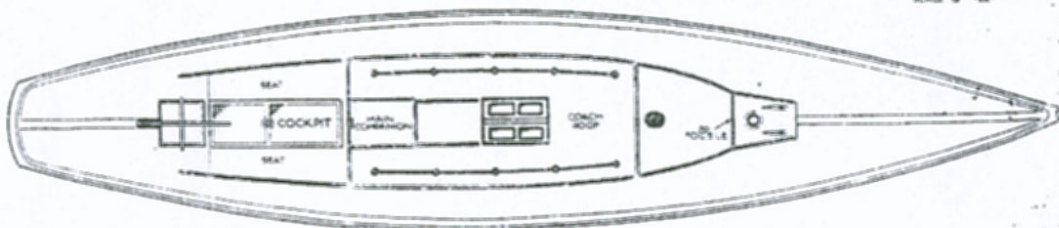
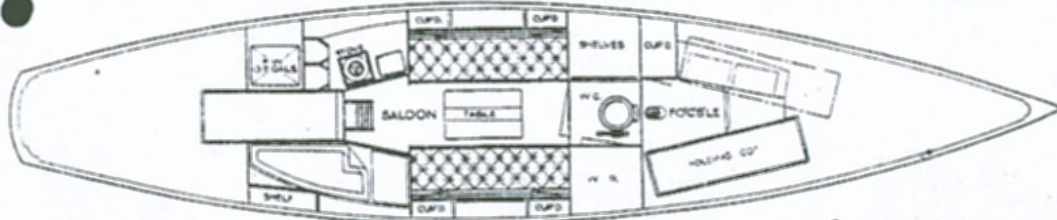
THOSE who have sailed in German waters cannot fail to have been impressed by the handsome ships which are being produced under the rules governing the building of the "Seefahrt-Klassen." Some particulars of these admirable boats are now made available to English readers, thanks to the kindness of Herr Rasmussen, the well-known yacht designer.

The rule of measurement to which these boats are designed consists (unlike the R.O.R.C. and I.Y.R.U. Rules which are formulæ) of a system of fairly close restrictions. Although many purists maintain that such a rule has the disadvantages of cramping the ingenuity of the designer and of retarding development, those disadvantages are not evident in this case.



50 SQ.
METRE

With the minimum of beam, headroom and cabin sole area decided by the rules, the 50 sq. metres, some of which are shown opposite, have useful accommodation



Az 1925-ös *Square Metre Rule* konszolidációt követően a svéd eredetű *schärenkreuzerek* kontinens-szerte domináns nemzetközi versenyzőtályokként jelentek meg. Bebizonyították, hogy viszonylag rövidebb vízvonalakkal rendelkező hajókkal is

lehet tengeri regattákat lebonyolítani. A hajókról ugyanakkor hiányzott az élettér és a fedélzeti kényelem a hosszabb utakra, valamint erős szélben és nagy hullámmásban a könnyű, vékony palánkozású és túlvitorlázott hajók sérülékenysége is megmutatkozott. A német útkeresés jegyében a Balaton egyik legendás hajóját, az 1910-ben épült 8 mR jacht **Tramontana II-t** is tervező Max Johannes Heinrich Oertz (1871-1929) volt az első nemzetközileg is jegyzett német hajóépítő mérnök, aki az innovációban meghatározó befolyást gyakorolt. Munkássága túlmutatott a hajóépítésen: hidro- és aerodinamikai zsenialitását és maximalizmusát később a repülőiparban is kamatoztatta. Megfogalmazás szerint *„a használható cirkálónak mindenekelőtt elég szélesnek és nagy stabilitással kell rendelkeznie, és ahhoz, hogy kezelhető legyen, ne legyen túlvitorlázott, de ugyanakkor a fedélzet alatt maximális kényelemmel kell rendelkeznie, de nem is lehet túl mély (...) nagy bravúr kell ahhoz, hogy egy ilyen ideális járművet gyorsan is csináljunk.”* Oertz hajói megmutatták, hogy nem lehetetlen egyszerre gyors és kényelmes hajókat készíteni. Az éledező német hajógyártást már ekkor sem lehetett elvonatkoztatni a német hadiipartól. A német haditechnika – az I. világháború tapasztalataiból tanulva – fokozatosan a repülés felé fordult, ezért hajó- és repülőipar Németországban kéz a kézben fejlődött. Megoldásra váró problémaként jelentkezett, hogy a húszas évek közepén a háborús sokkból éledező német középosztálynak, a Német Vitorlás Szövetségnek és a haditengerészetnek sem álltak rendelkezésére versenyképes, ugyanakkor a Balti-tengeren is biztonságos saját cirkáló típusai. Elérkezett a megoldás pillanata.

Szöveg: dr. Borók György

Lektorálta: Dulin Jenő

A MI TENGERI CIRKÁLÓINK TÖRTÉNETE - 3. RÉSZ

A tengeri cirkáló osztályok megszületése.

1927. október 16-án került sor Bécsben (!) a 28. Német Vitorlás Nap küldöttgyűlésére. A háború utáni időszak alapvetően megváltoztatta a német társadalmat. Már nem csak az arisztokrácia, hanem a középosztály körében is volt kereslet új hajókra. Ez újabb érv volt arra, hogy a Német Vitorlás Szövetség (DSV) felülvizsgálja elavult osztályelőírás-rendszerét. 1930-ban jártak le a hatályos osztályelőírások, és e kérdésben évek óta parázs viták folytak. A belvízi klubok a *Nationale Kreuzer* osztályokat féltették, a hamburgiak viszont ezek helyett követelték a *skärgårdskryssare*, azaz *schärenkreuzer* osztályok átvételét. Az Észak-német Regatta Szövetség és az Imperial Yacht Club – amelyhez végül a többség csatlakozott – szilárd felépítésű, tengerre alkalmas cirkáló osztályok létrehozását szorgalmazta. A vitában Harry Wustrau tervező, a Műszaki Bizottságának elnöke így fogalmazott: *„Amire a tengeri vitorlázó vágyik, az egy erős felépítésű, nehéz, tágas és közepesen vitorlázott hajó, azaz maximális kényelmet, tengeri alkalmasságot és tartósságot akar a pénzéért. Ha tehát most végre lesz bátorságunk a hajószélesség bővítésére, a tágasságra vonatkozó határelőírásokat minél nagyobbra szabni a már*

bevált típusoknál, és a hosszt, a merülést és a kötélzet magasságát ésszerűen csökkenteni, akkor elérjük a biztonságos, szilárd és használható valódi tengeri cirkálót. A tervezőmérnök feladata ezután a leggyorsabb hajó megrajzolása ezeken a követelményeken és határokon belül, amiért köszönet jár!

