

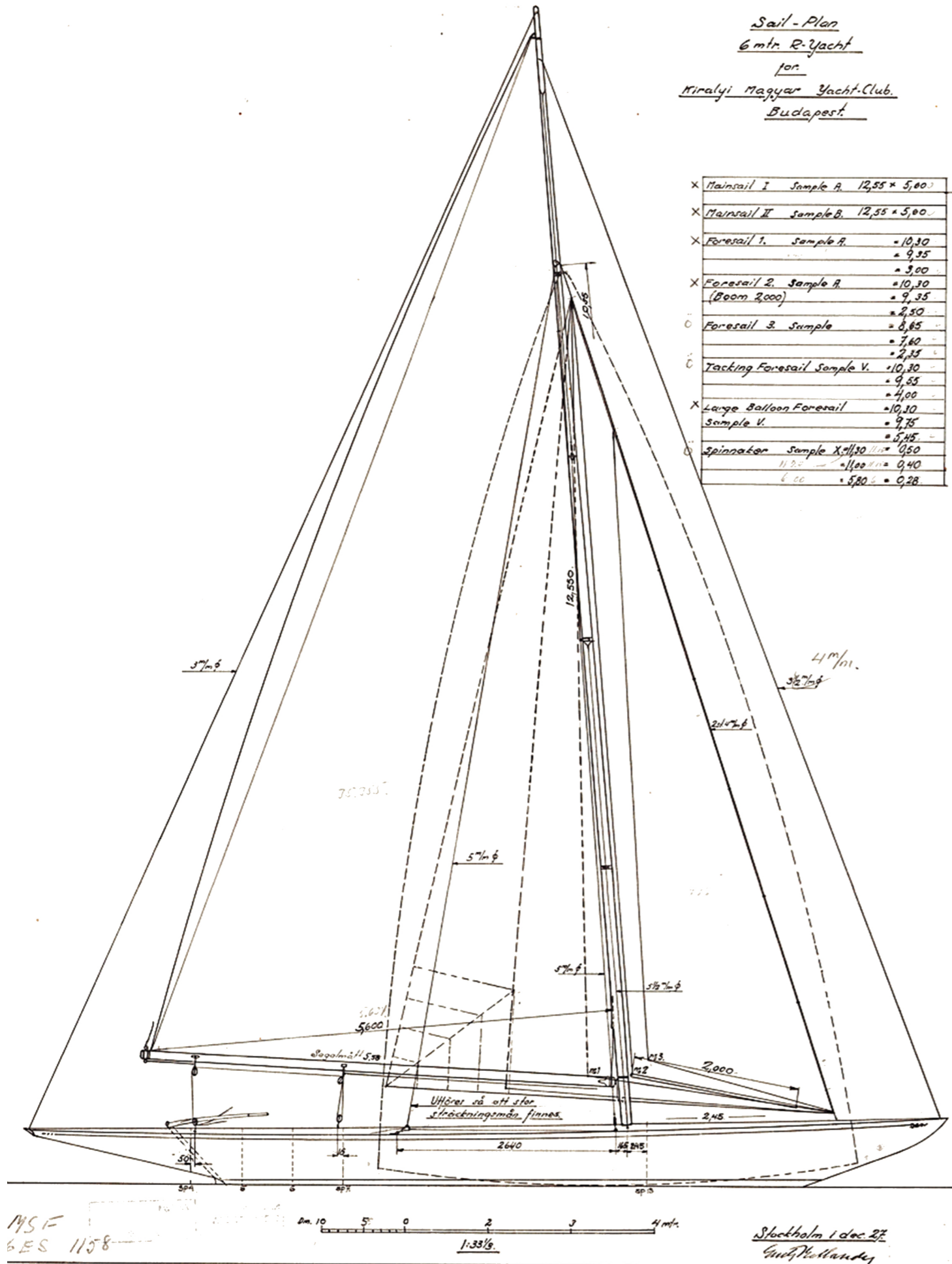
KOLLMANN ANDRÁS

HUNGÁRIA 6R YACHT: LEGENDÁK ÉS TÉNYEK A HAJÓ TÖRTÉNETE

ABSZTRAKT

Sail-Plan
6 mtr. R-Yacht
1or.
Királyi Magyar Yacht-Club.
Budapest.

x	Mainsail I	Sample A	12,55 x 5,00
x	Mainsail II	Sample B	12,55 x 5,00
x	Foresail 1.	Sample A	= 10,30 = 9,35 = 9,00
x	Foresail 2.	Sample A	= 10,30 (Boom 2,00) = 9,35 = 8,50
o	Foresail 3.	Sample	= 8,85 = 7,80 = 7,35
o	Tacking Foresail	Sample V.	= 10,30 = 9,55 = 4,00
x	Large Balloon Foresail	Sample V.	= 10,30 = 9,75 = 5,45
o	Spinnaker	Sample X, 1/10	= 0,50 11,20 = 11,00 = 0,40 6,00 = 5,80 = 0,28



A Hungária vitorlaterve / 1928 december 1.

A címlapon a Hungária metszeti és deckterve / 1928 január

A Hungaria 6R yacht egyike a Balaton klasszikus versenyhajóinak. A hajó különös értéke, hogy az 1928-as amszterdami olimpián magyar színekben versenyzett. Ez volt az első alkalom, hogy magyar vitorlázók az olimpián versenyeztek. A 6 méteres hajóval versenyző csapat nem a hazai elvárásoknak megfelelő eredményt ért el: a 13 hajós mezőnyből a 11. helyen végzett. A részvétel azonban folyamatot indított el, magyar vitorlázók azóta állandó részvevői az olimpiai játékoknak. Az 1928-as olimpián a negyedik futamban a Hungária összeütközött a norvég csapat Norna nevű hajójával. A Norna a Norvég Királyi Yacht Klub hajója volt, amelyen V. Olaf norvég koronaherceg legénységként vitorlázott. Az ütközés a legenda szerint azért történt, mert az íratlan tengeri szabályok szerint a királyoknak mindig útjoguk volt, a magyar egység pedig az IRYU – a nemzetközi yacht szövetség versenyszabályzata szerint hajózott. A zsűri döntése kimondta, hogy az olimpia a fair play alapjaira épülő verseny, ahol még a királyoknak sincsenek előjogaik. A Hungáriával kapcsolatban mindenhol ez a szimbolikus tartalommal erősen átszőtt történet jelenik meg.

A Hungária nimbuszát az előbb említettek mellett az adja, hogy a Balatonon mindössze három R yacht van: a 8 méteres Tramontana és a két 6 méteres: a Hungária és a Talizmán. Az 1908-ban létrehozott „R yacht szabály” volt a versenyvitorlások osztályozásának első nemzetközileg elfogadott módja. Az R yachtok a mai modern „one design” versenyzés alapjait rakták le, ezért különös rangjuk van. A Hungária körül kialakult mítosz további eredője az 1947-es Kékszalag győzelem. A hajó 1965 és 1990 között volt igazán komoly tényező a balatoni versenyzésben. Ebben az időszakban 15 bajnoki címet nyert. A magyar és nemzetközi vitorlás szakirodalom úgy tartja nyilván, hogy a Hungária Balatonfüreden az Ibusz hajógyárban épült, tervezője a finn Gustaf Estlander, az építető az Országos Testnevelési tanács. Ezzel szemben a német Yacht magazin helyszíni tudósítása az 1928-as olimpiáról azt közli, hogy a Hungária Svédországban az Abrahamson & Börjesson műhelyben épült Estlander tervei alapján, tulajdonosként a Királyi Magyar Yacht Clubot (KMYC) jelölik meg. Ugyanezt közli az olimpia hivatalos beszámolója is.

A hajó történetének kutatását a fellelhető adatok tanulmányozása után a források kritikai elemzésével kezdtem. A Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Megyei Levéltárában megvizsgáltam a füredi hajógyár teljes archívumát. Kiderült, hogy 1925 és 1930 közt nem épült 6R yacht Balatonfüreden. A Magyar Nemzeti Levéltárban az Országos Testnevelési Tanács jegyzőkönyveiben és könyvelésében nem fellelhető olyan adat, amely az 1928-as olimpiai csapat szelekciónak, utaztatásának és költségeit rögzítené. Több információval szolgált az 1926-29-es évek vitorlás sajtójának kutatása. A „Magyar Yacht” a „Vízi Sport” valamint az időszak két meghatározó klubjának - KMYC és a Balatoni Yacht Klub (BYC) – évkönyveiből átfogó képet kaphatunk a korszak vitorlás miliójáról. A két szervezet szorosan együttműködve dolgozott azon, hogy az 1928-as olimpián induljon magyar egység. A BYC a 14 lábás, egyszemélyes jolle versenyzést koordinálta, a KMYC projektje a 6 méteres yacht volt. A BYC két 14 lábás yollét vett annak érdekében, hogy edzési lehetőséget adjon a legjobb vitorlázóknak, majd kvalifikációs versenyt rendeztek. A válogatón a szász származású Uhl Raul kvalifikált az olimpiára. A KMYC az arisztokrácia klubja volt, tagjai közt grófok, kormánytisztviselők és tehetős üzletemberek voltak. A Közlekedési Múzeum könyvtárában rábukkantam a KMYC 1928-as évkönyvére, amelyben Benacsek Jenő hajótervező publikált cikket „Milyen hajóval indulunk az olimpiáson?” címmel. A közel három oldalas írás kitér az R szabályra és a hajó építésének költségeire, továbbá közli a hajó oldalnézeti és deck tervét. Sőt, Benacsek cikke utal arra, hogy a hajót a Vallási és Közoktatási Minisztérium bocsájtotta a klub rendelkezésére. Az Estlander életmű szakértője, a finn Kristina Reincke svéd Digitalmuseum adatbázisában felkutatta a Hungária eredeti terveit. Az angol nyelvű terveken 1927 december és 1928 január dátumjelzés szerepel valamint a megrendelő, a KMYC neve és címe. Ez arra utal, hogy a magyar egység indítását az olimpiai 6 méteres hajóosztályban a KMYC legkésőbb 1927 őszén eldöntötte és ehhez a klub már akkor megtalálta a forrásokat. Benacsek Jenő cikke nem tér ki arra, hogy a KMYC hogyan választotta ki Gustaf Estlander tervét. Nem számol be a hajó vásárlásának és építésének körülményeiről sem. A cikk közli, hogy az angol Ratsey & Laphorn cég készítette a Hungária vitorlázatát. A Hungária építésének helyével kapcsolatos kérdéseket az olimpiáról tudósító napilapok átvizsgálása tisztázta. A Magyarság című folyóirat 1928. augusztus 1. számában a Hungáriával az olimpián versenyző Sebők Sándor írt cikket Magyarok Hollandi vizeken címmel. A cikk közli, hogy a hajó Stockholmban épült, vitorláit Angliában készítették és a versenyzők a KMYC tagjai. A hajó finanszírozásának körülményeit, az állami szerepvállalás mértékét nem sikerült tisztázni. A forráselemzésorán kiderült, hogy a norvég trónörökös hajójával való ütközéstörténete is csupán legenda. A Die Yacht magazin 1928-as számának olimpiáról szóló cikke pontosan leírja a történeteket. A két hajó azért ütközött, mert a negyedik futam indításakor nem dördült el a startpisztoly és a kavardásban a norvég egység akorai rajtot megelőző visszafordult a startvonal felé. A dokumentumok átvizsgálása mellett különösen fontosnak tartottam a személyes információkat. Találkoztam a magyar hajótörténet kutatóival, készítettem interjút Tuss Miklóssal és Fodor Péterrel, akik családjuk révén kötődnek a Hungáriához, illetve beszéltem azokkal a vitorlázókkal, akik az 1950-es évektől napjainkig versenyeztek a hajóval. A kutatás során egyrészt arra koncentráltam, hogy minél pontosabban feltárjam a Hungária történetét és megjelenítsem a kor társadalmi, gazdasági és intellektuális körülményeit. A munka másik célja az volt, hogy a kutatási eredmények alapján megírjam egy dokumentumfilm koncepcióját, amely a Hungária történetét dolgozza fel.

