

A 111 éves Kishamis története

*A Kishamis nem holmi ócska bárka,
A Kishamis nem egyszerű hajó,
A Kishamis a Balaton királya,
A víz, s a szél csak hű alattvaló.*

(Részlet a Hamis indulóból)

Ha valaki a 111 éves Kishamis fedélzetére lép, akkor már az első két percben elhangzik, hogy ez egy Széchenyi-örökség. És aki elkezd vitorlázni ezen a hajón, nem csak vitorlázik, hanem ezt a hagyatékot is ápolja. Ez a gondolat tartja életben a Kishamist, mert már rég szétesett volna, ha a nimbusz nem lenne körülötte. A legendás jacht kalandos történetébe Hrehuss György avat be, aki csaknem harminc éve kormányozza a gyönyörű kuttert.

Az úgy kezdődött, hogy 1881-ben a brit konzul, aki lelkes vitorlázó volt, eljött Magyarországra, és hozta a hajóját is. Itt vitorlázgatott a Balatonon, és eközben szoros kapcsolatba került a Széchenyi családdal. Megígérte nekik, hogy támogatni fogja hazánkban a hajózás felpozícióját. Ezután 1884-ben létre jött a Balatoni Vitorlázó Egyesület, egy évvel később pedig a Stefánia Yacht Egylet, amely az addigi balatonfüredi hajóépítő műhelyt beolvasztotta magába. Amikor azután elterjedt a hír, hogy Sisi, azaz Erzsébet királyné Magyarországra látogat a millennium évében, a mágnás családok összebeszéltek, hogy meg kellene neki mutatni, milyen élénk a vitorlásélet a Balatonon. Ezért sorra kezdték építtetni a jachtokat többek között a Festeticsek, az Andrássyak és a Széchenyiek is, akiknek 1896-ban elkészült a Kishamis nevű kuttere. (Az egyárbocos hajóknak három alapvető típusa van: a catt, a szlup, és a kutter vitorlázat. Catt vitorlázatnál a hajónak egy gaffos nagyvitorlája van, és az orrvitorlánál két vagy több vásznat, például fliegert helyeznek el.)

A Széchenyi család emlékeztetőjében annak idején kikötötték, hogy a Kishamisnak soha ne változzon meg a neve, mindig uralkodjon rajta a kék szín, akkor is, ha a család tulajdonából esetleg kikerülne. A név eredetét homály fedi, annyi bizonyos csak, hogy a családtagok találták

ki. A hajó első tulajdonosa Széchenyi Emil, aki abban az időben koronaőr volt, és mint ilyen, az országnak egyik nobilitása.

Időtálló világszínvonal

A brit konzul érkezése átlendítette a holtpontra a balatoni hajóséletet. Ő hozta magával Richard Young hajóépítőt, amikor pedig a Széchenyiek átvették az angol mester üzemét, meghívták Michael Ratsay tervezőt, aki azt a világszínvonalat képviselte, amely a Kishamist is jellemzi.

Ide kívánczik egy későbbi történet, veti közbe Hrehuss György: Amikor 1986-ban két hónapot csavaroghattam Amerikában, a Los Angeles-i hajómúzeumban járva földre gyökerezett a lábam. Megláttam ugyanis a Készalag-győztes hajók makettjeit. Az 1895-ös szalagot elnyerő jacht egy az egyben a Kishamis! Ez azt jelenti, hogy abban a korban ilyen volt a legmodernebb hajóvonal. Hogy ez mennyire így van, azt az is bizonyítja, hogy 1896-ban köztudottan még nem volt autó, de olyan hajót már tudtak építeni, ami 111 évvel később is felveszi a versenyt a legkorszerűbb, szélcsatornában tervezett vitorlásokkal. Például 1992-ben a balatoni Fehér szalagot még úgy nyerte abszolútban a Kishamis, hogy osztrákok is indultak. Az volt az utolsó ilyen győzelmünk, utána jöttek a rohanógépek, a liberákkal és társaikkal már nem tudjuk tartani a tempót. Viszont a jóval később tervezett és épített 30-as, 40-es cirkálókkal, 6-er jachtokkal együtt még mindig ott vagyunk a színen.

Díjak, sikerek, süllyesztő

Visszatérve a kezdetekhez, a Kishamis a millennium évében, 1896-ban rendezett emlékversenyen rögtön győzött is az Álom, a Hercegnő és a Kincsem előtt. Aztán az első világháború után több szép eredményt is elért, például a Forgács vándordíjat nyerte meg.

A vízisport elismerés első díját 1934-ben kapta a Kishamis, 1936-ban pedig Kovács Béla kormányzásával a három tó, a Zürich-i, az Attersee és az Ammersee versenyén is győzött. Elképzelhető, mennyire lelkes volt a csapat, ha annak idején, amikor autódaru, és utánfutó, sőt, autópálya sem volt, mégis elvitték a hajót ilyen távoli vizekre, görgőkön, ökrös szekéren, vonaton.