A kompromisszumos javaslatot a küldöttek végül 588 szavazatból 506-an támogatták. Utána – számolt be egy krónikás – a küldöttek felvették a frakkot, hogy az esti banketten sok gyönyörű nő emlékeztessen rá, hogy a vitorlázáson kívül vannak más jó dolgok is az életben. És tudva, hogy létrejött a jövő vitorlázása szempontjából fontos megállapodás, élvezték a bécsi Hofburgban tartott záró bankettet és az azt követő tengerészbált. Az új felmérési szabályzat pedig 1928. január 1-jén életbe lépett (1930-ig párhuzamosan még a régi mérési módszer is érvényben maradt). A 30, 40, 50, 60, 80, 100, 150 és 250 négyzetméteres tengeri cirkálókra való felosztás annyira széles skála volt, hogy minden tulajdonos megtalálhatta a kedvének és pénztárcájának megfelelő hajót. Tengerjáró hajókat akartak népszerűsíteni, ezért svertes megoldás, vagy függesztett kormány nem volt megengedett és a merülést is csak minimális mértékben lehetett csökkenteni. A hajó maximális hossza a mért vízvonaltól legfeljebb másfélszerese lehetett, viszont a túlnyúlások viszonylag megengedők voltak, felhasználva a svéd cirkálóknál bevált megoldásokat. A kötélzet típusa és a vitorlaterület felosztása szabad volt, üreges árbocokat engedélyeztek és hajlított árbóc sem volt megengedett. Az így nyert többlet cockpit hely nem csak a kényelmet, hanem a biztonságot is szolgálta. Arra máig büszkék lehetnek az egykori mesterek, hogy egyetlen példány sem süllyedt el a számos atlanti átkelés alatt. „*A hajók tovább bírják, mint a legénység*” – hangzott a veretes jelmondat. A szabad oldalmagasság is lényegesen nagyobb volt a *Nationale Kreuzerhez* képest. Az utastér minimális méreteit úgy állapították meg, hogy a legkisebb konstrukciónál (30-as cirkáló) is legyen elegendő kabintér és komfort a hosszú utakra: még sakkasztalra is jutott hely! Számos, a kezelhetőséget és a biztonságot célzó szabály mellett a hajótest és a vitorlafelület aránya jobban kezelhető lett. Természetesen enyhe szél esetén a többlet kabintér és belmagasság a sebesség rovására ment. Ezt ellensúlyozandó viszont számolni lehetett – különösen nagy szél esetén – a biztosabb felépítéssel, és így a hosszabb távon elnyerhető menetidő megtakarítással. Ezt már az első versenyek igazolták is.



Valamennyi tengeri cirkálót az új szabályok szerint és a Germanischer Lloyd felügyelete alatt építették. Ezek a cirkálók voltak – többek között – az első vitorlás jacht osztályok, amelyeknél már kötelező előírás volt a beépített segédmotor. Az Építési Szabályzat 8. pontja szerint „*a segédmotor felszereléséhez megfelelő helyet kell biztosítani a legalább 40 m² vagy annál nagyobb vitorlafelülettel rendelkező jachtoknál. A tatcső nyílásának és a hajócsavar kivágásának rendelkezésre kell állnia.*” A 60-as típusnál különálló, szivattyús WC helyiségnek és mosdónak kellett lennie, valamint – a kisebb típusoknál is – főzőhelynek. A számos „luxus” megoldás miatt a mahagoniból, ólom tőkesúllyal és minőségi alkatrészekből épült hajók drágák voltak. Egy 30 m²-es tengeri cirkáló 6.500 [birodalmi márkába](#) került segédmotor és egyéb felszerelések nélkül. Ez körülbelül 8.500 magyar pengőnek felelt meg. Az összehasonlítás kedvéért a személyesen Hitler utasítására készült német népaútó, a későbbi VW Bogár árát a gyártónak 1.000 birodalmi márkából kellett kifizetnie.

Az első – 80 m²-es – tengeri cirkálót 1928-ban tervezte és építette a dán származású Henry Rasmussen (1877-1959) a brémai Abeking & Rasmussen (A&R) gyárban. Az **Athena** névre (ma **Mandragora**) keresztelt hajó 86 különböző díjat nyert! A prototípusok sikerei ellenére az első években alig épült új tengeri cirkáló. Ebben a nagy szerepe volt a kibontakozó világválságnak is. Továbbá a német sportolók bojkottja is csak ebben az évben ért véget. A nemzetközi helyzet tehát a tengeri cirkálók bevezetését nem segítette. Ezt felismerve, az első években törekedtek a meglévő hajóállomány új szabályok szerinti átépítésére. 1930 áprilisáig 24 tengeri cirkálót regisztráltak. Ezek közül csak hatot építettek eredetileg is tengeri cirkálónak, a többit átalakították. 1928 és 1934 között az A & R csak három különböző méretű tengeri cirkáló típust épített. 1935-ben a hajógyár három darab 100 m²-es és 50 m²-es tengeri cirkálót szállított a Luftwaffe-nak, a haditengerészet két 50 m²-es és egy 30 m²-es tengeri cirkálót rendelt. Az 1936-os berlini olimpiai évben az A & R már 33 darab tengeri cirkálót épített. Csak a német haditengerészet és a légierő 21 darab új tengeri cirkálót rendelt. Az alábbi táblázatban

nem szerepelnek a 40 m²-es cirkálók, amely kevésbé keresett típus volt és mindössze 14 darab épült, egyik sem az A&R-nél. A nyilvántartások szerint 5 darab még megvan közülük.

