

# A Repülő Hollandi születése MAGYAR ÖTLET NYOMÁN

***Tulajdonképpen magyar hajó a Repülő Hollandi, s ezt eddig is sejtettük, hiszen messze a legeredményesebb versenyzóstályunk. Hogy ez nem csak átvitt értelemben van így, arra legyen örök dokumentum ez a kis cikk a Repülő Hollandi osztály megfogalmazásáról és születéséről. A második világháború után romokban hevert a magyar, de az egész európai vitorlássport is. Nálunk a Balatonon és a többi vizeinken eddig jelen lévő vitorlás, főleg jolle-hajóállomány szinte teljesen lepusztult, megsemmisült. Eldugva megmaradt talán 1-2 olimpiajolle, balatoni dingi, 22-es versenyjolle teste, s pár kalóz is átélte a viharokat, mert jól lehetett velük halászni, még kézigránáttal is.***

Nagy kérdés volt, hogyan kezdjük a sport újjáépítését, feltámasztását. Próbáljuk-e a régi hajóosztályokat újra feléleszteni, a megmaradt egységeket kijavítani, vagy valami teljesen új hajóosztályt kellene bevezetnünk? Ha a toldás-foldás, javítgatás politikáját választjuk, az csakis a Balatonra lesz jellemző, és ezekkel a kijavított egységekkel nem tudjuk a külföldi kapcsolatokat elkezdni sem. Tehát a BYC-ben, de a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség (MVYSZ) távolba látó vezetőiben is a második megoldás, egy új európai, főleg ifjúsági verseny- és túrajolle bevezetése tűnt a legideálisabb megoldásnak. Ennek az eszméjét mint a BYC, majd az MVYSZ főtítkára felkaroltam, és minden erőmmel képviseltem volna, de hogyan? Egy európai egységes hajótípus vágyálom volt. A győztes nemzetek nagyjából megmaradt kishajós osztályainak állománya: a 14 lábás tengeri dingi (angol), a Veaurien (francia), illetve a kevésbé ismert svéd, olasz, dán, spanyol típusok nem lettek volna alkalmasak olyan új hajóosztályként való bevezetésre, amelyek a belvizekre éppen úgy használhatók lettek volna, mint a tengerek partjaira.

Nagy lehetőséget adott ennek a gondolatnak az IYRU első, háború utáni közgyűlése 1947-ben. A Magyar Vitorlás Yacht Szövetség megújította háború előtti tagságát, így hivatalosan meghívást is kapott erre a történelmi konferenciára. Skoday István, Márkus Antal, a szövetség elnökségi tagjai és én, mint a szövetség ügynevezett főtítkára, kaptunk meghívást, hogy hazánk, a kis legyőzött, sárba tiport országot méltó módon képviseljük a „nagyok” tanácskozásain.

Erre beindultam, és elkészítettem egy általam ideális tengeri-belvízi két-személyes, bárdos, biztos, de gyors új hajótípus ideális adataink és tulajdonságainak összeállítását. Így elkészült a „kiírása” az új, szerintünk ideális, európai nemzetközi vitorlásnak. Megbeszéltem terveimet az akkori szakemberekkel, jó vitorlásbarátaimmal, akik hamar belelkesedve támogatták volna tervemet, akciómat, de sajnos a veszített háború után semmi realitást nem láttak elképzeléseimben.

Én csak költöttem a tojást, sokat el-mélkedtem a teendőkről, de nem tudtuk elképzelni, hogy az IYRU elé lehetne Londonba vinni elképzeléseinket. Így a magyar delegáció a napirendi pontok közé hivatalosan nem vetette fel egy új nemzetközi (európai) kishajó valós bevezetését, de nekem szabad ke-

zet adott, és megígérték az erkölcsi támogatást is.

Ilyen körülmények között utaztunk el Londonba, az IYRU nagygyűlésére. A konferencia igen érdekes volt, mert majd az összes tengerparti ország küldöttével felvehettük a kapcsolatokat. A tárgyalássorozat legfontosabb pontján a nagyhajók „rating” értékelő képleteinek javítása, aztán a tengeri mentőszolgálat, új tagok felvétele, a vitorlás olimpiai játékok 812-814. számú ügye került napirendre, melyek minket nem nagyon érdekeltek. Én nyűzsögtem, és sikerült a „varia”, tehát „egyéb javaslatok” keretében az új európai kishajóosztály ötletét felvetni. Néhány jelentős személyt sikerült – ötleteinket ismertetve – az ügy támogatására megnyernem.

Nagy izgalommal vártam az utolsó





napirendi pont, a „varia” között a mi szereplésünket. Előadtam a tervet, igyekeztem a teljesen leromlott vitorlássport helyzetével megindokolni ezen új, kis, bárdos versenyjolle létének szükségességét..., nagyon izgultam..., de a tanács nagy többséggel elfogadta javaslatomat. Átvette az általam összeállított hajóosztály ideális kiírását... sőt tovább is ment, mert létrehozta egy öttagú szakbizottságot, melyben nekem is helyem lett volna, ha az otthoni politikai változás, az úgynevezett „fordulat éve” nem akadályozott volna meg ebben.