Közvetlenül a második világháború előtti időig a Széchenyi család tulajdonaként szerepelt a Kishamis. Széchenyi Emil fia, Széchenyi Pál volt az utolsó kormányos a családból. A manhaftot a hajógyári dolgozók adták.

Két évvel a háború előtt, máig tisztázatlan okokból bérbeadták a hajót egy textilgyárosnak. Bizonyára nem az anyagi gondok miatt hozták a döntést.

A textilgyáros annyira rajongott a vitorlázásért, hogy bármilyen időjárási körülmények között képes volt vízre menni, ezért az utókor számára csak *őrült textilesként* maradt fenn a neve. Azonban ő a németek retorziója elől nyugatra menekült, a hajó pedig itt maradt. Téli tárolásra a füredi hajógyárba vitték volna, de a front épp úgy alakult ki, hogy a déli parton a szovjetek állomásoztak, az északin táborozó németek pedig kiadták a parancsot: minden átkelési lehetőséget meg kell semmisíteni, így a jachtokat is. A hajógyáriak azonban azt mondták: a Széchenyi család hajóját? Na, azt már nem! Kivitték a vízre, kiütötték az alját, és elsüllyesztették. A Kishamis így vészelt át a világháborút, amikor pedig véget értek a harcok, tavasszal kiemelték. Mivel a textilgyáros nem jött vissza, eleinte a dolgozók vitorlázgattak vele.

Traktor SE és a megmentő

Akkoriban még nem voltak időálló felszerelések, csak facsigák, meg kenderkötelek, tehát hervadó áruk. Ezért rövidesen a hangárba került a hajó. Szilvássy Zoltán, a Vízügyi Tervező Vállalat egyik mérnöke vitorlázott a háború előtt is, és amikor egyszer Balatonfüreden járt, meglátta a porosodó testet, és felkiáltott: Gyerekek, hát ez a Kishamis! Jóllehet az volt ráírva: Kronstadt. Ugyanis azokban a szocialista időkben mindent új névvel láttak el. Elhagyott nemzeti javakként volt nyilvántartva, a hajógyáriaknak pedig már nem volt pénzük, hogy vízre tegyék.

Szilvássy Zoltán visszament Budapestre, és referált a vízügyi államtitkárnál, hogy a Kishamis, a Széchenyi-örökség része ott porlad Füreden. Erre az államtitkár azt válaszolta: Szilvássy elvtárs, akkor a vízügy vegye át!

A vízügy a Mezőgazdasági Dolgozók Országos Szakszervezetéhez (MEDOSZ) tartozott, minden sporttevékenységet ez a szervezet mozdított, alakult hát egy sportklub, hogy az államtitkári utasítást végrehajtsák. Illetve csak alakult volna, mert vízügy néven nem lehetett bejegyeztetni, csak a MEDOSZ egyesületként. Ott pedig úgy nevezték a klubokat, hogy Traktor 1, Traktor 2 és Traktor 3. A vitorlás szakosztályt nevezték el Traktor 4 SE-nek. Szilvássy Zoltán lett a szakosztályvezető, a pénztáros pedig Hrehuss Emmy, aki a VIZITERV-nél dolgozott. Szilvássy Zoli összeszedte a vállalatnál azokat, akiknek affinitásuk volt a vitorlázáshoz, például Györke Olivért, Pásztó Pétert, a víziterveseket, és az igazgatóság dolgozói közül néhányat, meg az ő gyermekeiket. A Traktor 4 SE a Kishamisból, egy starból és két kalózból állt megalakulásakor, 1954-ben. A Széchenyi család emlékeztetőjéhez híven a Club a Kronstadtról átkeresztelte Csakazértisre és 1955-ben kapta vissza az eredeti nevét. A Club neve csak 1957-ben változhatott

meg, azóta működik a Vízügy Sport Club Siófokon, épp idén lett 50 éves. A Kishamis máig a klub tulajdonában és kezelésében van, 1959-ben nyilvánították védett műszaki emlékké.

Veszélyes évek

A hajó állapota olyan volt, hogy lehetett vele vitorlázni, egészen a hetvenes évekig. Eredetileg tikfából építették, de aztán anyagában meggyengült, különösen azokon a helyeken, ahol a köteleket a tikfára erősített bikán rögzítették. Az orrvitorla behúzása erős szélben úgy történt, hogy négyen húúúzták, és az ötödik kötötte a bikához.

Az 1968-as Földvár-Badacsony versenyen gyenge négyes szélben mentünk, amikor a fock behúzásakor leszakadt a kokpit oldalára rögzített egyik bika. Át a másik bikára, behúztuk – de az is leszakadt. Emiatt nem nyerte meg a Kishamis odafelé a regattát, visszafelé viszont már elsőként futott be – emlékezik Hrehuss György.