BEVEZETÉS - A MAGYAR VITORLÁZÁS SZÜLETÉSE

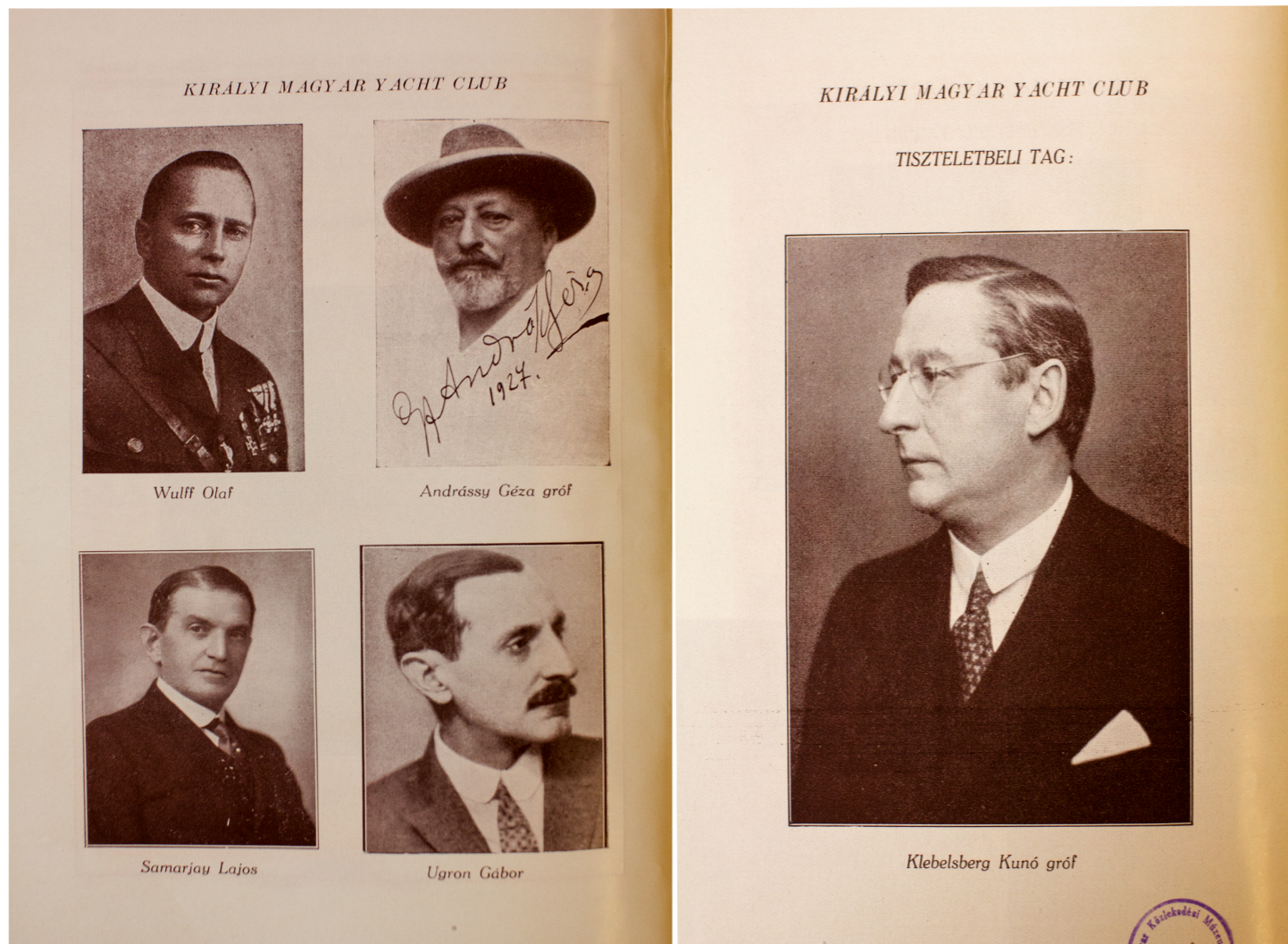
A Hungária 6R yacht megvásárlása és indítása az olimpián a magyar vitorlázás fejlődésének kiemelkedően fontos momentuma. A hajó kiválasztása és a legénység szelekciója tükrözi azokat a folyamatokat, amik meghatározták a balatoni vitorlázás korai időszakát. Bevezetőmben ezekre világítok rá. A magyar vitorlázók az 1920-as évek közepétől indultak nemzetközi versenyeken. Már 1923-ban felmerült a Királyi Magyar Yacht Klub (továbbiakban KMYC) választmányi ülésén, hogy versenyzőt küldjenek az olimpiára. A forrás szerint a klub egyszemélyes kishajóban és tókesúlyos kategóriában is akart versenyzőket indítani. Ez azonban nem valósult meg. Nem csupán csak a klub forrásai és felkészültsége nem volt elegendő a versenyző elindításához, hanem diplomáciai okok is hátráltatták a nevezést. Az 1920-as évek közepén aktív versenyzés zajlott a Balatonon. Annak ellenére, hogy Magyarországnak 1891-től kezdve képviselője volt az IRYU-ban, sportág belterjesen fejlődött. A Balatoni műhelyekben épült hajók az első világháborúig az építetők és az építők elképzelései alapján készültek. A nemzetközi folyamatokat a vitorlás klubok testközelből nem ismerték, a forrásokból körvonalazódik hogy a sajtó és levelezés útján mégis tudtak a trendektől. A korabeli cikkek sokat foglalkoznak az előnyszámítások rendszerével, a versenyszabályokkal és az egységes versenyszabályok létrehozásának idényével. A sportág akkor vett új fejlődési irányt, amikor magyar versenyzők eljutottak nemzetközi megmérettetésekre valamint Magyarországon is rendeztek versenyeket külföldiek részvételével (lásd később, 4. oldal).

SPORTVITORLÁZÁS – KORAI IDŐSZAK 1885-1912

A sportvitorlázás a Balatonon akkor jelent meg, amikor 1879-ben Grossling angol főkonzul Magyarországra hívta Young Richard angol hajóépítő mestert. Young Balatonfüreden üzem létesített és 1882 és 1885 között épültek az első vitorlások. Young tisztázatlan körülmények közt távozott Füredtől, ám hagyatéka meghatározta a vitorlázás fejlődését. Young javaslatára jött létre Stefánia Yacht Egylet 1884-ben, üzemét pedig a klub vette át. A magyar szakembereket azok az angol hajóácsok nevelték ki, akik korábban Youngnak dolgoztak. Hajókat – ebben a korai időszakban a főurak vásároltak és tartottak fenn. A sportág alapítói közt a szakirodalom Gróf Széchenyi Emilt, Gróf Esterházy Ferencet, Bárány Istvánt és Gróf Nádasdy Ferencet tartja számon. A századfordulón leszálló ágba került a vitorlázás, ez a svertes hajók megjelenésével az 1910-es évek elején változott meg. A hajógyártó üzem 1920-ban eladták az Angol Magyar Banknak, a hajógyár Füreden 1920-26 között Balatoni Yachtépítő Rt. néven működött tovább. A Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Megyei Levéltára őrzi a Balaton egykori hajógyárainak anyagát. Ebben az archívumban az 1910-1920-es időszakban már túlnyomóan magyar hajótervekkel találkozunk. A korábbi angol hajótervezési minták helyett magyar vitorlázás a német és skandináv iskolát kezdte követni. 1926-ban a MÁV megvásárolta a hajógyár részvényeit és az irányítást az IBUSZ kezébe adta. Ezen a néven 1926 és 31 közt működött a hajógyár. A Hungária 6R yacht szempontjából a hajógyár fejlődése kardinális kérdés, mert az 1920-as években versenyző hajók ebből az üzemből kerültek ki.

KLUBÉLET ÉS AZ ELSŐ NEMZETKÖZI VERSENYEK– 1920-AS ÉVEK

A magyar vitorlásélet az 1920-as években két centrumban zajlott. Az egyik a Magyar Királyi Yacht Klub, a másik a Balatoni Yacht Klub. A KMYC az 1885-ben alakult Stefánia Yacht Klub jogutódja volt. A Stefánia átszervezése után a klub a Magyar Yacht Klub nevet vette fel 1912-ben, majd miután kérvényezték Ferenc Józsefnél a királyi cím használatát és belügyminiszteri engedélyt kaptak – az egyesület elnevezése Királyi Magyar Yacht Klubra változott. A KMYC-t a Nemzetközi Yacht Szövetség (IRYU) felvette a tagjai közé, ezzel sporthatósági feladatokat kapott. Ebben az időben még nem alakult meg a magyar vitorlás szövetség, ez csak 1929-ben történt meg. A klub 1920-ban eladta a Stefánia Yacht Klub idejéből fennmaradt hajóépítő üzemet és a versenyzésre fordította a figyelmét. Ugyanebben az évben felkérték vitéz Nagybányai Horthy Miklóst, Magyarország kormányzóját a KMYC fővédnökének, aki elvállalta a feladatot. A klub tagsága arisztokratákból és magas beosztású politikai személyekből tevődött össze. Az 1920-as évek közepén a KMYC tagjai közt találjuk Andrassy Gyula MOB elnököt, gróf Széchenyi Emil közgazdász-főispánt, Kienast Ferenc svájci konzult. A klub elnöki tisztségét ekkor Gordon Róbert miniszteri tanácsos töltötte be, aki civilben a Duna-Száva-Adria Vasút vezérigazgatója volt. Gordon Róbert tulajdonában állt ebben az időben a Tramontana 8R yacht. Más volt a helyzet az 1912-ben létrejött Balatoni Yacht Clubbal és tagságával, mely polgárokból, kereskedőkből, iparosokból és tisztviselőkből állt. A tagok kisebb része engedhette meg magának a tókesúlyos vitorlásokat, míg nagyobb részét azok képezték, akik elsősorban a sportért, a versenyekért rajongtak. Pénzüket csak a kisebb svertes hajókra volt elegendő.



fent: Hajógyár Balatonfüreden 1920-as 1930-as évek / A Bruckner család fotója
lent: KMYC évkönyv 1928. A jobb felső sarokban látható Gróf Andrassy Géza a MOB elnöke volt

Július 31-én tartotta a club Füredi osztálya clubházfelavató ünnepélyét. Az ünnepéllyel kapcsolatban vitorlás felvonulást, este lampionos csónakkorzót, fényesen sikerült tűzijátékot, a „Grand Hotel” termeiben pedig Yacht-bált rendezett.

A szeptember 22.-i választmányi ülésen Grofcsik János clubkapitány felhívta a választmány figyelmét az 1928. évben Amsterdamban tartandó IX.-ik olimpiászra. Elhatározták, hogy érintkezésbe lépnek a K. M. Y. C. és a M. O. B. vezetőivel, hogy legalább a 12 láb hosszú 12 m²-es hajók versenyében a magyar nemzet színei képviselve legyenek.

Ilovsky János azt indítványozta, hogy a club elsőrendű művészek közreműködésével rendezzen egyik fővárosi színházban balatoni tárgyú előadást, azonkívül a jövő nyáron Tihanyban, majd Balatonfüreden látványos ünnepélyeket, melynek egyik főpontja Tihanyban József főherceg és családja előtti tisztelgés lenne. A választmány az indítványt örömmel fogadta és Ilovsky Jánost a legmesszebbmenő támogatásáról biztosította.

A versenydíjakat november 12-én a Hungaria-szállóban tartott díjkiosztó vacsorán osztották szét.

MILYEN HAJÓKKAL INDULUNK AZ OLIMPIÁSZON.

Irta: Benacsek Jenő.