Ez a táblázat az egyes típusok főbb méret adatait szemlélteti

típus	Hossz (m)	vízvonali hossza (m)	szélesség (m)	merülés (m-ben)	tömeg (tonna)	Hajók száma	
						1938	2022 (becslés)
30 m ² -es tengeri cirkáló	9.75	6.50	2.20	1.40	3.2	59	27
50 m ² -es tengeri cirkáló	12.50	8.30	2.60	1.70	7.0	105	21
60 m ² -es tengeri cirkáló	13.30	8.80	2.80	1.70	7,0-8,0	21	3
80 m ² -es tengeri cirkáló	15.50	10.30	3.10	2.05	12-13	16	3
100 m ² -es tengeri cirkáló	17.50	11.60	3.50	2.40	16	18	6
150 m ² -es tengeri cirkáló	20.55- 21.95	13.70-16.00	3,94- 4,30	2,62- 2,70	28	7	2

(forrás: Wikipédia, FKY)

A nemzetiszocialista hatalomátvételt követően – Hermann Göring személyes érdeklődése miatt is – a hadsereg lekötötte az épülő A & R cirkálók túlnyomó részét. A Luftwaffe feje maga is gyakran pózolt a hajókon. A kisebb típusokat a haditengerészet, az 50-es és 100-as cirkálókat pedig a légierő rendelte kiképzési célokra. A sikerre való tekintettel elindult az export is. Az A & R 1936-ban a Lengyel Testnevelési Hivatal számára 2 darab 80-as és 4 darab 50-es cirkálót épített, Rasmussen a Román Királyi Yacht Klubbal is tárgyalt két 80-as cirkáló szállításáról.

Sajnos a náci propagandagépezet a nemzetközi versenyeken éppen csak visszatért német sportvitorlázás elől valósággal elszívta a levegőt. Hiába zengtek Európa-szerte, sőt Angliában

is ódákat a tengeri regattákat sorra nyerő tengeri cirkálókról, a szélesebb nemzetközi elterjedést megakadályozta a következő világháború. Pedig Erik Salander sikeres prototípusa nyomán elsőként éppen a svédek, majd a magyarok vették át az 50-es típust. Az első balatoni ötvenesek tervezésében Erik Salander is közreműködött.



A fokozódó háborús helyzet miatt a német hajógyárak a sportjachtok gyártásáról átálltak a haditermelésre, a meglévő tengeri cirkálókat pedig rekreációra, vagy éppen titkos megfigyelésekre, kémkedésre használták. Ez jó ürügy volt arra, hogy 1945-ben az angol hadsereg rátegye a kezét a német haditengerészet és a légielő tulajdonában álló teljes *seefahrtskreuzer* flottára és a hajókat konvojban Angliába szállította. Több, mint 100 darab cirkálóról volt szó! A műveletet utólag legitimizálták és belefoglalták a jóvátételi megállapodásba. Ez a flotta volt az ún. „*Windfall yachts*”. A következő évtizedekben, amíg ki nem koptak, vagy tönkre nem mentek, a brit kadétkok egész nemzedéke nőtt fel a hadiszákmány német cirkálókon. A Német Vitorlás Szövetség végül – elegendő számú hajó hiányában – 1952-ben törölte az érintett nemzeti cirkáló osztályokat és ilyen osztályszabályzat szerinti hajó többet nem épülhetett. Az A & R is átállt más típusok gyártására. A RAF sem becsülte különösebben a „váratlan ajándékok” sportértékét; cirkáló osztály nem létezett a szigetországban, ráadásul a *Windfall yachts* nem voltak civil kézben. Egy-egy szerencsés vagy kiszuperált példány már az ötvenes években felbukkant a sport világában is – közéjük tartozott az én hajóm, az **Erida** is – többségük ugyanakkor szétszóródott a világban. A légielő tisztjei egy-egy példányt megszereztek és Máltára, Új Zélandra, sőt Dél-Amerikába is került belőlük. A megmenekült példányokat főleg németek vásárolták vissza. A történet akár feledésbe merülhetett volna, ha a lelkiismeret nem szülte volna meg 2007-ben a teljes történetet bemutató Michael Cudmore: *The Windfall Yachts – A Legacy of Goodwill* c. könyvet. Az emlékezet később számos cikket, dokumentumfilmet is eredményezett.

A *seefahrtskreuzer* volt a fából készült hajók utolsó nagy osztálya Németországban, egyben több szerző szerint a hagyományos fából készült jachtépítés csúcspontja. A II. világháború idején a repülőgépgyártáshoz kifejlesztett vízálló ragasztók lehetővé tették, hogy a rétegelt, szintetikus anyagokat is felhasználó sorozatgyártás akár 50%-kal olcsóbb legyen, mint a hagyományos fára épülő technológia. 1954-ben Németországban laminálták az első GRP hajótestet. A nagyüzemi kémia új hajóépítő anyaga alapjaiban forradalmasította a jachtépítést és teljesen új típusú típusok kialakítását tette lehetővé. Németország úttörője volt a technológiai forradalomnak és az A & R, élén Henry Rasmussennel is áttért új típusok építésére. A világháborút követően az A & R 1947-ig – főleg amerikai tisztek megrendelésére – még legyártott néhány egyedi építésű cirkálót, de egy korszak végérvényesen lezárult.

Szöveg: dr. Borók György

Lektorálta: Dulin Jenő

A MI TENGERI CIRKÁLÓINK TÖRTÉNETE 4. RÉSZ

Seefahrtskreuzerek a Balatonon

A múlt század harmincas éveiben a Balatonon már pezsgett a vitorlás élet. Kisebb típusok mellett sorra épültek a 22-es, 30-as és 40-es *schärenkreuzerek*. Benacsek Jenő 1929-ben

tervezte és építette meg az azóta is **Pelikán** nevet viselő, hajólevele szerint 40 nm²-es balatoni cirkálót. A kalandos sorsú hajó – amely ebben az évben várhatóan ismét vízre kerül – több, hosszabbítást is magában foglaló átépítéssel esett át. Korábbi fotók, a hajótest és a kiel összevetése alapján egyértelműen megállapítható, hogy *seefahrtkreuzerről* beszélhetünk, mégpedig valószínűleg nem a 30-as, hanem a 40-es típusról (építési előírás szerinti eredeti hosszúság 10,1 méter). 1937-ben Benacsek Jenő tervei alapján megépült a német osztályelőírásokhoz képest kicsit átrajzolt 60 nm²-es **Daruvár** *seefahrtkreuzer*. Hosszúsága 14,15 méter, merülése 1,9 méter, súlya közel 9 tonna. Államosítását követően évtizedekig a fantáziadúsnak aligha nevezhető Nemzetköziség volt a neve, de legalább túlélte ezt is, mint a háborút. Egészen a 75 nm-es *schärenkreuzerek* elkészültéig a Balaton legnagyobb cirkálója volt. És az egyik leggyorsabb is. Az 1942-es Kékszalagon Fonyódnál már 17 km-es előnye volt, de a szélviszonyok kedvezőtlen változása miatt végül mégsem tudott győzni. A **Daruvár** típusáról eddig sok szó nem esett a hazai szakirodalomban és a hajó is afféle kakukktojásnak számított. Ennek okát nem a típus balatoni alkalmatlanságában, vagy az erős hazai konkurenciában kell keresni. Ugyanis fizetőképes kereslet igenis mutatkozott a túravitorlázásra is alkalmas nagyobb és komfortosabb hajók iránt. Állítólag tervbe volt véve, hogy további 60-as cirkálók épülnek, de ezt a háború megakadályozta.