A hetvenes évek elejére a tikfa olyan porózussá vált, hogy el kellett dönteni: múzeumba kerül a Kishamis, vagy tovább éltetik.

Ezért 1974-ben elhatározták, hogy a hajót fel kell újítani az eredeti állapotára. A MAHART siófoki üzemében nekiláttak, ötven centinként felvették a sablonokat, és így a régi tőkesúlyra, de friss faanyagból, tölgyből és fenyőből épült újjá a Kishamis. A csapat Záhony alá, Tuzséra járt válogatni a fát az átrakóállomásra. Ott ragyogó minőségű, csomómentes alapanyagot találtak, és szállítottak Siófokra.

Teltek múltak az évek, és egyszer csak a hajón megjelent a gombásodás. Annak idején hazánkban a műemlék házak faszerkezetét konzerválták gombaölővel, és annak a dózisnak az ezerszeresével próbálták kiirtani a kártevőt a Kishamisról. De nem lehetett. Más megoldást kellett találni: kiiktatták a vizet a gomba életéből. Kívülről a dekket, a hajó oldalát és a tőkesúlyt teljesen becsomagolták üvegszálás műgyantába. Ezt 1986-ban a balatonfüredi hajógyárban végezték el, a Hurrikán nevű 22-es cirkáló után másodikként.

Azóta a Kishamis csapata mindent elkövet, hogy a hajó faanyaga megtartsa a szilárdságát, évente két-három liter lenolajat megitatnak a hajóval. Emellett a konzerválásról is gondoskodni kellett, amit Szentiványi Imre segítségével oldottak meg.

A következő gond akkor jelentkezett, amikor a hajó elkezdett eresztetni. Azt gondolták, hogy valami sérülés miatt, de kiemeléskor észrevették, hogy a kiel és a héj találkozásánál nem száradtak ki a vízfoltok, ott, ahol a legnagyobb az igénybevétel. Mivel a poliészter előregedett, átdiffundált rajta a víz, így vízretétel után két héttel már szivacsolni kellett.

Akkor újra felvetődött a kérdés: múzeum, vagy használat? Szerencsére jött Rick Csaba és gárdája két évvel ezelőtt. Az ő technológiájukkal

sikerült újra megmenteni a Kishamist. Nagyon vékonyan meggyalulták a teljes vízvonal alatti felületet, majd epoxigyantával bevonták, végül víztaszító réteget vittek fel rá. Olyan ragyogó munkát végeztek, hogy míg az 1986-os *bekabátoláskor* barázdált maradt a felület, most sokkal simább lett a hajó alja, és így a Kishamis csúcssebessége óránként két tized mérfölddel javult. El se akarták hinni. Amikor pedig 1991-ben, a Kékszalagon eltört az árboc, Rácz Ákos műhelye gyártott új alumínium rudazatot.

A százéves évfordulón, 1996-ban olyan állapotban volt már a hajó vitorlázata, hogy egyes szélben még ki tudtak vele menni, kicsit nagyobbban viszont már meggondolták, hogy vitorlázzanak-e, ha másnap is vízre akartak szállni. Akkor Wossala György segítségével sikerült elnyerni két és fél millió forint céltámogatást, mert, miként az akkori szakminiszter balatonfüredi évadnyitó beszédében hangsúlyozta: a Széchenyi-örökségnek nem a múzeumban, hanem a vízzen a helye. Ebből sikerült a Kishamis felszerelését megújítani, csörlőket szereltek fel, és a facsigákat, a kötélzetet valamint a motort is kicserélték.

A másik nagy szponzor Nagy Lajos siófoki textilmérnök, aki gyerekkorát a déli parti városban töltötte. Akkoriban a Kishamis a kikötő közepén egy nagy bóján állt, és kisfiúként álmodozva nézte a hajnalonta ködben derengő legendás hajót pecázás közben. Később, a kilencvenes években Nagy Lajos vitorlavarrással kezdett foglalkozni. Amikor hallott a gondokról, azonnal adományozott egy garnitúra vitorlát a százéves Kishamisnak. Ő készítette egyébként a hajónak a 157 négyzetméteres spinnakkerét is, amely annak idején a legnagyobb ballon volt a Balatonon.

Általában aki meghallja, hogy bajban van a Kishamis, segít, legyen az akár magán ember, vagy egy vízügyi szervezet. Érdekesség, hogy az egyik ilyen támogatót, az Opel Maxabót az egykori megmentő, Szilvássy Zoltán orvos fia találta, aki maga is a hajó legénységét erősíti.

Két éve pedig az AB Aegon biztosító utódja szponzorálja a csapatot.

