

A három létező 75 – ös közül a leghíresebb a Nemere II: 1955 – től egészen 2014 – ig tartotta a Kékszalag időrekordját 10 óra 40 perces idővel. A többiekkel, a Lillafüreddel és a Siroccoval minden versenyen és természetesen a Kékszalagon is szoros és élvezetes versenyt vívnak, presztízsharc ez a javából.

Kevés jobb ismerője van a hajóosztálynak Cittel Lajosnál, aki egyrészt a Sirocco kormányosa, másrészt hajóépítőként mindhárom 75 – ös cirkáló felújítását ő végezte. Az utolsó porcikáig ismeri mindhármát. Melyek a legjellemzőbb különbségek?

„Beszéljünk ezúttal csak a hajókról, persze a versenyen majd a kormányosokon és a legénységen is rengeteg múlik. Formailag a Nemere II. a legtökéletesebb, erős szélben egyértelműen ő a legjobb. Kis szélben a Lillafüred a nyerő, ő a legkönnyebb, és gyönyörű vitorlákkal versenyeznek ők is az idén. Mi a kettő között vagyunk a hajótest alapadottságait tekintve. A különbségekre jó példa, hogy korábban vitorláztam a Nemerével, ötös szélben még nem kellett reffelni. A Sirocco négyes szélben már túldől. Vizsgáltuk a felújítás idején a tőkesúlyt, ismertek az „aranyhajóról” szóló legendák, eszerint a tőkesúly üregében csempészték volna aranyat... Találtunk is egy üreget, de ez inkább öntési hibának tűnt. Kiöntöttük ólommal, de így is könnyebb, mint például a Nemeréé, ezért nem olyan jó a Sirocco viselkedése erősebb szélben.”- mondta Cittel Lajos.

A három balatoni 75 – ös cirkáló történetébe alaposan beleszólt a történelem. A Nemere II. épült meg közülük legelsőként.

Visszatekintve igazi optimista ember lehetett dr. Márkus Andor, aki a második világháború alatt egy 75 – ös cirkálót, az akkori kor egyik legnagyobb, leggyorsabb vitorlását rendelte meg a jóhírű Balatonfüredi Hajógyártól. A tölgyfából készült vitorlás a „legalkalmasabb” időben, 1944 – ben lett kész, de szerencsésen átvészelte a háborút, a hajógyárat ugyanis elfoglalták a szovjet csapatok, stratégiai jelentőségű üzemként szigorúan őrizték (innen látták el árammal a közeli kórházat), így az üzemcsarnokokat sem bolygathatta senki. Nem csak a Nemere II., hanem a 75 – ös cirkáló sorozat következő tagjai, a féligkész Big Boy (ma Sirocco), és a Lillafüred is itt vészelte át a nehéz heteket. Róluk később.

A 75 – ös cirkálók, amelyek építését és tervezését a Hajógyár akkori igazgatója Hankóczy (Benacsek) Jenő irányította (a konkrét terveket Wágner Imre készítette), koruk legkorszerűbb versenyhajói voltak. Még egyetlen Kékszalagon sem indultak, de már megindult az oly ismerős furkálódás: túl nagyok, nem illenek a Balaton hagyományaihoz, tönkreteszik a mezőnyöket, nem kellene indulniuk a tókerülőn. Kísérteties a hasonlóság ahhoz a vitához, amely jóval később a Liberák és a többtestű vitorlások megjelenését is kísérte.

A füredi vitorlázó, Németh István, aki akkor az Országos Társadalmi Vitorlás Szövetség elnöke volt, javasolta, hogy a Nemerét be kellene vonni a versenyzésbe, 1950 – től a hajót a Balatonfüredi Vasas bérbevette a tulajdonos Márkus családtól. A bérleti díj egy, azaz egy forint volt, ami akkor sem ért túl sokat, ez a szerződés inkább csak a brutális államosítás elleplezésére szolgált.

A Nemere II. csapata sikert sikerre halmozott az ötvenes években. 1951, 1953 és 1955 – ben Németh István, 1957 – ben Schmalz József irányításával győztek a Kékszalagon. 1953 – ban lassúsági rekorddal lettek elsők: mintegy negyven óráig tartott a tókerülés. Az 1955 – ös évben pedig az 57 éven át megdöntetlen 10 óra 40 perces időrekordot érte el Németh István és csapata. Elképesztő szerencsájük volt, az erős szél végig kedvező irányból fújt, azaz éppen mikor a keszthelyi bóját vették, akkor fordult úgy be, hogy visszafelé is az ideális szögön tudtak száguldani a célig.

1980 – ban a Magyar Vitorlás Szövetség tulajdonába került a hajó. Felújították, éppen annyira, hogy versenyrendezősi hajóként el tudta látni a feladatát. Még egy Kékszalag győzelem jutott erre a korszakra is: az akkori szövetségi elnök, dr. Balogh György kormányzásával a Nemere II. 1991 – ben megosztva lett első a német Giftzwerg nevű Acros típusú vitorlással. A dodonai döntés oka: a németek nem az előírt hajózási útvonalon haladtak, igaz, ők futottak be elsőként. Ki kellett volna őket zárni, de kiderült: a versenyutasítás német fordítása nem fogalmazott egyértelműen. Ezért ez alkalommal az első és a második befutó is megkapta a győztesnek járó szalagot.

A hajó állapota romlott, 1998 – ban már nem is került vízre. A Szövetségnek nem volt anyagi fedezete egy méltó felújításra, ezért pályázatot, árverést hirdettek. Láng Róbert lett a hajó tulajdonosa, aki a teljes felújítást azonnal el is indította a Dobó Pál-féle Navalia műhelyben, a kiváló hajóács, Cittel Lajos „Cimbi” irányításával. Két év alatt mahagóni palánkokat, teakfa fedélzetet, korszerű, de hatásában klasszikus veretezést, Paulovits-féle karbon árbócot, bumot és természetesen vadonatúj vitorlázatot kapott a hajó.

