

DULIN JENŐ & HORVÁTH CSABA

Kinek a tenger, kinek a Balaton

Új könyvek születnek a hajózásról

Lételemük a víz, a hajó, a fedélzet. A hetvenes éveiben járó Dulin Jenő a magyar tengeren nagy sikereket ért el, a Dulin név hosszú évtizedek óta összefonódott a Balaton és a hazai vitorlássport történetével.

Horváth Csaba inkább a tengereken, óceánokon mozog otthonosan, teherhajókon járva a világot mintegy kétszázezer tengeri mérföldet hagyott már maga mögött. Ám egy húron pendülnek, ha a hajózásról kell írni. A két tapasztalt hajós abban is egyetért, hogy hajózni csak egyféleképpen lehet: szenvedéllyel.

Dr. Dulin Jenő

76 éves, pszichológus, vitorlázó, 11-szeres magyar bajnok. Az Europa 30-as kategóriában Ábránd hajójával sikert sikerre balmozott. Szülei túravezesők voltak, így az alma nem esett messze a fájától.

Testvérével, Lászlóval együtt versenyzett, hajót tervezett, és könyveket is írtak a vitorlázásról. Negyven esztendeje követi nyomon a honi vitorlássportot, és korszakos munkát készül kiadni a magyar vitorlázás története címmel. Sorsa a Balatonhoz kötődik, nem is hajlandó másból vitorlázni, ízig-vérig vízi ember, tapasztalatait edzőként is továbbadja.



Horváth Csaba

50 éves, volt kereskedelmi tengerésztiszt, nautikai oktató, szellemi szabadfoglalkozású. Három gyermek édesapja. A Műszaki Egyetemen tanult, a MAHART tengeri hajóin fedélzeti tisztként dolgozott, 1981 óta bejárta a három óceánt, az északi sarkkörtől Celebszig. Vitorlázik a Balatonon és a tengeren is, első tengeri vitorlásútját 1992-ben tette meg a Gibraltár–Pula útvonalon. Oktatott a győri Hajózási Főiskolán, az ország első tengeri vitorlászklubjában, a Nautika Klubban és Gál József vitorlásiskolájában is, ma pedig egy nemzetközi szervezet partneriskolájában tanít. A tengeri vitorlázók számára nélkülözhetetlen munkája a Jachtnavigátor címmel immár tizenharmadik kiadásban megjelent hajózási enciklopédia.

tengeri történeteket írt. Egyenesen faltam ezeket a regényeket. Képzletben én is ott voltam Daniló kapitánnyal és a többiekkel, amikor a Jadran szkúnerrel járták az Adriát az első világháború idején. Aztán hőseink szétszóródtak a nagyvilágban, és a földkerekség tengerein hajóztak új és új kalandok felé.

Mindez nagyon megragadott, de nem csak ez adta a lökést, hogy a tengerre kíváncsozom. Egy biztos, gyárban vagy irodában semmiképp sem akartam dolgozni. Városi ember vagyok, Budapesten születtem, de az édesapám gyakran mondogatta, hogy a családban valószínűleg rajtam ütött ki a tengerészvér

VITORLÁS MAGAZIN: Mindketten eljutottak az alapítélig, miszerint hajózni kell. Milyen indítatásból léptek erre az útra? Hol van az a bizonyos origó?

Horváth Csaba: Olvastam. Sokan emlékeznek Dékány András könyveire a hetvenes évekből, hallatlanul izgalmas, kalandos

– hetedízigen. A családi legenda szerint az egyik ótatám breton tonhalhalász volt, Napóleon seregével keveredett Magyarországra, és Győrnél megsebesült. Azt mondta: ő bizony nem megy vissza a viharos Atlanti-óceánra és a halbűzbe, itt maradt, és talált is magának egy csinos magyar menyecskét. Állítólag nemcsak a lelkületemben, hanem a vonásaimban is őrzök némi breton vérvonalat. A nyolcvanas években a Műegyetemen még volt tengerészképzés, oda jelentkeztem és elvégeztem. Elértem a célo, tengerésztiszt lettem.

Dulin Jenő: Én nem Dékány-könyveket bújtam, viszont a halak jegyében születtem, és mindig vonzódtam a vízhez, bár nem hiszek az asztrológiában. Kisgyerekként sokszor jártam a Balatonra, vitorlást is loptunk, amit éjszaka tuskoltunk vissza. Egyébként

rel kellene megosztani azt a tudást, amelyet felhalmoztak és megtapasztaltak. Tehát nemcsak hajózni, hanem írni is kell?