Összeszokott gárda

Amikor átkerült a hajó a klubhoz 1954-ben, nem nagyon tudtak a verbuvált hajósok vitorlázni. Egy öreg tengeri medve, Edvy Gyula bácsi tanította meg őket a kötelek, vitorlák és egyéb felszerelések kezelésére. A hajó kapitányi teendőt az első időben Györke Olivér látta el, aki a Vízgazdálkodási Tudományos Kutató Intézet mérnöke volt. Egészen 1962-ig kormányozta a Kishamist, majd amikor elment külföldre dolgozni, akkor vette át az irányítást Pásztó Péter, ő meghatározó egyéniség volt a klub életében is. Azonban 1968-ban híre ment, hogy

Dragonosok kijuthatnak a müncheni olimpiára, és Péter inkább abban az osztályban versenyzett tovább. Attól kezdve Hrehuss György Vas Boldizsárral megosztva vezette a hajót.

Hrehuss György 1957 óta vitorlázik, kalózon kezdett, majd 1963-ban került be a Kishamis csapatába. Miután 1969-ben a klub átvette az Orion nevű vas ötvenest, átült annak a kormányához 1978-ig, amikor a korrózió miatt fel kellett újítani a hajóját. Akkor visszaszállt a Kishamisra, ahová Pásztó Péter is visszatért. Sajnos neki 1996-ban szívműtete volt, és amikor már úgy érezte, hogy nem tudja ellátni a kapitányi teendőket, akkor Hrehuss György fiának, Hrehuss Pálnak adta át a stafétabotot. Ez nem csak a vízen járt teendőkkel, hanem a hajó menedzseléséért is felelősséget jelent, így a poszt a közgazdász kezében volt a legjobb helyen.

Manapság Hrehuss György olyanokkal vitorlázik, akikkel huszonnyolc éve vagy annál is régebben hajóznak együtt, mint például Hauer Balázssal és a fián kívül Szilvássy Péterrel, Máthé Zsolttal, Zöld Sándorral. Tán a Balatonon nincs is ilyen régóta összeszokott gárda. Sokan kérdezik, hogy bírja ki egymást apa és fia. Pedig itt szó sincs kibírásról. Ellenkezőleg. Majd meg örülnek, ha nem tudnak együtt vitorlázni, például a négykezesen. Apa a kormányánál ül, a fiú pedig a hajó orrában figyel a fliegert, és diktálja, amit lát.

Hrehuss György azt mondja, amikor ezek a fiúk a fedélzeten vannak, bármilyen időjárás jöhet, ő nyugodtan áll elébe. Így volt ez az 1967-es nagy viharban a bajnokságon, és a 2000-es Fehér szalagon végigsöprő orkánban is. Mindkettőt sérülések nélkül úszták meg, a rutinos, összehangolt csapatmunkának hála.

A Kishamis csapatának szívfájdalma, hogy kékszalagot soha nem nyertek. Azt a különdíjat viszont már háromszor megkapták, amit egy ügyvéd ajánlott fel annak, aki elsőnek veszi a keszthelyi bóját a szalagon a hagyományos hajók közül.

Három Balaton Maratont szintén végigküzdöttek, az elsőt nyolc és fél körrel, a többit nyolc körrel, az utolsót kilenc és fél nappal teljesítették.

Neves emberek, régi hagyományok

A 92-es Fehér Szalagon Németh Lajos meteorológus volt a Kishamis vendége. De megfordult rajta indiai és magyar miniszter is. Olyan jeles személyiségek szintén vitorláztak a fedélzeten, mint például Kandó Kálmán, akinek az ötlete volt egyebek mellett, hogy az orrsudárt meg kell hosszabbítani, mivel a hajó igen luvgierig volt.

A hajó hagyományai közé tartozik, hogy amint a fedélzetre lép valaki, tegeződnie kell mindenkivel. Az avatás minden új vendégnek,

vitordázónak jár, ennek egyik módja, hogy behajlás után az avatandó kap a latnival az északi részére.

Pontosan annyi egyforma pohár van a hajón, amennyi a befogadóképesség. A pohárfogás, illetve a *kohárfogás* is speciális: úgy kell tartani a poharat fent és lent, hogy bármennyi ember tudjon egyszerre koccintani vele. Hagyomány még a tavaszi vízre tételkor és az őszi kivételnél a közösen elfogyasztott paprikás krumpli.

A Kishamis számokban:

súly: 9,5 tonna szerelvényekkel

hossz: 12,45 m

árbóc: 16,7m

merülés: 1,80m

szélesség: 2,65 m

grósz: 50m²

génua: 36 m²

flieger: 22 m²

nagyballon: 180 m²

reacher: 52 m²

csúcssebessége: 10,4 csomó (kb. 19 km/óra)