Az új slágerhajó, a **Daruvár** a Balatonon bizonyította az új német típus alkalmasságát. A hazai szövetség pártolta a *seefahrtkreuzer* típus átvételét. Az összes szempontot figyelembe véve (méret, sebesség, kényelem, biztonság stb.) a választás a Német Vitorlás Szövetség által német nemzeti osztályhajóként bejegyzett, 12,5 méter hosszú 50-es tengeri cirkálók hazai bevezetésére esett. Ennek jegyében – az osztályszövetség adatai szerint – elsőként a svéd Erik Salander eredeti tervei szerint 1938-ban Balatonfüreden fából, ólom tőkesúllyal megépült a **Budapest** és a **Kenese**. A Balatoni Hajózási Rt. az MVYSZ-től 1940 novemberében kapta meg az engedélyt a később sorozatban épülő hajók újabb példányainak megépítésére.

Az első tapasztalatok során ismét előjött a korábban behozott tengeri típusok esetében már tapasztalt, a balatoni szél- és időjárások eltérése okozta dilemma. A tengeri körülményekhez képest átlagosan kisebb balatoni szél miatt, annak érdekében, hogy vízvonalhossz által megengedett lehetséges sebesség elérhető legyen, a vitorlaméretet célszerű volt megnövelni. A tengeri cirkáló típus hidrodinamikai kiképzése ugyan modernnek számított, de a robusztusabb test és tengeri viharokhoz igazított egyéb építési paraméterek átlagos balatoni körülmények között eltúlzottnak bizonyultak. Ezért Benacsek Jenő elképzelése az volt, hogy a 40-es tengeri cirkálót az 50-es típus vitorlázatával ötvözi, ezáltal stabil, de gyengébb szelekben is gyors típus hozható létre. A hattonnás 50-essel szemben a 4,5 tonna súlyú, megnövelt vitorlafelületű 40-es testmérete ideális megoldásnak tűnt. A szövetség az 50-es sorozat elindításakor hozzájárult, hogy az eredeti tervek alapján a tengeren igen praktikus önürítő cockpittel ellátott hajótípust ilyen rendszer nélkül kivitelezzék. A hajók tőkesúlya ólomból, vasbetonból vagy öntöttvasból készült olyan módon, hogy a hajó legnagyobb merülését a vasbeton kielhez kellett beállítani, nehogy egy esetleges csere miatt bekövetkezett

súlypontváltás előnyhöz juttassa a hajó tulajdonosát. Mivel az e típusba tartozó hajók első sorozatát ólom tőkesúllyal építették, ez a csoport „ólomkieles” változatként él a köztudatban (az ólmot a háborús hiánygazdaságban felváltotta a vas, majd a vasbeton).



Pelikán - forrás: Berecz Botond

Néhány év leforgása alatt, 1941 és 1944 között 13 darab 50-es cirkáló épült Füreden. Az első ilyen hajó az 1941-ben épült **Elektra** (később **Gamma**) volt. Mivel Benacsek hajóit a német osztályelőírásnál nagyobb vitorlakkal tervezte meg, így azok az eredeti német 50-es osztályelőírásoknak nem feleltek meg. Új hazai osztályként viszont már megfeleltek. A hajók az eredeti német-nemzetközi „V” jelzés helyett a magyar tervezésre utaló „BV” vitorlajelzéssel versenyeztek. Az eredeti 50-esek szabad tervezésével ellentétben a „balatoni cirkálónak” elnevezett típust a szövetség szigorúan kötöttnek minősítette. Az első sikeres 50-es bajnokságot 1942-ben rendezték, melyet Káldy Ferenc nyert **Délibáb** nevű hajójával.

A világháború pusztítása miatt megfogyatkozott osztályban 1943 után először 1948-ban hirdettek osztálybajnokságot. A hajók ekkor már összevontan, egységesen „V” jelzés alatt versenyezhettek. A Balatonfüredi Hajógyárban a háború után 1954-ben épült újra – alumíniumból – 50-es cirkáló (**Alu I.**) Egyes megoldásokban visszatértek az eredeti német tervekhez (pl. önürítő cockpit). 1954–55-ben tíz, egységesen vastestű, vas tőkesúllyal ellátott, jellegzetesen lépcsős kialakítású kajütös hajót építettek Balatonfüreden (ez volt az ún. SZOT-flotta). 1955-ben a Társadalmi Vitorlás Szövetség hivatalosan is a „C”, azaz nem építhető kategóriába sorolta az 50-eseket. A típus ismételt gyártása akkor indult meg, amikor Soponyai Géza 1987-ben a **Mars**ról levett sablon segítségével műanyag 50-eseket kezdett építeni és a

hajótestet saját tervezésű fedélzettel látta el. Az első példány a **Marsall** nevet kapta és több, mint húsz társa épült a későbbiekben.

Az államosítás után Füredről méltatlanul eltávolított Hankóczy Jenő Vácon kapott munkát. A Flottillának és a belvízi személyhajózásnak kellettek az új hajók, ezért új feladatául kapta az alumínium, mint hajóépítő anyag és technológia alkalmazásának bevezetését a hazai hajógyártásban. Vácott ismételte magát a sors, mivel a Dunai Hajógyár létrehozásában Hankóczynak a füredihez hasonló meghatározó szerepe volt. A méreteivel lenyűgöző **Phoenix** hajót – Hankóczy Jenő 80-as *seefahrtkreuzer* tervei alapján – egy 15 hajóból álló sorozat részeként, állítólag külföldi megrendelésre építették Vácon készült alumínium testre Balatonfüreden. Az 1956-os Forradalom miatt a külföldi megrendelő visszalépett. Az exportból visszamaradt hajó a kevéssé találó **Galyatető** keresztnevet kapta.