D. J.: Valahogy így van, tényleg késztetést érzek arra, hogy mindennek utánanézzek, többször is rákérdezzek, versenyek jegyzőkönyveit, túrabeszámolókat olvasok, bújom a levéltárat, könyvtárakat. Volt olyan időszak az életemben, amikor ezzel a szenvedéllyel vagy hobbival többet foglalkoztam, mint a saját pszichológusi szakmámmal. Egyszer a Széchenyi Könyvtárban ültem és „megőrültem”. Egy vitorlásútságot olvastam, lapozgattam, amikor rádöbentem, hogy ezen a tájon, ahol most mi élünk, a rómaiak már 2000 évvel ezelőtt vitorlázgattak! Ekkor kezdtem el gőzerővel írni a magyar vitorlázás történetét. Kétezer év négyszázötven oldalon.

Többek között ezért írok a tengeri hajózásról. V. M.: a magyarországi hajózásnak érzelmi és történelmi vonatkozása is van, de akár gazdasági kérdésként is kezelhetjük a magyar flotta feltámadását. Erdemes befektetni a tengeri hajózába?

D. J.: a magyar tengerészet semmivel sem ért kevesebbet, mint akármelyik tengerparttal rendelkező országé, sőt! Erdemes lenne újra pénzt injekciózni bele, de ebben az ügyben pesszimista vagyok.

H. CS.: Hosszú távon mindenképpen gondolkodni kell erről, de a jelenlegi trendek és a válság most nem kedveznek ennek a szándéknak. Mindenesetre nemrég megalakult a magyar hajóépítő klaszter, amelyben vannak lehetőségek, ugyanis a magyar hajóépítőknél jó hírvük van a világban. Erdemes a hajóépítő hagyományainkat követni,



„A balatoni hajózás mellett a magyar tengerhajózásnak is komoly történelme van”

vízilabdáztam, eveztem a Dunán, de a fenolós Duna-vízben egyórnyi evezés után két órán át tisztogattam a hajót. Ezt aztán meguntam, mondtam magamban: irány a Balaton. Elmentem vitorlázni, először másokkal, mert akkor még nem volt saját hajóm. Tanultam, érdeklődtem, és láttam, hogy milyen hihetetlen értéket képviselnek ezek a vitorlások. Egész egyszerűen érdekelt a hajók sorsa, aztán egyre jobban beleástam magam a témába, és egyre inkább foglalkoztatott a magyar vitorlázás története. Több mint negyven éve foglalkozom ezzel, részben ez az életem. V. M.: Ha – átvitt értelemben – kiszállnak a hajóból, úgy érzik, hogy minél több ember-

H. CS.: Azt vallom, hogy a tenger mindenkié. Egyáltalán nem az a döntő szempont, hogy van-e tengerpartja egy országnak vagy nincs. Magyarországnak nyolcszáz év óta mindig volt tengerhajózása, a földrajzi adottságaink ellenére. Most nincs, amióta 2000-ben a Vörösmarty tengerjárót eladták. De egyszer lesz újra! Ezt folytatni kell, mert a balatoni vagy a belvízi honi hajózás mellett a magyar tengerhajózásnak is komoly történelme van. Szeretném, ha a fiatalok megismernék ezt a történetet is, hogy a jövőt megálmodhassák. Ezért is támogatom, hogy minél több fiatal próbálja ki a tengeri hajózást, de ehhez hajózási tudásra és tapasztalatra van szükség.

ebben nincs kétségem. Mint ahogy abban sem, hogy a magyar fiatalok – és nem csak a vitorlázók – nevelésében is fontos szerepet játszhat a fél évszázada világszerte egyre fejlődő ifjúsági nevelési forma, a sail training. Most azzal foglalkozom, hogy a klasszikus keresztvitorlázatú iskolahajók ifjúsági nevelő- oktató programjaival a honi fiatalságot is megismertessem. Tavaly már másodszor vettem részt a tengeri iskolahajókat tömörítő nemzetközi szövetség, a Sail Training International éves konferenciáján, és nem csak, hogy nem kérdezték meg, magyar létemre mit keresek ott, hanem már Magyarországot képviseltem (a Magyar Iskolahajó Szövetség,