Az öttagú bizottság feladata volt hajótervezői pályázatot kiírni az IYRU tagállamok hajóépítő cégei felé, az eredeti kiírások alapján, műanyag hajótestre, légkazettás, elsúlylyeszthetetlen építési módra, az árbóc külön kiírására stb. Mi erre igen büszkén hazaindultunk.

Még hazautazásunk alatt Rómában ért a hír, hogy a szovjet teljesen átvette hazánkban a hatalmat. Emlékszem, a Colosseumba mentem, ahol tízezerrel végezték ki annak idején a keresztény vértanúkat. Ott sírtam egy sarokban keservesen. Aztán haditanácsot tartotunk, hogy kint maradjunk-e, de hazaszeretetünk szavára hallgatva mégis visszautaztunk, hogy itthon folytassuk a magyar vitorlássport érdeké-

ben küzdelmeinket. Az új vitorlásosztály tervpályázata igen sikeres volt. A beérkezett 16 pályaterv első három nyertesét felszólította az IYRU, hogy prototípusokat építsenek, melyeket egymás ellen – váltott kormányosokkal – a tengeren és belvizeken versenyezve fognak kipróbálni és a végső kiértékelést befejezni. Egy francia, egy holland és egy finn hajóépítő került az első három közé. A francia tengerszoroson a nagy hullámokban és a holland belvizeken folytak a kiértékelő versenyek, melyek eredményes győztese egy holland hajótípus lett, amelyet a hollandok „flying dutchmannek”, Repülő Hollandinak neveztek el. Az IYRU azonnal nemzetközi osztálynak ismerete el, és megkezdődött a különböző országokban az új hajó bevezetése. Megalakult a Nemzetközi Repülő Hollandi Szövetség és egymás után a nemzeti szövetségek, sajnos mindez nélkülünk, mert minket bezártak a szovjet hatalmi érdekkörbe. Az IYRU fenntartotta a Repülő Hollandi fejlesztési bizottságában tagságunkat, melyet nem tudtam betölteni.

Az új típus hamarosan nagy fejlődésnek indult. Ezt bizonyítja C. Th. Glücker, a Nemzetközi Repülő Hollandi Osztály Vitorlás Szövetség első főtítkárának hozzám 1952-ben írt levele,

amely a sok hányódás között is valahogy megmaradt nálam. Idézem:

„Kedves Jankovich úr!

Nagyon köszönöm kedves, kerülő úton érkezett levelét. Valóban rendkívüli módon lelkesített, hogy hírt halottam Önről. Ha Ön nem kezdeményezte volna a közép-európai tavi osztályok megalapítását, akkor sohasem lett volna Repülő Hollandi. Amikor én 1948-ban Jan Loeff úrtól (az IYRU holland delegátusa, szerk. megjegyzése) meghallottam javaslatát, végtelemül lelkesített a remek kezdeményezés. Én is nagyon megszerettem és lelkes híve vagyok a nemzetközi versenyeknek még a háború előtti időkből, amikor Németországban, Angliában, Franciaországban és Ausztriában vitorláztam.

Azt hiszem, hogy terve nagy sikert ért el, a minap úgyszólván az összes közép-európai ország hivatalosan bevezette a Repülő Hollandi osztályt. Így szeretnék képet adni Önnek az állandóan terjedő Repülő Hollandi osztályról. Ezek szerint ebben az évben (1952) be van jelentve:

Németország 77, Anglia 5, Hollandia 30, Svájc 30, Olaszország 41, Dél-Afrika 37, Rhodézia 12, USA 21, Guatemala 1, Svédország 1, Ausztria 1, tehát összesen kb. 250 versenyző hajó volt az első idény után...

... Így láthatja, hogy ideája többet jelentett öt év alatt a kishajós vitorlássportnak, mint az előző egész évszázad!

... Engedje meg, hogy újra hálás köszönetünket fejezzem ki Önnek valamennyi Repülő Hollandi típusú hajótulajdonos és vitorlázó nevében 1948-as rendkívül értékes elképzeléséért, és maradok kiváló tisztelője: C. Th. Glücker, a Repülő Hollandi Nemzetközi Vitorlás Szövetség főtítkára.”

Hát így született meg a Repülő Hollandi hajótípus, amelyet igazság szerint inkább „Flying Hungarian”-nak kellene nevezni.

Ezt a tényállást tükröző cikket azért írtam meg a Hajó Magazinnak, hogy büszkén lássa a magyar közösség, mi – kis nemzet tagjai – is tudunk komoly nemzetközi sikereket jó ötleteinkkel elérni.

Jankovich István