2000 – ben tették újra vízre a legendás Nemerét. Az igazi erőpróba sem váratott magára sokáig. Abban az évben a Fehér szalag tókerülőn éjszaka hatalmas vihar csapott le a tóra. Tucatnyi hajó borult, törtek az árbócok, szakadtak a vitorlák. Zánka előtt 14 fős csapattal felborult a Pleasure Libera. A Nemere II. a vaksötétben, jégesőben már lehúzott nagyvitorlával, félig kitekert viharfokkal haladt, amikor fűtülést, kiabálást hallottak. „Tettünk egy kört, hogy tájékozódjunk, majd lassan megközelítettük a helyszínt, köteleket dobtunk ki és behúztuk, besegítettük a bajba jutottakat” – meséli a hajó akkori kormányosa, Cittel Lajos. „Ezután folytattuk a versenyt, és a mentés után 26 fősre duzzadt legénységgel az abszolút ötödik helyen be is futottunk.”

A Nemere azóta is versenyez, ott van minden tókerülőn. Természetesen legnagyobb ellenfele a másik két 75 – ös cirkáló, a Sirocco és a Lillafüred. Vízrebocsájtásuk után több mint hatvan évvel vitorláztak először egymás ellen...

A másik két 75 – ös cirkáló sorsába is alaposan beleszólt a történelem. A sorozat második hajója a Big Boy (a mai Sirocco) volt, a Balatonfüredi Hajógyártól a háború vége felé a Gyenes testvérek, György és László vették meg, 1947 – ben készült el, és tették vízre. Megtudták, hogy Faruk egyiptomi király saját magának keres vitorlás jachtot. Zseniális ötletük támadt: a 75 – ös cirkálóval és egy ötvenessel a Sió csatornán és a Dunán, sőt tovább, a tengeren egészen Isztambulig hajóznak, ott felszerelik és így mutatják be a királynak. Az 1947 – ben különösen utópisztikusnak tűnő kaland egészen Szekszárdig tartott, ott ugyanis a Gazdasági Rendőrség lefoglalta a hajókat, azzal a váddal, hogy a Big Boy csillogó veretei és a tőkesúly egy része aranyat tartalmaz. Kiderült, hogy nem: de ez a

tény már, a kor szokásainak megfelelően, nem változtatott azon, hogy a Gyenes testvéreket és a személyzetet letartóztatták és hosszabb-rövidebb időre börtönbe vetették. Az „Aranyhajó” sem kerülhette el a sorsát: egészen 1980 – ig a földvári pártüdülő beutaltjait hozta-vitte Győzelem néven. 1980 – ban került a Magyar Vitorlás Szövetség tulajdonába, felújítására nem volt pénz. Egy ideig megállapodás alapján a Vízimentők használták. Partra vetve állt a „szövitelep” sarkában a nyolcvanas években, míg olimpikon vitorlázónk, Izsák Szabolcs hihetetlen mennyiségű saját munkával és az általa létrehozott Sirocco Alapítvány segítségével újra versenyképessé nem tette. Izsák Szabolcs 1993-ban hirtelen meghalt. Műtött szíve nem bírta el a – sokak szerint – a Siroccon végzett emberfeletti munka közben kapott tüdőgyulladást. Még megadatott neki, hogy ott lehetett a felújított hajó vízre bocsátásánál, de vitorlázni már nem tudott vele. Az alapítvány ügyeit intéző Toronyi András javaslatára az egykori 470 – es versenyző, szörfös és a Scutamil 50 – es cirkáló kormányosa, a kiváló hajóépítő Cittel Lajos vette át a Sirocco kormányát, majd miután 2002 – ben a Dimenzió Biztosítási és Önszegélyező Egylet lett a tulajdonos, ennek a cirkálónak a felújítását is ő végezte a Navalía műhelyben. Azóta a Sirocco is rendszeresen részt vesz a balatoni versenyeken, állandó kormányosa azóta is Cittel Lajos.

A 75 – ös cirkáló sorozat harmadik tagja, a Lillafüred is már a háború után lett kész, 1950 – ben tették vízre. Ha lehet csodás, könnyű, karcsú versenyhajónak szomorú sorsa, akkor az az övé volt. Több mint hatvan évig vitorlásversenyt nem látott. Árbócsát megkurtították, ormótlan kajütöt fabrikáltak rá, vaskorlátot (!) kapott, hogy a kapatos beutaltak ne essenek a fedélzetről a vízbe. SZOT hajó volt, ha ez a fogalom mond még valakinek valamit... 2008 – ig húzta az igát szegény. Aztán szerencsére valakiknek, akik fogékonyak az örök értékekre, megakadt rajta a szeme. A Phoenix 1797 Alapítvány tulajdonába került. Ezt is a Navalía műhelyben újították fel, szintén Cittel Lajos irányításával. 2012 – ben került újra vízre. A Lillafüred a legkönnyebb a három 75 – ös cirkáló közül, a hajótest nem lakkozott, hanem festett, mert vörösfenyőből épült.

A három hajó történetében ott van Magyarország utóbbi nyolcvan évének sok tragédiája, abszurd története, néhány ember heroikus küzdelme és szaktudása az értékekért a kisszerűség, a „minden mindegy” ellenében. A három hajó ma, gyönyörűen felújítva, egymás ellen versenyez a Balatonon. Helyreállt a világ rendje.