Az 1928-as olimpiász találkozója lesz a világ összes nagy vitorlázó nemzeteinek, mi magyarok is megpróbáljuk, hogy ha sikerül egy magyar győzelemmel hívjuk fel a körülöttünk élő nemzetek figyelmét az annyira megcsónakított és tengerétől megfosztott nemzetre. A versenyhez és a tréninghez szükséges hajókat nagy áldozatok árán sikerült megszerezniük,



A 6 méteres R-yacht.
Die Yacht felvétele.



Az olimpiai 14 lábás verseny jolle.
Die Yacht felvétele.

85

fent: Vízi Sport 1927 lent: KYMC évkönyv 1928

Ilyen volt a kor sláger hajója a binnen jolle és renjolle. A BYC tudatosan építkezett és kulturális események szervezésével, lap kiadással (Magyar Yacht, majd Vízi Sport) építette politikai és gazdasági kapcsolatait. A Balatoni Yacht Klub 25 éves története 1912-1937 című könyv kitér arra, hogy a KYMC és a BYC tagjainak 1926-ban összesen 109 hajója volt. Grofcsik János a Vízi Sport 1926. augusztusi számában ír a hajók közti különbségekről. A szerző – aki egyébként a BYC elnöke volt kitér arra, hogy a versenyeken a jól sikerült és sikeres hajókra könnyű legénységet találni, a rosszul sikerült hajókat ugyanakkor kerüli a legénység. Grofcsik szorgalmazza, hogy a versenyzés súlypontja toljódjon az osztályhajók felé. Ebben az időben a magyar vitorlázók már rendszeresen versenyeztek nemzetközi vizeken. Az első nemzetközi vitorlásverseny a Balatonon az Osztrák-Magyar Vitorlásverseny volt, amely 1924. augusztus 6-8. között zajlott Balatonföldváron. A versenyt a KYMC szervezte, az osztrák Union Yacht Klub tagjait hívták meg. Gálos Kálmán versenyjolléját Heinrich Tibor és Burger Sándor vitték. A versenyben részt vett dr. Klöss Károly és Kandó László. A versenyt nagy fölénnyel a magyar csapat nyerte. Egy év múlva, 1925-ben a Wörthi tavon rendezett visszavágóra Heinrich Tibor és Burger Sándor utaznak el. Ezt a versenyt az osztrákok nyerték. Mindkét esetben a házigazdák előnyét a helyismerettel magyarázták. A Wörthi tavi versenyt követően Heinrich és Burger egy nyílt versenyre is benvezetnek, ahol sikerült nyerniük. 1926-ban Velencében Olasz-Jugoszláv-Magyar vitorlásversenyt rendeztek. Heinrich Tibor, Heinrich József és Burger Sándor utaztak el a megmérettetésre, a versenybíróknál dr. Klöss Károly képviselte a KYMC-t. A versenyt a magyar csapat nyerte, ez volt az első tengeri megmérettetés, ahol magyar vitorlázók győztek.

OLIMPIAI MOTIVÁCIÓK

A vesztes első világháború és Magyarország területi megcsónakítása miatt az ország a nemzeti gyász hangulatában volt. Az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlását és az önálló magyar állam megszületését a közvélemény és a politikai vezetés nem sikerként élte meg. A trauma hatására erősödött a nacionalizmus, az ország vezetése a gazdaságot, kultúrát és sportot az etatizmus szellemében szervezte újra. A gróf Apponyi Albert, gróf Bethlen István, gróf Klebelsberg Kunó által vezetett politikai csoport a „magyar feltámadás” fő bázisát a kultusztárcára kívánta építeni. Ebben a közegben a sport nemzetmentő reménysugárként villant fel. A Vallás és Közoktatási Minisztérium 1913-ban hozta létre az Országos Testnevelési Tanácsot (OTT). A szervezet a korábbi magyar viszonyokhoz képest bőséges forrásokkal rendelkezett, vezetése pedig katonatisztek, jogászokból, valamint a tudományos közélet által elismert orvosokból, tanárokból és sportszakemberekből állt. A Horthy korszaknak nevezett 25 éves periódusban a sport az iskolai élet és a szórakozáskultúra perifériáiról elkerülve olyan belpolitikai és diplomáciai legitimitást kapott, amelyhez hasonlóhoz ez a szféra a környező országokban csak a 20. század második felében ért el. A politikának ebben az időben hatalmas szüksége volt a sportra. A magyar sportolók nemzetközi sikerei a kultúrfölényt voltak hivatottak igazolni. Európa országaiban más mozgatórugók mentén szintén nagyon fontos tényezővé vált a sport, ezért a korábban marginális olimpia hallatlan népszerűsége tette szert. A magyar vitorlázás két klubja, a KYMC és a BYC az 1920-as évek közepétől szorosan együttműködött. Fontosnak tartották, hogy egységes versenyszabályzatot fogadjanak el, az IRYU szempontrendszerének megfelelő előnyszámítási modell szerint értékeljék a hajókat és szerettek volna osztályhajót meghonosítani. Az együttműködés 1928-ban az olimpia és a Balaton kultúr hete elnevezésű rendezvény miatt vált különösen szorosossá. Az olimpiai részvétel már 1923-ban felmerült a KYMC közgyűlésén (lásd 2. oldal). Az 1928-as olimpia előtt a magyar vitorlázás már rendelkezett annyi nemzetközi tapasztalattal, hogy az olimpiai részvétel reális cél legyen. A Balatoni Yacht Klub 1927. szeptember 22-én tartott választmányi ülésén a klub elnöke Grofcsik János felvetette, hogy indítsanak egységet az amszterdami olimpián:

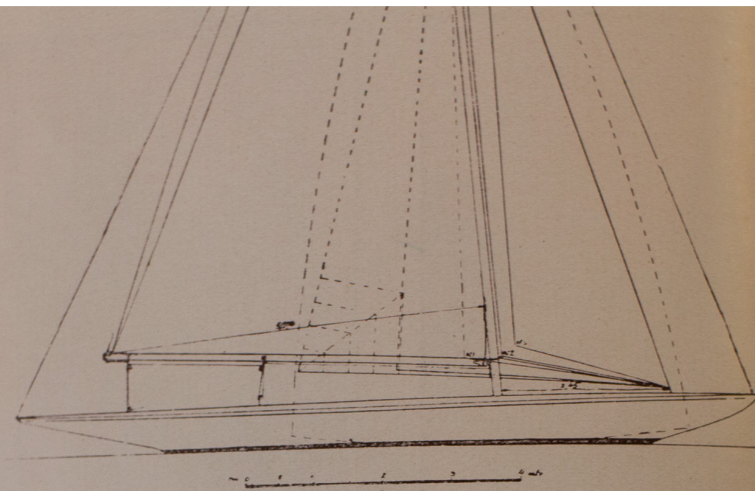
“A Szeptember 22.-i választmányi ülésen Grofcsik János clubkapitány felhívta a választmány figyelmét az 1928. évben Amsterdamban tartandó IX.-ik olimpiászra. Elhatározták, hogy érintkezésbe lépnek a K. M. Y. C. és a M. O. B. vezetőivel, hogy legalább a 12 láb hosszú 12 m²-es hajók versenyében a magyar nemzet színei képviselve legyenek.”

Az olimpiai részvétel az egész vitorlástársadalmat motiválta. A korabeli lapok mind oldalakat szántak a sporteseményeknek, az olimpiai játékok alatt a folyóiratok külön mellékletet szenteltek a tudósításnak. Különösen az úszás, az evezés, birkózás, a vízilabda bírt tömegbázissal. A vitorlássport ugyanakkor nem volt kiemelt a magyar sajtó érdeklődésének középpontjában. Grofcsik János a Vízi Sport 1926. szeptemberi számában arról írt, hogy miként lehetne népszerűsíteni a hazai vitorlásversenyeket. Az olimpia, mint a legnagyobb sportesemény, kiváló kommunikációs lehetőség volt a sportágnak. A BYC és a KYMC igyekezett meglovagolni ezt. Nem véletlen, hogy a két klub 1928-ban nyarán közösen rendezte meg a „Balaton kultúrnapjai” elnevezésű programot. A BYC 25 éves története 1912-1937 című könyv szerint a kezdeményezés a BYC-től indult:

úgy, hogy most már nincs akadálya annak, hogy részt vegyünk ezen a nagy erőpróbán.

A IX. Amstertami Olimpiáson az Internacionális 8 és 6 méteres R-yachtok, valamint az Internacionális 12 lábas yollek verseny szabályai az irányadók. (A 8 méteres R-Yacht a nagy költségek miatt nem jöhetett számításba).

A 6 méteres R.-Yacht, amivel az Olimpiáson indulunk, Gustav Estlander Stockholm-i yacht konstrustör tervei után épült a következő méretezéssel: teljes hossz 11.2 m, vízvonal hossz 7 m, legnagyobb szélesség fedélzetnél 1.94 m, legnagyobb mélyjárat 1.62 m, tókesúly 2650 kg, vitorlázatát Rathsey et Laphorn londoni vitorlavarró cég szállította.



6 méteres R. magyar verseny-yacht „Hungária” vitorla és vonal rajza.

Tájékoztatásul közlöm egy modern, 6 méteres R.-yacht vitorla és vonalrajzát, valamint Estlander által tervezett 6 méteres hajó vitorla és szerkezeti rajzát, melyeknek alapján képet alkothatunk magunknak arról, hogy Estlander által számunkra konstruált 6 m-es R-yacht forma és vonalak tekintetében, hogy

“A Balatoni Yacht Club és a Királyi Magyar Yacht Club Kultúrnapjai 1928. Február hó 10., 1928. Augusztus 5.” Című ezrével szétküldött művészi kivitelű meghívó vezette be, amelyen a két club elnökei gróf Széchenyi Emil, gróf Jankovich-Bésán Endre és Ilovszky János, a rendezőbizottság elnöke szerepeltek a nagyarányú mozgalom élén. A „Magyar Yacht” külön számában tette közzé azünnepélyek sorozatát, elől Ilovszky Jánosnak „Magyar Yachtsok” című felhívásával. Lapunknak ez a száma nem kevesebb, mint 100 hajót sorolt fel, amelyekkel a tihanyi hajófelvonulásra jelentkeztek. Részletesen ismertette a balatoni ünnepek programját, az egyes helyek csoportvezetőinek névsorát és az összes tudnivalókat.”

A BYC 1928 február 10-én Budapesten a Városi Színházban szervezett díszelőadást, amelynek fővédnöke vitéz Horthy Miklós volt. A kormányzó megjelent az eseményen, mellette József Ferenc királyi herceg és gróf Bethlen János és az akkori miniszterek is tiszteletüket tették. A színház előcsarnokában kiállították a balatoni versenyzők díjait. A „Balaton Kultúrnapjai” nem az olimpiát készítette elő, ám a rendezvény mentén a BYC és a KMYC az ország kulturális életében a korábbiaknál magasabbra pozícionálta magát.

OLIMPIA - MEGVALÓSULÁS

A BYC 1928 tavaszán két 12 lábas jollét vásárolt azért, hogy az olimpiai keretnek edzési lehetőséget biztosítson, és selejtezőversenyt rendezzenek. A 1928. június elején rendezett válogatóversenyeken részt vett a későbbi Hungária legénység-ből Dr. Tuss Miklós is, a kvalifikációt végül Uhl Raul nyerte meg. A szász Uhl Raul az időszak egyik legeredményesebb jolle versenyzője volt. Olimpiai részvétele nem járt különös anyagi terhekkel, mert 12 lábas dinghy osztály indulóinak a szervezők biztosítottak hajót. A 6R yacht indítása az olimpián a KYMC projektje volt. A klub 1928-as évkönyvében Benacsek Jenő publikált cikket “Milyen hajókkal indulunk az olimpiáson?” címmel. A három oldalas írás részletesen foglalkozik a hajó műszaki paramétereivel és említést tesz a 6R yacht árával és menettulajdonságaival kapcsolatban. Sőt, a cikk azt is közli, hogy a hajót a Vallás és Közoktatási Minisztérium illetve a miniszter segítségével vásárolta meg a klub.