Galyatető - forrás: Fortepan

A **Galyatetőt** is, hasonlóképpen az ötvenes években épült balatoni ötvenesekhez, a SZOT balatoni sétahajó üzletága üzemeltette (**Orion** és társai). A **Galyatető** végül 1993-ban került magánkézbe és kapta a jobban illő **Phoenix** nevet, adózva a valahavolt legnagyobb balatoni vitorlás emlékének. A korabeli hajóépítőket dicséri, hogy az alumínium hajótestet még nem kellett komolyabban javítani. Az alumínium ugyanis nem korrodál az édesvízben, ezért lemezcsere nem kellett a testen végezni. 1998-ban a fa árbocokat alumíniumra cserélték. A

18 méter magas főárbc két darabból áll, három szálinggal, két orrvitorlával, egy génuával, illetve egy fliggerrel van szerelve. A bezánárbc 12 méter magas. Mindkét orrvitorla rollreffel van szerelve. A hajó álló kötélzetét eredetileg gyönyörű bronzspannerek tartották. Litkey Farkas megállapítása szerint akik mentek vele, tapasztalhatták, hogy a **Phoenix**nek kitűnő cirkáló tulajdonságai vannak 40 fokig, nagy szélben akár az 50-es cirkálóknál is gyorsabb lehet. Sebességét a Csepel motort hajót hatalmas nyitott bronz csigája erőteljesen lerontja, de így is eléri a 7,5 csomót.

Az állítólagos „arab” flottából származnak a *seefahrtkreuzer* típusjegyeket felsorakoztató **Szturnusz** és **Uránusz** 125-ös kétárbcos cirkálók. Hankóczy Jenő tervei szerint 1955-ben Vácon (test, felépítmény) és a Balatonfüredi Hajógyárban (árbcok, felszerelés, összeszerelés) épültek. A 16,95 méter hosszú és 3,7 méter széles alumínium nagyvitorlások 125 négyzetméter felmért vitorlázattal rendelkeztek. A **Szturnusz** 1985-ben Pásztor Ferenc vezetésével 100 napos bújárepidícióban vett részt a Vörös tenger egyiptomi partszakaszán és az Indiai óceánon. 2005-ben átalakították, klasszikus felépítménye eltávolításra került és „kalózhajó” fa felépítményt kapott: ezzel a barbár művelettel sajnos szinte minden cirkáló jegyét elvesztette. 2017-ben az Esztergomi Temesvári Pelbárt Ferences Gimnázium és Kollégium Hajdú Antal Sportköre eredeti állapotban állította helyre és azóta Balatonkenesén található. Jelenleg ő tekinthető a ténylegesen legnagyobb balatoni cirkálónak. Vasból épült testvérhajója, az **Uránusz** az átalakítások során szintén elveszítette cirkáló vonásait, 2004 óta nem került vízre, tudomásunk szerint valahol a Dunánál várja további sorsát.



Szaturnusz - forrás: Facebook (Kárpát-medence Jövőjéért Alapítvány)

Végezetül rátérünk a balatoni *seefahrtkreuzer* flotta utolsóinak érkezett, de egyben legidősebb tagjának, az Eridának a történetére. Valószínűleg mindig rámosolygott a szerencse, nem csak azért, mert most a Balatonon lehet. Rajta kívül Európában mindössze már csak egy versenyzésre alkalmas és felmért típus társa van, a GER 44-es vitorlaszámú **Planar** (eredetileg **Haiko**). A brémai Abeking & Rasmussen gyár első, 12,7 méteres 30 nm²-es cirkálóját, a **Pan** nevet viselőt, 1924-ben gyártotta magán megrendelésre. Henry Rasmussen tervei szerint sorrendben huszadikként épült 1929-ben a 11,8 méter hosszú, angliai kitérővel a Balatonra érkezett és a 30-as cirkálók között sikeresen versenyző **Glückauf** *schärenkreuzer*. Érdekesség, hogy ugyanezzel a névvel két másik cirkálót is épített a gyár 1930-ban és 1931-ben. Hatalmas szerencse, hogy a minden idők egyik legjobb klasszikus 30-as cirkáló *schärenkreuzere* ma a Balaton hullámain szeli.



Az Orion és a Szaturnusz 1972-ben Siófokon

Ugyanebben az évben, azaz 1929-ben készült el az A & R-nél az első 30-as *seefahrtkreuzer*, a **Hero III.** az utolsó pedig 1938-ban került vízre. 1935-ben készült el 2926-os gyártási számmal a **Vitalianbrüder** nevű hajó, amelyet követtek a vele pontosan megegyező, a dán Henry Rasmussen által tervezett testvérhajói – mindegyik a hadiflotta megrendelésére. Az **Erda** (ma **Erida**) 3207-es gyártási számmal az utolsó között, 1937-ben készült el, vitorlaszáma III-53 volt. Nem túlzás állítani, hogy közeli rokona a **Glückauf**nak. Az építési szabályok eltéréseivel együtt is szembeötlő a hasonlóság, de ez természetes is, mert ugyanabban a gyárban készült, ugyanannak a tervezőnek tervei szerint. Rasmussen, oldalán Reimers-szel, a legjobban sikerült *schärenkreuzer* **Glückauf**ból alkotta saját tengeri harmincasait.

Az **Erida** méretei: 9,75 m hossz, 2,2 méter szélesség és 1,4 méter merülés. Teste tölgy bordákra épített tabasco mahagóni palánkkal épült, segédmotorral eredetileg nem rendelkezett. Az is dokumentált, hogy kieli haditengerészeti bázis tüzérségének kötelékébe tartozott és a közeli Eckernförde kikötőjében teljesített szolgálatot. A II. világháború előtt és alatt a Kriegsmarine használta tisztképzésre, és különösen navigátoraik tudásának csiszolására. Mint *Windfall Yacht*, az angol hadsereghez került. Nem ismert kegyelem folytán az **Erda** az elsők között szerelt le. Először 1950-ben bukkant fel az augusztus 10-i Royal Thames YC Regattán, ahol 2. helyezést ért el – akkor már Q 76-os vitorlaszámmal és **Erida** néven. Az elkövetkező években a 150 éves hagyománynak örvendő Cowes Weeken

több győzelmet és dobogós helyezést ért el. 1995 és 2001 között a Southampton körüli vizeken versenyzett. Mai állapotát a Wight-szigeti Cowesben található híres Clare Lallow üzemből 2009-ben történt felújításnak köszönheti. Az **Erida** az 1866-ban létrehozott Royal Darthmouth Yach Club (RDYC) kötelékébe felvételre került és ismét indult versenyeken. A közelmúltban elhunyt Fülöp edinburgh-i herceg – aki maga is kitűnő vitorlázó volt – elnöksége alatt megszerzett klubtagság és a jelenleg fennálló „tisztelőbeli tagság” emlékét őrzi a taton lévő R.D.Y.C. felirat, valamint az emlékebe kapott klubdobogó. Az **Erida** 2021-ben érkezett a Balatonra és az Összevont Cirkáló Zárt Hajóosztály tagja.