“A KMYC legénysége a folyó évben részt fog venni a Magyar Királyi Vallás és Közoktatási Miniszter úr által a KMYC rendelkezésre bocsátott „Hungária” nevű 6 M. R. Vitorlással az olimpiai regattákon, amelyre 20 nemzet nevezte be hajóit. A KMYC legénysége által fentebb közölt, úgy a Balatonon, mint a nyílt tengeren elért szép nemzetközi eredményei után a club vezetése bizalomteljesen bocsájtja útra kipróbált legénységét mert tudja, hogy az ő vezetésük alatt a magyar zászlót szégyen nem fogja érní. „Nem leszünk az elsők, de utosók sem”.

A cikk érdekessége, hogy jövő időben fogalmaz az olimpiával kapcsolatban, ugyanakkor olyan más versenyek eredményét is közli, amelyek jóval az olimpiai játékok után rendeztek. Feltételezhető, hogy a cikket Benacsek az olimpia után az eredmények ismeretében írta ám kommunikációs okokból jövő időt használt az olimpiai egységgel kapcsolatban. A Hungáriával kapcsolatban számos helyen megjelent az az információ, hogy az Országos Testnevelési Tanács volt a hajó tulajdonosa. A Magyar Nemzeti Levéltárban az OTT dokumentumai között nem található olyan irat, amely a Hungária építésére vagy vásárlására utal, pedig egy ilyen kiadás jóváhagyása nem maradhatott nyom nélkül. A levéltári anyagok közt nincs dokumentum a vitorlázással és a vitorlázók olimpiai felkészülésével sem. Az amszterdami olimpiára utazó magyar csapat anyagi kerete meglehetősen szűkös volt. Számos kérvény és levelezés szólt ebben az időben arról, hogy a vízilabda válogatott tagjainak megfelelő táplálkozáshoz megtalálják a szükséges forrásokat. Ez érzékelteti az OTT szűkös olimpiai büdzsáját. A sportéletet koordináló Országos Testnevelési Tanács testközelben volt a KMYC-nek, hiszen a klub egyik tagja volt Gróf Andrassy Gyula MOB elnök. Kérdéses, hogy behatárolt lehetőségekkel és filléres gondokkal küzdő OTT – amely a Vallási és Közoktatási Minisztérium szervezete volt – milyen módon tudott áldozni a vitorlázók olimpiai részvételére. Egy 6R yacht ára ebben az időben 14-22000 pengő közt mozgott. Nemzetközi versenyzésre a legmagasabb felszereltség kellett. Az 1920-as évek végén havi 200 pengő jó fizetésnek számított. Ebből az adatból kiindulva az olimpiai 6R yacht ára egy középosztálybeli kereső kilenc éves fizetésének felelt meg. Benacsek Jenő cikke nem tér ki arra, hogy a KMYC hogyan választotta ki Gustaf Estlander tervét. Nem számol be a hajó vásárlásának és építésének körülményeiről sem. Egyedül annyit jegyez meg, hogy a vitorlák az angol Ratsey & Laphorn cég készítette. A cikk egyébként végig úgy fogalmaz, hogy Estlander a klubnak tervezte a hajót. Ezt a közölt német nyelvű tervrajz is megerősíti. Bruckner József hajóépítő és restaurátor - akinek családja az 1900-as évek elejétől a füredi hajógyárban dolgozott - úgy tudja, a Hungária kiállítási hajó volt, úgy vetették meg a KMYC-sek. Bruckner József a forrás kapcsán azt válaszolta, hogy “a régiek beszéltek ezt a hajógyárban”.

SZÍNHÁZ MŰVÉSZEI

Operai előadások a Szent Márk-téren

Venezia, július hó
A folytonosan hullámzó emberáradathoz azelőtt, csodálatosság Szent Márk-tér már...

SPORT

A magyar vitorlázók a hollandi vizeken

Amsterdamban, július 30
Egy hete már, hogy ideken vagyunk mi magyar vitorlázók, Amsterdamban és két...

Színházak, orfeumok és kabarék műsora

BUDAPESTI SZÍNHÁZ (4. 58): Szerda: Mers-e Maly? Csütörtök: Mers-e Maly? Péntek: Mers-e Maly? Szombat: Mers-e Maly? Vasárnap este: Mers-e Maly?

MOZI

BEKVÁRÓSI MOZI (4. 24): Szerda: Mers-e Maly? Csütörtök: Mers-e Maly? Péntek: Mers-e Maly? Szombat: Mers-e Maly? Vasárnap este: Mers-e Maly?

Filmszínházak műsora

BEKVÁRÓSI MOZI (4. 24): Szerda: Mers-e Maly? Csütörtök: Mers-e Maly? Péntek: Mers-e Maly? Szombat: Mers-e Maly? Vasárnap este: Mers-e Maly?

SPORTHÍREK

Rommel és Dickentmann a szombat-vasárnapi kerékpáros-pályabajnokságokon. A Budapesti Sport Egylet az érad legcsinosabb kerékpáros-művelőit...

Haics Géza

A Járda augusztusi műsora: Tíds és Lea és Arwana hercegnő vendégjátékát naponta a legelőkelőbb körökben nézi meg a Járdaiban...

Haics Géza

A Járda augusztusi műsora: Tíds és Lea és Arwana hercegnő vendégjátékát naponta a legelőkelőbb körökben nézi meg a Járdaiban...

SPORT

A magyar vitorlázók a hollandi vizeken

Amsterdamban, július 30
Egy hete már, hogy ideken vagyunk mi magyar vitorlázók, Amsterdamban és két...

A vitorlázóversenyeink három csoportban tartják meg. Az első csoport a 12 lábas, úgynevezett „Einhandyolle”-hajók versenye...

Amikor a magyar vitorlázók a hollandi vizeken szerepelték, az akkoriban a világ legjobb vitorlázói voltak. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

A legcsinosabb hajókat a hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat. A hollandiak adták, illetve sorolják ki a legcsinosabb hajókat...

Az olimpián versenyző 6R yacht legénységét a két klub adta össze. A korabeli források nem számolnak be arról, hogyan válogatták ki a 6 méteres kategóriában induló hajó legénységét. Miháلكovics János, Heinrich Tibor, Burger Sándor és Sebők Sándor a KMYC tagjai voltak, Dr. Tuss Miklós a BYC kötelékében vitorlázott.

A magyar és nemzetközi vitorlás szakirodalom úgy tartja nyilván, hogy Hungária Balatonfüreden az Ibusz hajógyárban épült, tervezője a finn Gustaf Estlander. Ez az információ a források mindenfajta ellenőrzése nélkül terjedt el. A 6R yachtok osztályszövetsége is így tartja nyilván a hajót. Sőt, a The Six Metre - 100 years of racing című remek könyv is az 1926-31 közt Balatonfüreden működő IBUSZ hajógyárt jelöli meg építési helyként.

Az olimpián versenyző 6R yacht legénységét a két klub adta össze. A korabeli források nem számolnak be arról, hogyan válogatták ki a 6 méteres kategóriában induló hajó legénységét.

A magyar és nemzetközi vitorlás szakirodalom úgy tartja nyilván, hogy Hungária Balatonfüreden az Ibusz hajógyárban épült, tervezője a finn Gustaf Estlander. Ez az információ a források mindenfajta ellenőrzése nélkül terjedt el.

DIE YACHT

VEREINIGT MIT MOTORSCHIFF UND MOTORBOOT

Segel-Olympia.

(Eigener Bericht.)

Amsterdam, den 31. Juli 1928.
Ein regenfeuchter Himmel hängt über Amsterdam. Es ist so dinstig, daß das große dreimotorige Junkers-Flugzeug, das über dem riesigen Oval des Stadions kreuzt, zwar zu hören, aber immer nur für wenige Sekunden zu sehen ist. Die vielen Flaggen, die der alten schönen holländischen Handelsstadt ein festliches Gepräge geben sollen, hängen müde und regenschwer herab. Trotz des schlechten Wetters sind die Straßen voller Menschen und auch das Stadion, das 40 000 Menschen faßt, ist gut besetzt, obwohl die meisten der Zuschauer unter freiem Himmel sitzen müssen.

Der beneidenswert geräumige Yachthafen der Königlich Niederländischen Segelvereinigung, der dem Bahnhof und damit dem Zentrum der Stadt auf der Nordseite des Hafens, der Binnen „IJ“, gegenüberliegt, ist bis auf den letzten Platz mit Yachten und Booten besetzt. Die besten Plätze sind den Olympia-Yachten eingeräumt. An einem langen Steg liegen die Sechser, mit dem flaggengeschmückten Heck zum Steg. Dreizehn Nationen haben jede ihr bestes Boot und ihre beste Mannschaft gesandt. Gegenüber liegen die Achter, bei denen nur acht Nationen vertreten sind. Hinten, bei den ausgedehnten Schuppen, haben die zehn von Holland für die Olympia zur Verfügung gestellten 12-Fuß-Jollen ihr Plätzchen gefunden. Obwohl die Boote völlig gleich sein müßten, da sie von derselben Werft (Abeking & Rasmussen) über die gleichen Mollen gleichzeitig in Fichte gebaut wurden, sollen sie doch jedesmal neu verlost werden, um Ungerechtigkeiten zu vermeiden. Nur die Segel bleiben stets in den Händen der Teilnehmer. Jeder der 20 Bewerber hat ein nagelneues Segel schon mehrere Tage vor Beginn der Rennen erhalten und konnte sein Segel nach Geschmack eintrimmen. Die zwanzig Segel sind eigens für die Olympia-Wettfahrten von dem holländischen Segelmacher Zeilinger angefertigt und weisen einen sehr bauchigen Schnitt auf. — Ein Teil der Jollensegler hat schon fleißig getrimmt. Der Vertreter Deutschlands, Ed. Beyn (Hamburg), hat bereits mit der 12-Fuß-Jolle „Pam“, die ihm die bekannte holländische Seglerin Fräulein E. de Vlieger liebenswürdigweise zur Verfügung stellte, an der Kaagwoche und zwei Vorregatten in Amsterdam teilgenommen. Man hält ihn hier in Holland für sehr gut und spricht ihm nicht nur aus persönlichen Sympathien, die der Hamburger Segler in reichem Maße unter den Holländern gewonnen hat, allerhand Aussichten zu. Deutschlands Jollensegelsport ist bei ihm in den besten Händen.

Auch der deutsche Sechser „Pan“ mit seinem Eigner, Herrn Laeisz-Hamburg, am Ruder, Huber-München, Wentzel-Hamburg, Paaschen-Hamburg und Thom-

sen-Hamburg als Mannschaft, hat fleißig gesegelt, ohne jedoch über mittlere Leistungen herauszukommen zu sein. Deutschland hat eben noch keine ausreichenden Erfahrungen im Bau dieser internationalen Boote, die von den anderen Nationen konstruktiv zu einer außergewöhnlichen Höhe entwickelt sind. In ein bis zwei Jahren wird dies anders sein. Da werden unsere bewährten Konstrukteure, die es bisher stets verstanden haben, Höchstleistungen herauszubringen, den Vorsprung, den besonders die skandinavischen Länder in den von Anker, Estlander und Björne Aas gezeichneten Booten besitzen, aufgeholt haben.

Für die Olympia-Wettfahrten sind bekanntlich drei Klassen zugelassen: Achter, Sechser und 12-Fuß-Jollen. Die Meterboote — Achter und Sechser — segeln einen Dreieckskurs auf der Zuidersee von etwa 6 sm Länge, wobei die Sechser zwei Runden (also 12 sm), die Achter drei Runden (also 18 sm) abzulaufen haben. Die ersten vier Wettfahrten sind Ausschcheidungsrennen; die dann noch folgenden drei Wettfahrten bringen die Entscheidung. In die Entscheidung kommen nur Boote hinein, die in den Ausschcheidungsrennen mindestens einmal den ersten, zweiten oder dritten Platz belegt haben. Olympischer Sieger wird diejenige Mannschaft, die in den sieben Wettfahrten die größte Zahl von Siegen erreichte.

Bei den 12-Fuß-Jollen ist die Sache etwas schwieriger, da zwar 20 Bewerber, aber nur 10 Boote vorhanden sind. Die Segler werden, um sie durcheinander zu wühlen, in zwei mal zwei Gruppen eingeteilt. Und zwar umfaßt die erste Gruppe Nr. 1 bis 10, die zweite Gruppe Nr. 11 bis 20, die dritte Gruppe alle ungeraden Nummern (also Nr. 1, 3, 5, 7 usw.), die vierte Gruppe alle geraden Nummern. Jede Gruppe segelt zunächst zwei Ausschcheidungsrennen, so daß jeder Teilnehmer — da er ja gleichzeitig zu zwei verschiedenen Gruppen gehört — vier Ausschcheidungsrennen segelt. Nach diesen Ausschcheidungsrennen werden durch eine einfache Punktwertung, wobei jedesmal die Platzziffer die Punktzahl ergibt, die zehn Besten ausgewählt. Diese segeln noch vier weitere Rennen. Olympischer Sieger ist, wer in allen Rennen (Ausscheidungsrennen und Entscheidungen) die meisten Siege erzielt hat. Die Bewertung ist einfach und übersichtlich. Besonders sympathisch ist an ihr die ausschließliche Berücksichtigung des Sieges. Es wird hierbei der Fehler mancher Punktwertungen vermieden, bei denen ein gutes Durchschnittsboot, das niemals Erstes war, im Endergebnis oft besser abschneidet als ein mehrfacher Sieger, der mal Pech gehabt und eine Wettfahrt gründlich verpatzt hat.

Die Teilnehmer an den Olympiarennen ergeben sich wie folgt:

8-m-R-Klasse.				
Name des Landes und Steuermanns	Name der Yacht und Unterscheidungsnummer	Konstrukteur und Konstruktionsjahr	Bauwerft	Eigner
Argentinien, E. Iglesias	8/A2, Cupidon III	Bellat et Cartera, 1925	J. Guédon	R. Iglesias
England, E. J. Roney	8/K15, Feo	Camper et Nicholson, 1927	C. E. Nicholson	Miss Roney
Frankreich, D. Bouché	8/F1, L'Alie VI	Arnaud, 1928	P. Arnaud	Mme. V. Hériot
Holland, Ir. J. C. v. Hoowerff	8/H1, Hollandia	Amst. Scheepswerf, 1926	G. de Vries Lentsch Jr.	Ir. L. Doedes et M. de Wit
Italien, F. Giovannelli	8/I11, Bamba	Cantieri Baglietto, 1928	Baglietto	F. Giovannelli
Norwegen, M. Konow	8/N, Noreg	A. S. Anker et Jensen, 1928	Joh. Anker	Halfd Hansen
Schweden, J. Sandblom	8/S3, Sylva	Holms Jachtvardi, 1927	T. Holm	J. Sandblom
Vereinig. Staaten, E. Weston	8/US4, Babe	Abeking et Rasmussen, 1928	Burges	Owen Churchill

6-m-R-Klasse.				
Name des Landes und Steuermanns	Name der Yacht und Unterscheidungsnummer	Konstrukteur und Konstruktionsjahr	Bauwerft	Eigner
Belgien, A. H. Snyers	6/B7, Ubu	Fife et Sons, 1927	William Fife	Syndicat Ubu
Dänemark, W. Velt	6/D36, Hhli	Björne Aas, 1927	Björne Aas	W. Velt
Deutschland, E. F. Laeisz	6/G2, Pan	Abeking et Rasmussen, 1928	Ab-king et Rasmussen	E. F. Laeisz
Estland, N. Wedekschin	6/C2, Tutti V	Arendals Batvardi, 1921	G. A. Estlander	E. Fabbe
Frankreich, Baron Ph. de Rothschild	6/F19, Cupidon Viking	Björne Aas	Björne Aas	Baron Ph. de Rothschild
Holland, H. J. Plooyers	6/H11, Kempbaan	A'damsche Scheepswerf, 1928	G. de Vries Lentsch Jr.	H. J. Plooyers
Italien, G. L. Reggio	6/I39, Twins II	Cantieri Baglietto, 1926	Baglietto	F. Oberi
Norwegen, Joh. Anker	6/N31, Norna	A. S. Anker et Jensen, 1928	Joh. Anker	S. Kgl. H. Kronprinz Olaf von Norwegen
Portugal, F. Burnay	6/P1, Camelia	V. Despuols, 1925	Despuols	Club Nautique de Portugal
Schweden, H. Reuter	6/S35, Ingegerd	Arendals Batvardi, 1928	G. A. Estlander	H. Reuter
Spanien, L. de Arana Urquien	6/E18, Fruits	H. Sagrevi, 1928	Fernin Beraza	Real Sporting Club
Ungarn, Dr. J. Mihalkovics	6/M3, Ungern	Abrahamson et Börjesson, 1928	G. A. Estlander	Kir. Magyar Jachtclub
Vereinig. Staaten, H. F. Whiton	6/US31, Frieda	H. Nevons, 1927	C. Crane	H. F. Whiton

A HUNGÁRIA AZ OLIMPIA UTÁN – A DERESKEI FODOR CSALÁD

Sebők a cikkben olvasmányosan ismerteti a rivális csapatok hajóit és megjegyzi, hogy a Hungáriának nagyon sok nézője van, mert "remekbe készítette a stockholmi gyár". A Hungária Amszterdamban angyalos magyar lobogó alatt hajózott. A cikket Sebők a következővel zárja:

"A csapat bízik a jó szereplésben és reméli, hogy a győzelmi árbócon is lengeni fog a magyar lobogó."

Az olimpiai 6R yachtról tudósító két korabeli cikk egyike sem részletezi, hogy miért választották a finn Estlander terveit és mi volt az oka annak, hogy egy svéd műhelyben épült hajót vett az olimpiára a KMYC. Feltételezhető, hogy a hajótervezőként a korszak egyik legjobbjaként számon tartott Estlander tervétől és a patinás Abrahamson & Börjesson gyártól azt várta a KMYC, hogy jobb igazán ütöképes hajót kapnak.

OLIMPIA – A FUTAMOK

A hét futamból álló versenyen a Hungária az első négy napon állt rajthoz. Az első futamon a tizedik helyen ért célba, a második napon hetedik lett. A harmadik futamban a Hungária összeütközött a norvégok Norna nevű hajójával. A Norna a Norvég Királyi Yacht Klub hajója volt. V. Olaf norvég trónörökös legénységként vitorlázott a hajón, a 6R yachtot Johan Anker kormányozta. Az esetről elterjedt legenda szerint az ütközés azért történt, mert a norvég király egy régi tengeri íratlan szabály szerint vitorlázott, amely szerint egy királynak mindenhol útjoga van. A magyar egység az IRYU – a nemzetközi vitorlás szövetség versenyszabályai szerint hajózott és nem adtak útjogot. A mítosz szerint zsűri döntése kimondta, hogy az olimpia, a fair play alapjaira épülő verseny, ahol még a királyoknak sincsenek előjogaik. A Hungáriával kapcsolatban mindenhol ez a szimbolikus tartalmakkal erősen átszőtt történet jelenik meg. A valóság ezzel szemben teljesen más. A Die Yacht beszámolója szerint az eset a következőképpen történt:

"A harmadik futam startja igencsak szerencsétlen volt. A startágyú felmondta a szolgálatot és az azonnal betöltött második patron sem sült el. Ezután zászlókkal jelezték a rajtot, ezeket azonban nem lehetett jól látni. A mezőny egyes hajói úgy gondolták, hogy érvénytelen a rajt. A Norna attól tartva, hogy korai rajtot csinál, hirtelen jobbra fordult, itt azonban a magyar hajó útjába került, amely nem tudott kitérni és a két hajó összeütközött. Mindkét hajó óvást jelentett, a Norna oldalán hatalmas lyuk tátongott."

A cikk szerint mindkét hajó feladta a futamot, az óvást visszavonták. Nem kizárható, hogy valaha létezett királyi útjog a hajózásban, ám az szinte teljesen kizárható hogy ebben az esetben ez a régi íratlan szabály vezetett volna az ütközéshez. A hajót nem V. Olaf herceg kormányozta, hanem Johan Anker. A norvég vitorlázó az 1908-as olimpián Londonban 8R yacht kategóriában versenyzett és negyedik helyen végzett, az 1912-es Stockholm-i olimpián pedig 12R yachttal aranyérmet nyert. Az ütközés legendájával kapcsolatban érdekes lenne feltárni, hogy miért és hogyan született.

A korabeli magyar sajtó mindössze három alkalommal tudósított a vitorlás versenyekről. A Nemzeti Sport augusztus 3-án számolt be a vitorlás versenyek megkezdéséről. A rövid írás megjegyzi, hogy az első futamban gyengén szerepelt a magyar csapat, 6méteres jolle kategóriában 10 helyen végeztek, 12 lábas jolléban Uhl Raul a 9. helyet szerezte meg húsz indulóból. A cikk kitér arra, hogy a verseny hat napon át tart és a magyar csapatnak az első napi gyenge szereplés ellenére lehet esélye helyezésre. A nemzeti sport augusztus 10-én már arról számolt be, hogy véget értek a vitorlás versenyszámok. A cikk kiemeli, hogy V. Olaf herceg, a norvég trónörökös nyerte a versenyt 6 méteres kategóriában és ezzel királyi felség először írta bele magát az olimpiák aranykönyvébe. A cikk nem említi a magyar versenyzők eredményét. A Budapesti Hírlap augusztus 10-én részletesen beszámolt a magyar vitorlázók eredményéről. Kiemeli, hogy a 6méteres jolle kategóriában a második futamban elért jó eredményét a csapat nem tudta megismételni. Az írás beszámol a helyezésről és arról, hogy a vitorlázók mikor érkeznek a Keleti Pályaudvarra. A cikk azzal a megjegyzéssel zárul, hogy "senki ne várja őket a Keletiben, mert szegényükben Kelenföldön úgymint leszállnak".



Béla lett. 1932-ben dr. Ugron Gábor lett a frissen létrejött Magyar Vitorlás Szövetség elnöke. A következő tíz évben a magyar vitorlás sportot máig meghatározó, az európai vitorlázásban élenjáró programok indultak el. Akkoriban épültek a Balatonon a klasszikus vitorlásflották, felvirágzott a versenyélet. Megszervezték az első Kékszalagot, Csillagtúrát, rendszeressé váltak a nemzeti bajnokságok. 1933-ban a Balatonon rendezték a sportág történetének első Európa-bajnokságát. 1937-ben a magyar vitorlázók főszerepet játszottak az Európai Vitorlás Szövetség megalakításában is.

A Hungária versenyszerepléséről 1928 és 1938 közt nem áll rendelkezésünkre adat. Feltételezhető, hogy a hajót mellőzték. 1938-ban a KMYC-től 10 ezer pengőért megvásárolta Dereskei Fodor Lajos budapesti építész. Fodor az 1920-as években kezdte építész karrierjét Budapesten, a harmincas évek közepére az egyik legjobban menő építésszé vált. A belváros olyan ikonikus modernista / bauhaus épületeit tervezte, mint a Galamb utca 5-7 vagy a Rákóczi út 27 alatt álló épület. Dereskei Fodor Lajos fia elmondása szerint eltökélt versenyvitorlázó volt, folyamatosan kereste a legjobb hajót.