Szöveg: dr. Borók György

Lektorálta: Dulin Jenő

Fotók: Fortepan

Berecz Botond

Kárpát-medence Jövőjéért Alapítvány (Facebook)

A MI TENGERI CIRKÁLÓINK TÖRTÉNETE - 5. BEFEJEZŐ RÉSZ

Szinte valamennyi XX. századi nagy hajóépítő gazdagította a balatoni flottát és a remekműveket az utókor gondosan megőrizte.

Szinte valamennyi XX. századi nagy hajóépítő gazdagította a balatoni flottát és a remekműveket az utókor gondosan megőrizte. A hazai igényeket a belföldi gyártás sosem tudta teljes mértékben fedezni, ezért a balatoni klasszikusok jelentős része külföldről érkezett. Bemutattuk, hogy a behozatal és a felfutó hazai gyártás között gyümölcsöző kölcsönhatás alakult ki, amelynek során kialakultak – többek között – az ún. balatoni cirkálók is. A tengeri és a tavi stílusjegyek, formatervezési és technikai megoldások keveredtek. Olyannyira, hogy Balatonfüreden is biztos kézzel terveztek és építettek cirkálókat akár tengerre is. Más kérdés, hogy az exportra szánt hajók közül végül ténylegesen alig jutott el néhány példány külföldre. Az egyiptomi megrendelésre készült **Siroccót** (ex **Big Boy**) a gazdasági rendőrség a Sió-csatornán lefoglalta, ami egyben Hankóczy (Benacsek) Jenő balatonfüredi állásába került. A szintén általa tervezett, de már Vácon 1954-ben épült **Alu I.** ötvenes cirkáló valóban eljutott Svédországba, de további sorsa ismeretlen.

A sorozatunkban középpontba állított *Schärenkreuzer* és *Seefahrtskreuzer* típusokon kívül az Összevont Cirkáló Zárt Osztály tömöríti a versenyzésre képes és kész klasszikusok többségét. Így egyedülálló kutterek, közülük is kiemelkedik az 1896-ban épült **Kishamis**, továbbá 6mR és 8mR yachtok (**Talizmán, Hungária, Tramontana**) teszik egyedülállónak, egyben sokszínűvé a Balaton klasszikus flottáját. A sorozat címének megfelelően a hazai szakirodalomban eddig kevés figyelmet kapott osztálytípus, a *Seefahrtskreuzer*, azaz tengeri cirkálót állítottuk írásunk fókuszába. Ugyanakkor az írást megelőző kutatómunka számos olyan sporttörténeti és technikai érdekességet tárt fel, amely eredetileg, terjedelmi vagy szerkesztési megfontolás miatt, nem került közzétételre. Ezek közül egy csokorra valót önálló fejezetben közreadunk.



Winga-classic

Sokat gondolkodtuk azon, hogy min múltott, hogy az egyik cirkáló típus elterjedt a Balatonon, a másik pedig nem. Említettük, hogy a német és svájci tavakon reneszánszát éli az I. világháború idején már népszerű típusnak számító 45-ös *Nationaler Kreuzer* osztály. A belül is viszonylag tágas, tehát túrázásra is kiválóan alkalmas, hosszú kielek, kis merülésű (130 cm), gyors cirkálót első ránézésre *Schärenkreuzer*nek is nézhetnénk, főleg a Knud Reimers által megálmodott, ma piacvezető **Bijou** típusal összevetve. Ennek ellenére nem terjedt el a Balatonon, sőt nálunk lévő példányokról sem tudunk. Az FKY oldalán jelenleg is több szép ilyen típusú eladó hajó szerepel elérhető áron.

Miért éppen a *Schärenkreuzer* terjedt el itthon? A típus történetének krónikása, Dulin Jenő így írt erről: „*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 szóhasználattal 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.*”

A *Nationaler Kreuzer*ekkel szemben egy másik, szintén kifejezetten tavi körülményekre tervezett rokon típus viszont valódi karriert tudott befutni Magyarországon. Benacsek Jenő nevéhez fűződik az *Európa 30-as* típus hazai változatának kialakítása. 1937. május 22-én Münchenben a német, magyar, olasz, svájci, francia és lengyel vitorlás szövetségek részvételével megtartott ülésen a Német Vitorlás Szövetség (DSV) szorgalmazására a résztvevők elhatározták az Európai Vitorlás Szövetség megalakítását. Az ülésen részt vett Benacsek Jenő is, aki már nemzetközileg elismert volt az általa tervezett, igen sikeres 22-es *Binnenjollek* tervezőjeként, és beválasztották a Technikai Bizottságba. A hivatalos megalakulás valójában 1937. december 23-án történt, Ausztria, Észtország, Lengyelország, Magyarország, Németország, valamint a Zürichi Yacht Klub részvételével, amihez később Jugoszlávia és Olaszország is csatlakozott. Már a májusi ülésen felvetődött egy egységes belvízi tókesúlyos versenyhajó létrehozásának igénye, amely megfelel napi túrázásra, versenyzésre, és alkalmas az akkorra már korszerűtlennek tekintett *Sonderklasse*, az *L-Boot* és a 35 nm-es *Rennklasse* kiváltására. Az *Európa 30-*

as konstrukciós osztály, azaz az osztályelőírásban adott méretek, arányok és elvek szerepelnek, de ezen belül szabad kezet kaptak a tervezők.



Neptunkryssare

Az *Európa 30*-as hajók épültek fából és kompozit anyagból is. Már kifejezetten kompozit anyagból került Magyarországon az egyik leginnovatívabb hajóépítőnk, Paulovits Dénes által kifejlesztésre a *70-es cirkáló*, amely megfelelő számú hajó elkészültét követően jelenleg is önálló osztályt képez. Alapját a **Tabu** 40-es *Schärenkreuzerről* levett sablon képezte. A koncepció lényege a kedvező cirkáló tulajdonságok megtartása mellett a sebesség növelése volt. A „*Pauger-féle 70-esnek*” is nevezett típus lényege a fánál lényegesen könnyebb, ugyanakkor szilárdabb testű hajón jelentősen megnövelt vitorlafelület, modern kiképezés és felszereltség, valamint a jobb manőverezést biztosító függesztett kormány. Nem volt elszigetelt megoldás, sőt kifejezetten korszerű elgondolás volt a cirkálón a kormánylapátot a kieltől hátrébb, a tat alatt függesztve elhelyezni. Egy időben az **Addio** 40-es cirkálón is működött egy ilyen megoldású „segédkormány”. Sven Jacobsen dán vitorlázó jelenleg parton lévő, felújításra váró 1940-es *Mälar 30*-asát (vitorlaszáma: DEN 51) komolyabb tengeri utakra többek között ilyen átépítéssel tette alkalmasabbá. A SWE 1-es vitorlaszámot viselő, legutóbb a Garda tavon lévő **Augusta** 40-es cirkáló 1980-ban épült laminált fa replikájának kormányműve is felfüggesztésre került. A 40-es cirkálókkal sok rokon vonást mutató dán *Ylva* típus is ezt a megoldást alkalmazza (a típus egy időben a Balatonon a 40-es cirkálókkal együtt versenyzett, sok vitára adva okot).