“Mindig Földváron voltunk, bár ott állítólag 1 éves vagy 2 éves koromban beestem a stégről a vízbe, és akkor már majdnem megfulladtam, csak szerencsére időbe észrevették. Mert ott a vízparton a sétányon béreltük mindig azt az Ara-villát, illetve bérelte édesapám. Legelőször azt hiszem 22-ese volt, mindegy, arra már végképp nem emlékszem ugye. '37-ben, mikor én 2 éves voltam, úgyhogy ez se az én emlékem, akkor vett egy 30-as cirkálót. A Rabonbán 1-et, azért, mert az Ugronék megépítették a Rabonbán 2-t, az '37-ben volt. 30-as cirkáló volt. Akkor édesapám megvette tőlük ezt az 1-et, Rabonbán 1-et, persze átkeresztelte Tatárnak. Az élet fonákja, hogy ez aztán Partizán lett, és én üdülőket vitorlázattam rajta '53-54 nyarán. Fonák helyzet. Tulajdonképpen végig kapcsolatban maradtam a dolgokkal. '38-ból vannak megint emlékeim, akkor vette meg a Hungáriát, és adta el ezt a 30-as cirkálót, tehát '38-ban.”

Fodor Péter szerint édesapja a háború alatt, egészen 1944-ig versenyzett a hajóval. A Hungária történetének ellentmondásos pontja az 1947-es Kékszalag győzelem, ahol Tóth Kálmán szerepel kormányosként feltüntetve. Fodor Péter cáfolja, hogy édesapja kiengedte volna a kezéből a kormányt a saját hajóján.

“Az a baj, hogy a vitorlástársadalomnak végig volt különböző sajtója saját, de pont ebben az azt hiszem '45-48-ig nem volt saját újságja a vitorlásszövetségnek. De egyébként megvannak és azokban minden megtalálható, hogy édesapám melyik versenyen ő nyert vagy hányadik lett van mi volt, de mindig ő volt a kormányos. Le volt igazolva. Bennem még felmerült, hogy talán nem volt '47-ben verseny rajtengedélye, vagy valami ugye, mert, hogy nem volt klubban, akkor lehet, hogy vagy valakit megkért, hogy az ő nevében, ugye. De utána is szerepelt, tehát igen, és klubtag is volt és én nem tudom, hogy akkor hogy volt, hogy sportorvosi vagy verseny mik kellett hozzá? De érdekes módon ez mindig rendben volt. Most ez a Kékszalagon nem tudom, mi lehetett vagy miért nem?”

Itt a Káli bácsinál elnézést, hogy beleszólok (Fodor Péter felesége) nem voltak egyéb versenynyeresi eredményei. Komoly versenyeken Káli bácsinak nem volt. Tehát olyan valószínűtlen, hogy valaki egyszer csak megnyeri a Kékszalagot, és se előtte, se utána. Én nem vitatom, lehet, hogy rajt volt a hajón is ugye, és utána édesapám meghalt egy évre rá, ki tudja, hogy 10 évvel később, hogy mi volt, vagy, hogy volt, és akkor én azt kezdem mondani, hogy én nyertem, mert rajta voltam a hajón. Ez tisztázatlan, engem is felajzott, én utána fogok menni, azt tudom, hogy a vitorlásszövetségnek hivatalos lapja nincs, jegyzőkönyv ... De szerintem akkor is kellett lenni sportújságnak, akkor még nem Népsport volt, hanem nem tudom, hogy hívták. Tehát én most arra gondoltam, hogy utána fogok kajtatni, mert most nekem is bekerült a bogár ugye, hogy mi van, eddig ezt nekem senki nem merte mondani, a szemembe, Káli bácsi se, nekem nem merte mondani, hogy ő nyerte.

Az 1947-es Kékszalag trófea a Fodor család birtokában van és ez megkérdőjelezhetetlenül igazolja, hogy az 1947-es tókerülőt Dereskei Fodor Lajos nyerte. Fodor Péter elmondása szerint azt a Vigadó téri épületet, amelyben édesapja irodája volt, a második világháborúban lebombázták. Dereskei Fodor Lajos egy pánccsaszékben őrizte a legfontosabb terveket és okiratokat, itt lehetett a Hungária tervrajza is.



fent: a Hungária daruzása Rotterdamban / Tuss Miklós fotója

lent: a Hungária legénysége: Miháلكovics János, Sebők Sándor, Burger Sándor, Tuss Miklós, Heinrich Tibor



INTERNATIONAL 6-METRES CLASS*

COUNTRY	YACHT	1st DAY		2nd DAY		3rd DAY		4th DAY		5th DAY		6th DAY		7th DAY		RESULT
		Time	Order of merit	Time	Order of merit	Time	Order of merit	Time	Order of merit	Time	Order of merit	Time	Order of merit	Time	Order of merit	
Norway	Norma	3. 0.20	I	1.53.17	I	retired	XII	2.14.34	I	2.15.47	II	2.23.45	II	—	—	I
Denmark	Hi-Hi	3.14.38	XI	1.55.26	III	2.13.25**	XII	2.16.43	VI	2.21.14	VI	2.23.40	I	2. 3.18	I	II
Estonia	Tutti V.	3. 5.06	VI	1.56.55	VI	2.14.01	II	2.15.13	III	2.14.27	I	2.24.13	III	2. 4.37	III	III
Holland	Kemphaan	3. 5.45	VIII	1.55.58	V	2.13.21	I	2.15.35	IV	2.21.40	VII	2.27.53	VII	2. 6.42	V	IV
Belgium	Ubu	3.10.45	IX	1.54.32	II	2.14.01	III	2.14.57	II	2.18.48	IV	2.24.22	IV	2. 4.46	IV	V
United States	Frieda	3. 0.40	III	1.55.34	IV	retired	XII	2.15.42	V	2.19.09	V	2.26.25	V	2. 3.55	II	VI
Sweden	Ingegered	3. 0.31	II	2. 0.21	VIII	2.15.44	V	2.16.59	VII	2.18.15	III	2.27.15	VI	2. 9.17	VI	VII
France	Cupidon Viking	3. 3.51	IV	2. 1.31	IX	2.15.13	IV	2.20.16	XI	not classified	—	—	—	—	—	VIII
Germany	Pan	3. 4.07	V	2. 2.13	XI	2.22.22	VII	2.19.58	X	not classified	—	—	—	—	—	IX
Italy	Twins II	3. 5.19	VII	retired	XIII	2.16.16	VI	2.19.33	IX	not classified	—	—	—	—	—	X
Hungary	Hungaria	3.11.49	X	1.59.29	VII	retired	XII	2.18.05	VIII	not classified	—	—	—	—	—	XI
Portugal	Camelia	3.32.08	XIII	2. 2.28	XII	2.22.26	VIII	2.26.27	XII	not classified	—	—	—	—	—	XII
Spain	Fruits	3.15.55	XII	2. 1.51	XI	non-starter	XIII	non-starter	XIII	not classified	—	—	—	—	—	XIII

* For rules of contests see page 870.
** Disqualified.



fent: olimpiai emlékérmek

középen: eredménytábla 6 méteres osztályban az 1928-as olimpián

lent: Fodor Péter

A háború után az építész nagyon sok pénzt költött arra, hogy a romok alól kimentse pánccsokrányt. A munka eredményes volt, megtalálták a pánccsokrányt – ám a benne lévő iratok mind elégték, egyedül egy keményfa feszület maradt sértetlenül. Dereskei Fodor Lajos irodáját 1951-ben államosították, telkei és egyéb vagyontárgyai – ide érve a Hungáriát állami tulajdonba kerültek.

“Tehát annak az utcának Duna-part felőli oldalán volt négy telek. Angol-magyar királynő szálloda vagy mi volt. És azt bontották le, és annak a helyére építettek. A háború alatt az épület vasbeton szerkezete készült el. Úgy gondolom, hogy ez kellett az államnak és akkor kitalálták, hogy ezt hogy lehet megszerezni, mert ezek a papírok vannak, hogy telekkönyvtől jött a végzés, telekkönyvi hatóságtól, hogy megkeresésre a Magyar Állam tulajdonába szálltak ezek át. Na most mondom, se iroda, semmi nem volt, a lakáson amit találtak, elvittek, és a Balatonon elvitték a hajót. Na most ez is úgy volt, hogy megjelent négy ember, és a pénzügyi központ fedőnév alatt csinálták. Tehát se nem ÁVO, se nem nem tudom mi, egy úgynevezett Pénzügyi Központ volt ez a műintézet, ami ezt bonyolította, és akkor ott megjelentek a hajón, közölték, hogy ezt elvették, papír semmi és ugye akkor ott volt a Honvéd Sportegyesület a mai Spartacus és akkor bementek a Dolesch Ivánhoz, az volt az edző, jó nevű edző volt és mondták, hogy itt van ez a hajó, tessék, ajándék ugye. És így került a Honvédkhoz, aztán utána egy idő után volt Művész, meg mit tudom én, most Spartacus ott a szigeten, hát egyértelmű, a hajó ott állt a kikötő végén és odaadták, hát aztán amikor a Dolesch megszüntette a nagyhajókat, mert már csak kishajókba dolgozott, akkor a nagyhajók elkerültek, mert volt ott a Honvédnak több nagyhajója is, és akkor eladta, vagy hogy ment akkor, vagy könyvjóváírás, vagy csere, aztán ugye hanyadik gazda lett, azt tudom, hogy egy jó ideig az OMFb-nél volt.”

Fodor Péter szerint 1951. augusztus 30-án vették el a hajót és ugyanebben az időben államosították Dereskei Fodor Lajos építészirodáját. A hivatalos dokumentumok szerint az építészeti üzem felszámolását rendelték el. Az építész nem sokkal élte túl vagyonának elkobzását, 1952-ben elhunyt. Mindez a balatoni hajók elkobzásának tipikus forogatókönyve szerint zajlott.

1951-1965: BALATONFÖLDVÁR ÉS A SZPARI

A Magyar Királyi Yacht Klub a második világháború idejéig három klubhállyal működött. Volt egy Tihanyban, Füreden és Balatonföldváron. A három közül a földvári központ volt a legnagyobb és itt zajlott a legtöbb verseny. A Hungária bázisa mindvégig Balatonföldvár volt. A háború után a KMYC nevet változtatva Köztársasági Yacht Klub néven működött 1948-ig. A telepet és a hajókat az Elhagyott Javak Kormánybiztossága 1948-ban a Honvéd Vitorlás Egyletnek adta. A telep és klub vezetésével Dolesch Ivánt bízták meg, aki eredetileg sí edzéssel foglalkozott. 1950-ben a klub nevet változtatott és létrejött a Budapesti Honvéd Sport Egyesület Vitorlás Szakosztálya. 1956-ban a telepet és a vitorlás szakosztályt a Budapesti Honvéd leadta. A telep és a hajópark Balatoni Építők Sportegyesület néven működött 1957-ben. 1958-ban vagy 1959-ben a telep üzemeltetője a Művész Sportegyesület volt, amelyet a Vígszínház Szakszervezeti Bizottsága felügyelt. 1963-ban a telep a Budapesti Spartacus SE kezébe került és egészen 1988-ig működött. Dolesch Ivánnak köszönhetően a balatonföldvári telep a kishajózásra és a versenysportra koncentrált. Fodor Péter, aki Földváron a klub egyik alapembere volt és a Huba nevű hajóval versenyek szervezésében és mentésben volt az egyik legjobb szakember, elmondta, hogy a nagy hajók klub vezetőjének, Dolesch Ivánnak terhet jelentettek.

“Egy nagy hajó üzemeltetése rettenetes sokba került, egy-két ember tudott csak rajta versenyeztetni, ugyanakkor abból a pénzből 10-20 kisebb versenyhajót tudott üzemeltetni, és rajta 20-30 embert versenyeztetni.”

1950-es években a Hungária meglehetősen rossz állapotban volt, ezt Bartos Dénes, Erdélyi Béla és Fodor Péter egybehangzóan elmondták. Palánkhijája miatt amikor megdőlt, a víz ömlött a hajótestbe. Ezt szemléletesen érzékelteti Besse Lajos Hihetetlen történetek 1950-1956 című írásának részlete:

“Visszatérve azonban a nagyhajókra. Jött még az ötvenes évek elején is egy csoda hajó, a 6R, a “Hungária”. Ez még akkor a Fodor család tulajdonában volt, de Péter papája már rosszat sejtett és beadta a szakosztályba, mielőtt meg elállamosították volna tőlük.



A Bruckner család hajóépítő műhelye Balatonfüreden

Így nyertünk meg egy remek hajót, sőt Petert is, aki rövidesen Venyige, azaz Berecz Tibor keze alatt szuper Huba (mentőhajó) kormányos lett. A "Hungárián" biztos sok ifi nyüzsgött, nem emlékszem a csapatokra, lányokat nem vittek a szemetek. (Igazuk is volt, mert verseny közben sok meló volt rajta. Ha a vitorla a baloldalon állt (backboard) - az elrohadt fenékdesszkák a tökesúly mellett, kb. 1 cm kinyíltak és ömlött bele a tavi víz. Menet közben erős Istent tisztelő és markos, ex-folyamőrök mertek két vödörrel állandóan a vizet."

A hajóra Művész Sportegyesület idejében kajütöt építettek, a hajót később kormányzó Bartos Dénes közlése szerint azért, mert az oda járó vendégek nem akartak kishajókkal vitorlázni és egy rendes vitorlástól elvárták, hogy legyen rajta ház. Schilian Irén 1959 és 1963 közt legénységként vitorlázott a hajóval. A balatonföldvári Spartacus nagyszonya elmondta, hogy ebben az időben Dr. Szinte László és Hortobágyi Ottó kormányozták a hajót. A Hungáriának hatalmas nimbusza volt. Bár állapota nem volt jó, minden versenyen tiszteletet váltott ki a hajó megjelenése. Mindenki tudta, hogy a Hungária volt az első magyar hajó az olimpián és emlegették a norvég királlyal való ütközést. Dr. Szinte László kormányos minden verseny nap reggelén erdei cikláment vásárolt a földvári vasútállomáson és a Hungária fedélzetére rakta a virágot. Schilian Irén elmondása szerint Szinte László mindig azt hajtogatta, hogy ennek a hajónak ez jár.

A HUNGÁRIA NAGY KORSZAKA A CIRKÁLÓ OSZTÁLYBAN – AZ OMFB IDŐSZAK

A Hungária 1965-ben került az Országos Magyar Fejlesztési Tanácshoz. A hajó eladását Bartos Dénes járta ki az OMFB-nél. Erdélyi Béla közlése szerint 6R ellenértéke két Holdorf típusú repülő hollandi volt. Ezekkel a hajókkal alapozta meg a Spartacus a hajóosztályban elért eredményeit. Bartos – a róla megjelent portréban a következőképpen meséli el a történetet:

1965 tájkán így úszott a képbe újra a Hungária. S a Hungáriával elúsztam a Honvédtól, el Földvállról. A hajó ugyanis egyike volt azoknak, amelyekkel egy barátom, Bodó Laci közreműködésével megalakítottuk az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság füredi szakosztályát, és elkezdtünk 6R Yachtozni. Azzal kezdtük, hogy lebontottuk a hajóra hányt kajütöt, amelyet az akkorra azt hiszem már Művész Telepre átkeresztelt Honvédban gányoltak rá. És megcsináltuk az első hazai aluárbcot is, amelyet csak néhány éve döntöttek ki a Hungáriából.

A hajót 1965-ben a Balatonfüredi Hajógyárban felújították, a palánkozását kicserélték. A munkát Németh István irányította, a felújításban részt vett Bruckner József aki az ezredfordulóra a fa hajók felújításának egyik legelismertebb szakértőjévé vált. Bartos néhány év Hungáriázás után az OMFB kötelékében Dragonnal versenyzett, majd visszatért a 6R yacht fedélzetére. Ebből az időszakból maradtak fenn hiteles versenyeredmények. Bartos Dénes kormányzásával a Hungária a Magyar Nagyhajós Bajnokság összevont cirkáló osztályában 1966-ban és 1967-ben országos bajnoki címet nyert. Bartos elmondása szerint ő vitte be az OMFB-be Hillier Zoltánt, aki 1969-ban, 1970-ben, 1973-ban és, 1974-nyert a Hungáriával. Bartos rövid időre visszavette a stafétát és 1979-ben és 1980-ban nyert. 1981-ben és 1983-ban Gömör Pál kormányozta győzelemre a Hungáriát. Ezután a VPOP parancsnok Balogh György vitte a hajót és nyert bajnokságot a következő években: 1984, 1985, 1988, 1989, 1990. A Hungária utolsó dobogós helyezését 1999-ben érte el, akkor második lett.

A Hungáriát az 1980-as évek elején javította Bruckner József hajóépítő mester. Bruckner az orrmerevítőt cserélte, ehhez le kellett emelnie a decket. A hajó utolsó teljes felújítását 2003-ban végezte el Pálinkás Csaba. A hajót az 1980-as évek közepétől kormányzó Balogh György által rendelkezésemre bocsájtott dokumentumok szerint a felújítás 4,5 millió forintba került. Ekkor a hajót teljesen lecsiszolták, eltávolították a lakkozást, epoxy laminálták a decket majd teakfával borították be, javították a palánkozást és számos veretet kicseréltek. A felújítás a szakmabeliek szerint inkább ártott a hajónak, mint használt. Az állami klubok az 1990-es évekre kivéreztek, a forráshiány megpecsételte a hajók sorsát. A klasszikus hajók történetét kutató Haffner István a következőképpen írta a folyamatot.

“És aztán a Hungária. Ha megnézed az állami hajóknak az a sorsuk, hogy miután lepusztulnak, gazdátlanok válnak, mert akkor már a kutyának se kell, mert már szar. És az meg fordul a fejükben, hogy a saját pénzükből lehet rá költeni. Ez valahol érthető is, mert most előfordulhat ad absurdum, hogy nekem van egy ilyen egyesületi hajóm, és akkor ráköltök egy



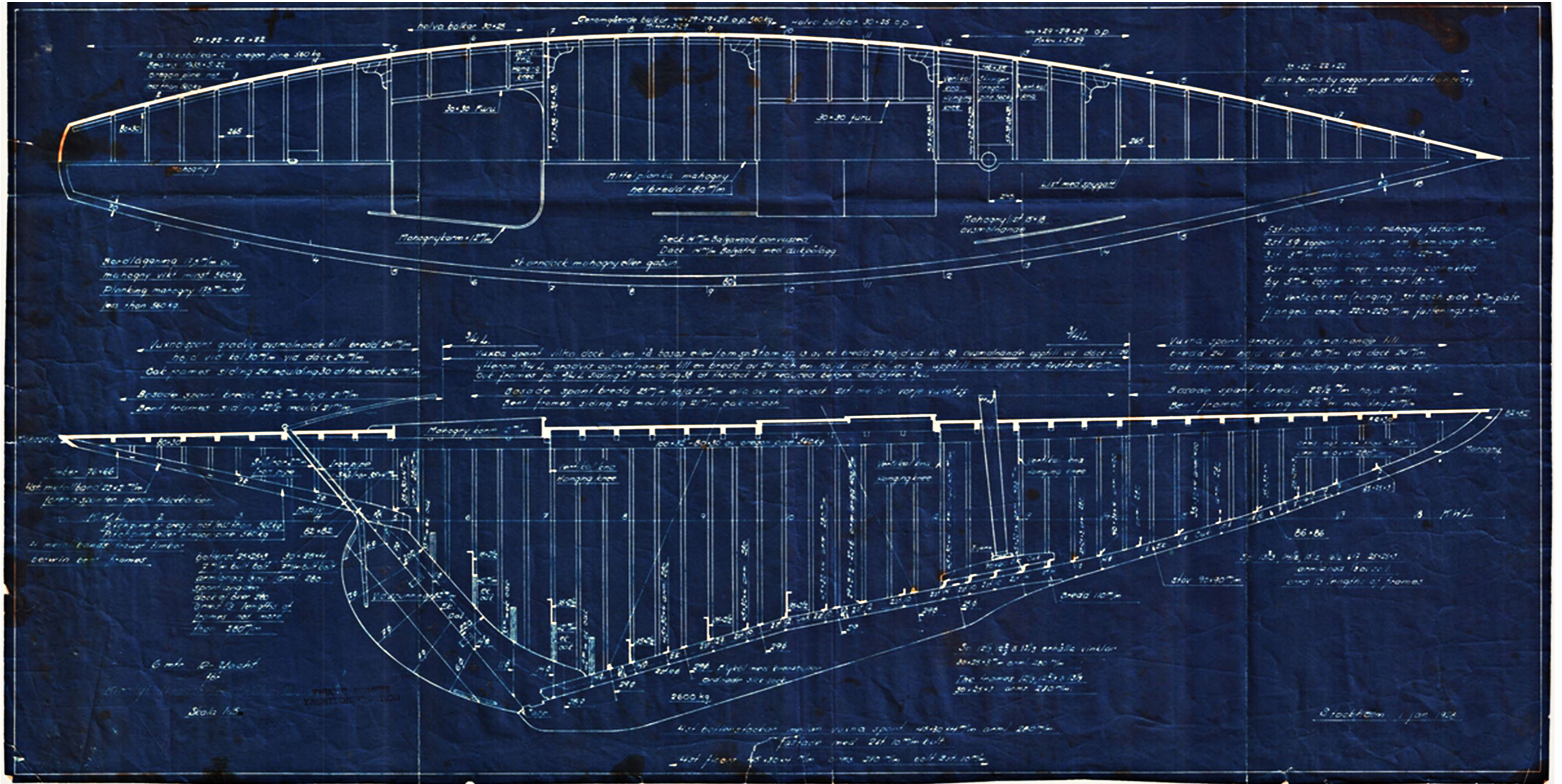
csomó pénzt, és a szakosztály azt mondja, hogy holnaptól kezdve nem a Józsi, hanem a Jancsi lesz a kormányos, és akkor ugrott a pénzem. Szóval általában azt mondják, hogy aminek két gazdája van, annak egy sincs. Na most ugye egy egyesületnek az egyik gazdája az, aki a papíron a tulajdonosa, a másik gazdája meg az aki a hajót viszi, mert azért az mindig úgy volt, hogy emlékszem MAHART-os hajóknál is, megvan a kijelölt kormányosok és akkor azok évtizedekig vitték. Egy jó példa volt a valaha Lidércnek nevezett később Sirály néven futott ez Európa 30-as, az a banké volt, az Állami Fejlesztési Banké, s a Baráth Stefi vitte. Hát a Baráth Stefi egy osztályvezető igazgatója volt az Állami Fejlesztési Banknak valamelyik osztályának és hát ő volt a szakosztályvezető, és övé volt a Sirály. Azt halál pontosan úgy kezelte, mint én a saját hajómat, csak a hajó az a banké volt, és ő volt a kormányos, a másik meg a hajó az enyém volt és én voltam a kormányos. Mikor a Sirály kezdett lepusztulni, akkorra a banknak erre már nem volt pénze. Eladták. E eladták valakinek, és egy magánzónak, aki hát úgy nagyjából helyrehozta.”