Írásunk „*A mi tengeri cirkálóink*” sorozat tényleges utószava is lehetne, mert a II. világháború idején felgyorsult technikai forradalom „melléktermékeként” megjelent

műanyag valóban forradalmasította a hajóépítést. A hatvanas évektől kezdve már alig épült fából hajó. Mondhatnánk persze, hogy szemben a százéves, részben még eredeti palánkozású fahajókkal, mutassanak nekünk akár feleannyi idős műanyag hajót. Ezzel szemben tény, hogy egy *Schärenkreuzer* építése elérheti a 10 ezer munkaórát, a faanyag ára csillagászati, ehhez képest a sablonban legyártott és megfelelő minőség és törődés mellett valójában időálló műanyag hajó előállítási ára ennek a töredéke.

A következőkben szót ejtünk arról, hogy a technológiai váltás hogyan hatott a klasszikus cirkálókra. Az európai versenyvitorlázásban áttörést jelentett, amikor a XX. század elején megjelentek a természetyszerűleg fából épült kecses és gyors svéd cirkálók. Az alapkoncepció lényege a Balti-tenger védett öblei, szigetei és tószzerű képződményei közötti gyors közlekedés volt. A *Skårgårdskryssare* típus nyíltvízi sérülékenysége ellenére gyorsan népszerűvé vált Európa-szerte és gyorsasága miatt a nemzetközi sportvitorlázás zászlóshajójává vált. A gyorsaság érdekében a húszas években egyre hosszabb, de egyre nehezebben manőverező cirkálók is épültek. De a fa szerkezetnek is megvannak a technológiai korlátai. A biztonság érdekében az osztályelőírások rögzítették ezt a mozgásteret. A *Seefahrtskreuzer* tekinthető az utolsó nagyobb faalapú projektnek, a fejlesztés ezt követően már nem fán alapult. Még „fa” hajók esetében sem. Az olcsó szintetikus anyagok megjelentése és a ráépülő, a repülőiparban kikísérletezett technológiának köszönhetően a 70-es évektől kezdve szinte kizárólag üvegszál erősítésű poliészter laminált, vagy szendvics szerkezetű hajók épültek. Számos oldtimer fa cirkáló került a hetvenes-nyolcvanas években „leműanyagozásra”, vagy később epoxigyantával történő megerősítésre. Korszerűbb eljárás a laminálás, amelynek során a test mahagóni alapanyagból, de bordák és csavarok nélkül, ragasztott technológiával készül. Ez az eljárás akár erősebb és tartósabb is lehet, mint a hagyományos palánkos építési mód. A kilencvenes években számos 30-as cirkáló is készült ezzel az új technológiával.

Visszatérve a klasszikus korra, a II. világháborút megelőzően a piacvezető skandináv műhelyekből számos népszerű, nálunk kevésbé ismert cirkáló típus került ki. A finn Gustaf Estlander (1876-1930) nevéhez fűződik a 9,5 méter hosszú *Målar 22-es* svéd nemzeti cirkáló osztály prototípusának 1929-es megtervezése. Összesen kb. 150 db ilyen típusú cirkáló épült fából. A Svédországban dolgozó neves tervező hajógyárát vette át halála után a brémai Abeking & Rasmussen alig 24 éves egykori mérnöke, Knud Reimers. A svéd Lage Eklund (1901-1972) a *Skårgårdskryssare* vonalain 1932-ben rajzolta meg a 11,5 méter hosszú, 2,03 méter széles, 1,4 méter merülésű, 2,3 tonnás *Målar 30* svéd nemzeti osztálytípust. Összesen 102 db sorszámozott fal példány készült, az utolsó 1971-ben. M30-as megkülönböztető vitorlajelzést viseltek, többségük jelenleg is hajózik. A *Målar* típusok a drága *Skårgårdskryssare* típusok ellensúlyozására, megfizethetőbb és túrázásra jobban alkalmas cirkáló céljából születtek. Csak az utolsó példányok épültek hondurasi mahagóniából, többségük alapanyaga a lényegesen olcsóbb és könnyebb fenyő volt.



Malar 30

Északon máig népszerűek a szintén ekkortájt kifejlesztett „takarékosabb” cirkálótípusok „egynapos” túrákra és partmenti vitorlázásra tervezett cirkálók. Tekintettel a rövidebb nappali utakra, kevésbé felszereltek voltak, ezért elsősorban nem a sportolók, hanem a családi túrázók igényeit szolgálták ki. Ezek a típusok a mai napig töretlenül népszerűek egész Skandináviában, ugyanakkor Hollandiánál délebbre, leszámítva a német tavakat, nem terjedtek el. Lage Eklund 1938-ban tervezte meg harminc lábás kis cirkálóját, a nagyvitorlán Neptun szigonyának jelét viselő *Neptunkryssare-t*. Nagyon sok, összesen 275 db épült belőlük. A típus a rövidebb távú sportolás és a családi túravitorlás jegyében épült, népszerűsége máig töretlen (a dán BB10-es projekt az e kör számára készült modernebb, kompozit változat). A kisebb *daysailerek* műszerezettség, beleértve a motoros hajtást, csak a legszükségesebbekre korlátozódott. Említésre érdemes, hogy a svéd szigetvilágban ma már kitűnő telefonos applikációk segítik a navigációt, ezért a part menti nappali vitorlázás alacsony műszerezettség mellett sem okoz gondot (elég egy mobiltelefon, egy napelemes töltő és egy USB kábel...).