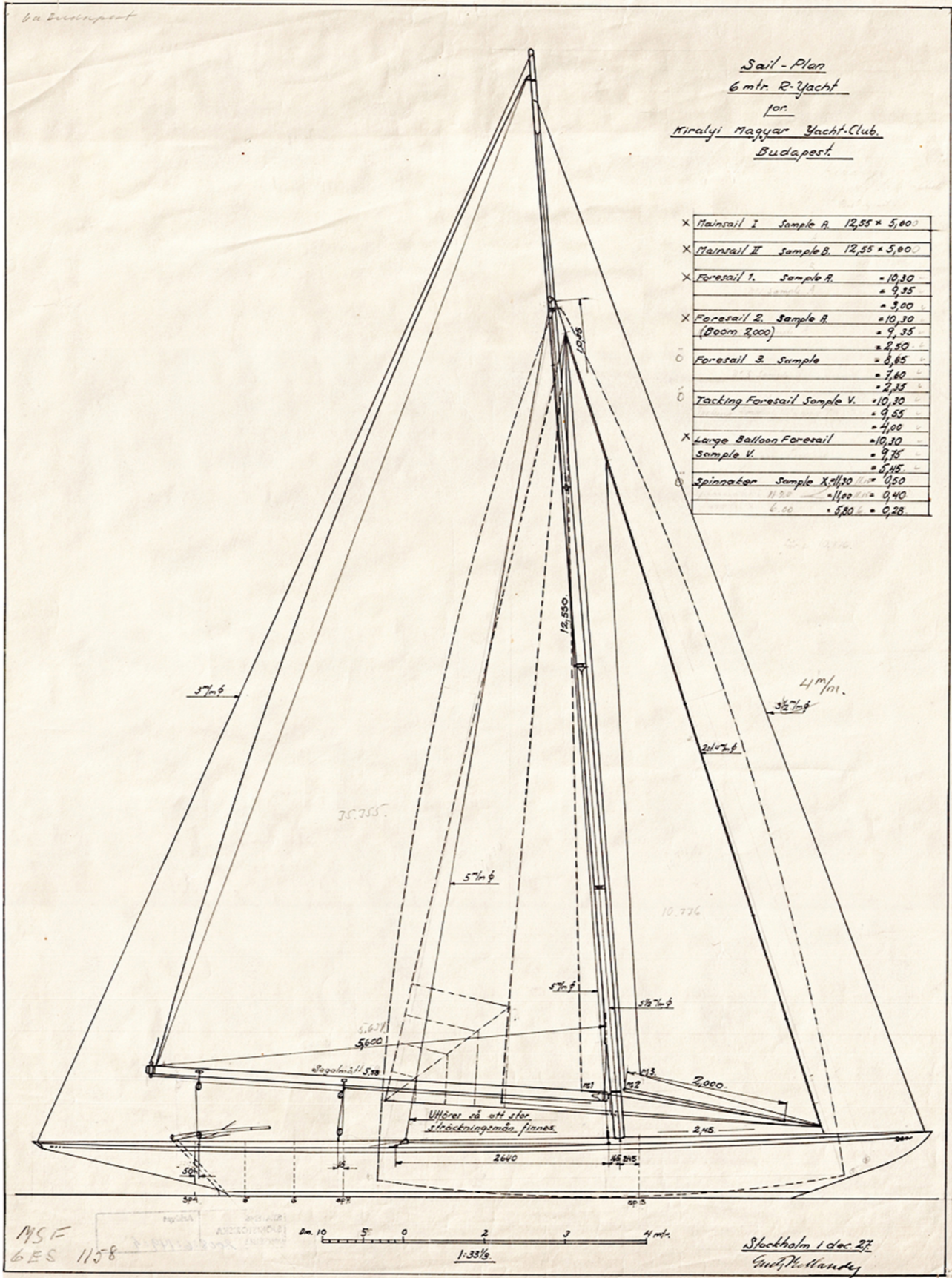
Balogh György a 2000-es évek közepétől komoly energiákat mozgatót meg annak érdekében, hogy a Közgűjteményi Ellátó Szervezettől megvásárolják és felújítsák a Hungáriát. Balogh nem talált érdeklődőt. Amikor a hajóval vitorlázó csapat nyugdíjba ment és Balogh szavaival élve elfáradt, lerakták a Hungáriát. Utoljára 2008-ban volt vizen, ezután Tihanyban az ÁFI kikötőben állt a parton.

KÖZVETKEZTETÉSEK

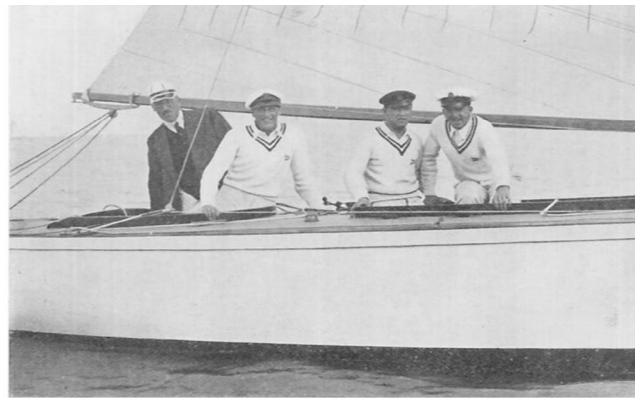
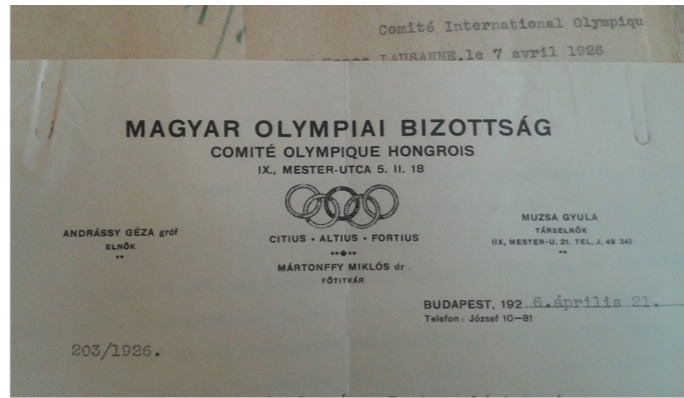
A Hungária 6R yacht a magyar olimpiai vitorlás versenyzése szimbóluma lehet. Ez volt az a hajó, amely először szerepelt magyar színekben az olimpián, az indulás két klub közös munkájának eredményeképpen jött létre. A Hungáriának az olimpiai szereplés, az 1947-es Kékszalag győzelem és az 1965-85 közti nagyorszakban elért eredményei miatt komoly nimbusza van a magyar vitorlázásban, ugyanakkor a hajót a szakmai közönség mégsem rangján kezeli. A hajó történetével kapcsolatban idáig sok téves információ rögzült. A hajóhoz szimbolikus tartalmakkal átszőtt legendák kötődnek – ilyen a norvég királlyal történt ütközés. E legendák azonban nem igazak, azokat részinformációk alapján a kortársak generálták.







vízben amúgy is...
 lását és hogy ilyen módon végül elejét az...
 rint is előállható gyomor idegességnek, amit a kimerült szervezet és
 késő éjjeli téplálkozás vontak maguk után. Ez az energia-táplá-
 lás abból állott, hogy a fentebb hivatkozott uszók és vízpológa-
 tések mindegyike egy a Császárfürdővel szomszédos tejasarnokban min-
 den ilyen késői alkalomkor fél liter tejet, két tojást és két darab ke-
 nyeret kaptak. Ennek a szükségessége a folyó-évben is elő fog állni,
 abban az esetben, ha a tréning alkalmak a mult évihez hasonlók mara-
 nak. A magunk részéről kijelentjük, hogy minden más ellentétes felté-
 gással szemben is a mai gazdasági helyzetben olympiai győzelmeink felé
 való törekvésünkben még a cél által szentesítendő eszközökre való hi-



A norvég trónörökös — olimpiai bajnok
 A vitorlás versenyek utolsó futamait is le-
 bonyolították a az eredmények összesítése
 után a három egyes kategória bajnoksága
 Franciáország, Svédországnak és Norvé-
 giának jutott. Norvégia számára a hat méteres
 hajók csoportjában **Olaf trónörökös** szerezte
 meg a bajnokságot. A norvég trónörökös győ-
 zelmével beírta nevét az olimpiai bajnokok
 aranykönyvébe, amelynek hosszú névsorába
 először került egy királyi fenség neve.
 8 méteres olimpiai bajnok: Franciáország
 L'Aile: Bouche, 2. Hollandia "Hollandia" van
 Hoolvert, 3. Svédország (Sylvia) J. Sand-
 blom.
 6 méteres olimpiai bajnok: Norvégia
 (Norma) Olaf trónörökös, 2. Dánia (Hih) W.
 Vett, 3. Észtország (Tutti V.) m. Neekstén.
 12 lábás jolle olimpiai bajnok: Svédország
 (Thorell), 2. Norvégia (Robert), 3. Finnor-
 szágnak (Bromann).
 8 méteres csapatverseny olimpiai bajnok:
 Svédország, 2. Hollandia, 3. Norvégia.
 6 méteres csapatverseny olimpiai bajnok:
 Észtország, 2. Norvégia, 3. Svédország.
Keresztes Lajos hazatért
 Az olimpiai birkózók lelkes fogadtatása
 Ma délután nagyszemélyesen fogadták a
 három győzteset, amely Keresztes Lajos, a
 birkózás hősi hősi magyar olimpiai bajnok
 és a többi olimpiai versenyző birkózók

18 DIE YACHT Nr. 32/1926

Das gutehalten Feld der 4-m-R-Yachten der 'Lafayette' nach dem Start.

Wasserläufer	Wasserläufer	Wasserläufer	Wasserläufer
1. ...	2. ...	3. ...	4. ...
5. ...	6. ...	7. ...	8. ...
9. ...	10. ...	11. ...	12. ...
13. ...	14. ...	15. ...	16. ...
17. ...	18. ...	19. ...	20. ...
21. ...	22. ...	23. ...	24. ...
25. ...	26. ...	27. ...	28. ...
29. ...	30. ...	31. ...	32. ...
33. ...	34. ...	35. ...	36. ...
37. ...	38. ...	39. ...	40. ...
41. ...	42. ...	43. ...	44. ...
45. ...	46. ...	47. ...	48. ...
49. ...	50. ...	51. ...	52. ...
53. ...	54. ...	55. ...	56. ...
57. ...	58. ...	59. ...	60. ...
61. ...	62. ...	63. ...	64. ...
65. ...	66. ...	67. ...	68. ...
69. ...	70. ...	71. ...	72. ...
73. ...	74. ...	75. ...	76. ...
77. ...	78. ...	79. ...	80. ...
81. ...	82. ...	83. ...	84. ...
85. ...	86. ...	87. ...	88. ...
89. ...	90. ...	91. ...	92. ...
93. ...	94. ...	95. ...	96. ...
97. ...	98. ...	99. ...	100. ...



Kegyelmes Ur!

A legrégibb balatoni yachtegylet, a Királyi Magyar Yacht Club most ünnepelte fennállásának 75-ik évfordulóját. Ebből a szép alkalomból engedje meg Excellenciád, hogy elnökségünk nevében igen hálással megköszönjük azt a megértő támogatást és jóindulatot, amelyben a Nagyméltóságod bölcs vezetésével működő miniszterium háromnegyed évszázad alatt clubunkat részesíteni kegyes volt.

Clubunk történetéből látszik, hogy vezetőségünket a multban is mindig a legtisztább sportérdek és a balatoni kultúra fejlesztése iránti szeretet vezette és tagjai áldozatos példával jártak elő a magyar sport fejlesztése és a balatoni kultúra ügyeinek előbbrevitele terén.

Midőn ezen szép évforduló alkalmából Excellenciádat őszinte tisztelettel köszöntjük, szabadjon remélnünk, hogy közérdeklő célkitűzéseinkkel továbbra is ki fogjuk érdemelni Nagyméltóságod jóindulatú támogatását.

Fogadja Nagyméltóságod, mint a Balaton ügyének legfel-