A Rasmussentől és Estandertől minden szakmai fortélyt megtanuló dán Knud Reimers (1906-1987) által 1952-ben megálmodott és megépített 30-as **Bijou I.** etalonként szolgált nem csupán a bodeni-tavi műhelyeknek, hanem Európa-szerte. Míg a *Seefahrtkreuzer* miatt stigmatizált Rasmussennek a világháborút követően más típusokra kellett átállnia, Reimers maradt a cirkálóknál. Az eredmény: a **Bijou** a ma irányadó *Schärenkreuzer*. A Beck & Söhne Yachtnál manapság is készülnek a 12,4 méter hosszú, 2,18 méter széles, 1,5 méter merülésű, 2,7 tonnás, „szendvicsszerkezetű” testre épített hajók. Remek tulajdonságai miatt a harminc-negyvenéves kompozit példányok ára a fahajókéval versenyez (40-60 ezer euró). A magyar mérnök-tanár, Baka Attila is „szendvics” technológiával, **Bijou** mintára Balatonföldváron készítette

el **Vadmacska** és **Windspiel** nevű hajóit a 90-es években. A „fiatal” 55-ös **Stefánia** – megnövelt vitorlázattal – szintén **Bijou** formára épült.



Blaze Away 45-ös Nationale Kruizer

A II. világháborút követően a klasszikus cirkálók őshazájában, Skandináviában is fokozatos technológiai váltás történt. A klasszikus fa cirkáló építés korszakának leáldozott. A *Målar 30-as* műanyag változatából eddig 31 db készült, de a típust kiszorították a sokkal kevésbé kecses, de már túrahajónak számító, komfortosabb és „praktikus” műanyag *SK 30*. Korai műanyag hajókról van szó, ezért piaci és eszmei értékük nem közelíti meg fából készült elődjeikét. Míg a 30-as fa változathoz itthon csupán egy, korábban Badacsonyan horgonyzó, de az utóbbi években sajnos már parton lévő 1940-ben gyártott példányról tudunk (**Galata** – S 54), a hetvenes években megalkotott műanyag „púpos” sorozatból az utóbbi években több 30-40 éves példány került magánimport révén a Balatonra. Ezek közül egy sem számít osztályhajónak. A svéd nemzeti osztályként ma is működő 15, 22, 25 és 30-as típusokból egyértelműen a 30-asok éltek túl leginkább a technológiai váltást, a *Målar 30-as* továbbra is aktív svéd nemzeti versenyszám. A kecses 22-esek közül ugyan több került a Boden-tóra és más tavakra is, de a balatoni 22-es flottát jó hajózási tulajdonságai ellenére nem gyarapították. Még a modell megjelentése előtt épült a 2001-ben Svédországból érkezett az 1930-ban épült **Start** (SWE-363).

Záró gondolatként visszakanyarodunk „A mi tengeri cirkálóink” sorozat bevezető gondolataihoz. A ma klasszikusnak tekintett, a XX. század elején rendkívül modernnek számító cirkálók a sportnak, az olimpiai mozgalomnak köszönhették felemelkedésüket, majd háttérbe szorulásukat. Ez utóbbi sajnálatos körülmény ugyanakkor utat nyitott a gyorsabb, látványosabb versenyeknek, a tömegsportnak és az utánpótlás megteremtésének. Magyarország történelmi balszerencséje, hogy ebben is évtizedes lemaradást kellett bepótolnunk. A kommunizmus évtizedeiben legjobb szándékkal is legfeljebb megtűrt, úri sportnak tekintett versenyvitorlázásban a harmincas évek felívelését képest a visszacsúsztunk a „futottak még” kategóriába. Legjobbainkat a budapesti sportdirektíva inkább akadályozta, mintsem segítette a nemzetközi versenyekre való kijutásban. A megmaradt versenyképes cirkálók, a kézen-közön átmentett tudás, lelkes amatőrök kitartása, Bujtor István, Fa Nándor és társainak lehetetlent nem ismerő sportszeretete, Fa Nándor, Gál József, Kopár István tengeri bravúrai lassan újra életre keltette a magyar nagyhajós vitorlázást. Ami az olimpiai vitorlázást illeti, az 1971-ben Európa-bajnoki bronzérmes, az 1972-es müncheni olimpián 8. Fináczy György, őt követően a ma a **Lillafüred** 75-ös cirkáló kötelékében is aktív Detre-fivérek 1980-as moszkvai olimpiai bronzérme volt sokáig a legsikeresebb ötkarikás eredményünk. Ezután 41 évet kellett várni az újabb, immár legfényesebb magyar olimpiai éremre, Berecz Zsombor tokiói ezüstjére. Most visszaérkeztünk a jelenbe. Büszkén ápolhatjuk a múltat és építhetjük a jövőt.

Szöveg: Borók György

Lektorálta: Dulin Jenő

Felhasznált irodalom:

1. Dulin Jenő: A magyar vitorlázás története. (Magyar Vitorlás Szövetség. 2015. ISBN 978-963-12-2122-0
2. Klaus Kramer: Max Oertz: Genie, Yachtkonstrukteur, Aeronaut und Erfinder. ISBN 978-3-9805874-3-3
3. Abeking & Rasmussen: The Art of Creating Ships. Koehlers Verlagsgesellschaft 2010. ISBN 978-3-7822-1010-2
4. Klaus Kramer: Als uns die Seebeine wuchsen. Die Geschichte der legendären Seefahrtkreuzer (Die Yacht 6/1999).
5. Litkey Farkas: Hajóbemutató: 125-ös balatoni cirkáló (Hajó Magazin 70. szám 2001. május)
6. Michael Cudmore: The Windfall Yachts: A Legacy of Goodwill. 2007. ISBN 978-0-9542547-1-1
7. Erdmann Braschos: Schärenkreuzer. Freundeskreis Klassischer Yachten 7/97
8. Europas Grösster Segelmagazin 1/2011.
9. Csernussi Gábor: Az 50-es cirkáló. (rege.hu)
10. Balatoni hajók katalógusa (balatonihajok.hu)
11. Az Ötvenes cirkáló rövid története (<https://hunsail.hu/Contents/Item/Display/544>)
12. hajoregiszter.hu
13. <http://www.sskf.se/regeln/outline.htm>
14. <https://www.45er.org/flotte>
15. <http://www.takel-ing.de/geschichte.html>
16. http://www.takel-ing.com/mediapool/1/15075/data/Seefahrtkreuzer/Bauvorschriften/Seefahrtkreuzer_Class_Rules.pdf.)
17. <http://www.takel-ing.de/rules.html>
18. <https://www.yachtsportmuseum.de/themen/klassen/seefahrtkreuzer.html>
19. <https://vitorlazasmagazin.hu/hirek/szerencse-fel-a-szerencsetlensegben-gluckauf-a-balaton-27154/>
20. <https://tramontana.hu/historia/>