**Részletek Dulin Jenő:
A magyar vitorlázás története**

című készülő, hiánypótló könyvből, amely 2000 évet ölel fel, és várhatóan májusban jelenik meg.
„1842 nyarán Kossuth Lajos Balatonfüreden üdült, benyomásairól, emlékeiről a Pesti Hírlapban emlékezett meg. a következőket írta: »Az emberek szíve fáj, midőn e roppant vízre tekint, olyan holt, mint a Palesztinában a megátkozott Holttenger lebet... rajta mégis egyetlen egy hajó sem libeg, kivéve talán a füredi sétaladikot...« Persze a Holt-tenger hasonlat azért tévedés volt, hiszen a helyi forgalom bonyolítására szolgáló vízi közlekedés ebben az időben is volt a Balatonon. Biztos azonban, hogy az írás hatására is megindult egy célirányos gondolkodás, tettekkészség, ami a vízi közlekedés, benne a vitorlázás fejlődését elősegítette.”
„Stefánia belga hercegnő – a magyar főurak megbívására – kétszer is járt Magyarországon. Először 1894-ben, amikor csak két napot tartózkodott nálunk, nagyon jól érezte magát. Két év múlva már egy hétre érkezett. Akkor sok más szórakozás mellett még vitorlázott is, sőt az ÁLMOM és ARÁM nevű kuttereken cigány zenére még táncoltak is. Második látogatása alkalmával felkérték, hogy legyen a Balatoni Vitorlázó Egylet fővédnöke és névadója. A kérést elfogadta, így 1896-tól az egyletet Stefánia Yacht Egyletként tartották számon.”

a Sail and Life Training Association Hungary (S.A.L.T.) nevében – a szerk.) a nemzeti szövetségek között és az STI Nemzetközi Bizottságában. Ugyanis mi itt, Budapesten cseppet sem vagyunk távolabb a tengertől, mint mondjuk egy birminghami vagy éppen denveri fiatalember.

V. M.: Hadd hozzak egy példát a repülés világából! A barci gépek pilótái azt mondják, hogy az az igazi teljesítmény, amit ők végeznek, míg az utasszállító gépeken a robotpilóta, némi túlzással, szinte mindent megold, kizárja az emberi tényezőt. A balatoni vitorlázó-tengerész összehasonlításban hogy van jelen a szakmai fensőbbégtudat?

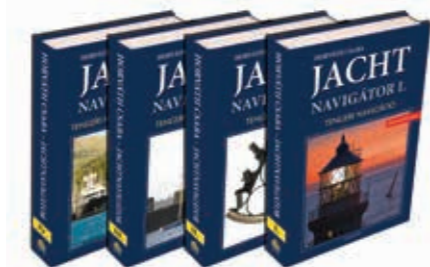
D. J.: Szögezzük le, én nem értek a tengeri navigációhoz. Azt persze belátom, hogy azoknak, akik a tengereken vitorlázta, már évszázadokkal ezelőtt is szükségük volt rá. Hogyan jutottak volna át például a portugálok a Jóreménység fokán? Manapság pedig elsősorban ott kell navigálni, ahol hosszú ideig megy a hajó – lemegy a nap, feljön a nap –, és az ember napokig nem lát mást, csak vizet.

H. CS.: Mindkét esetben komoly szakmai tudás szükségeltetik, de mivel más a környezet és a cél, nem érzek feszültséget ebben a kérdésben. Míg a Balatonon jobbra „emlékeztetből” hajózunk, addig a tengeren alapvetően fontos a navigáció. Ezért is kezdtem el

20 évvel ezelőtt a Balatonról a tengerre vágyó vitorlázókat tengeri hajózásra oktatni. Mivel nem volt magyar nyelvű szakkönyv, saját jegyzetet kellett írnom. Az oktatási tananyag az évek folyamán egyre bővült, s mára már terjedelmes enciklopédia lett belőle.

D. J.: Sohasem versenyeztem tengeren, persze vitorláztam kisebb-nagyobb távokat, de engem ez nem hoz lázba. Nekem untig elég a Balaton, az a hatszáz négyzet-

kilométer, ezzel én nagyon boldog vagyok...
H. CS.: Gyerekkorom óta nagyon szeretem a Balatont, de sosem vitorlázta rajta versenyszerűen. Én a tengeren is ugyanúgy otthon érzem magam. Tengerésznek lenni egyfajta életmódot jelent, így az ember folyamatosan visszavágyik, ha itthon van. Én is így vagyok ezzel, mert utoljára tavaly nyáron szálltam hajóra, és nagyon mennék már. Egyszerűen nem találok a helyem a parton.



**Horváth Csaba:
Jachtnavigátor I-IV.**

Az elmúlt 10 évben az elektronikus navigáció és hírközlés hatalmasat fejlődött, így szükségesszerűvé vált, hogy a legutóbb 2002-ben megjelent Jachtnavigátor hajózási kézikönyv is kövesse ezeket a változásokat. Az immár négykötetesre bővült munka a tengeri sportba józás minden elméleti és gyakorlati területét részletesen tárgyaló hajózási enciklopédia lett. Az új kiadás első kötete Tengeri navigáció alcímmel 2010-ben jelent meg. Ez a kötet a part menti navigációval foglalkozik, s a legújabb kiadású térkép-jel-katalógust is tartalmazza. A hamarosan meg jelenő második kötet a csillagászati, valamint a legmodernebb elektronikus navigációs kérdéseket tárgyalja. A harmadik kötet a meteorológiától a tengeri kitérés szabályokon át az egészség- és környezetvédelemig a hajózás nem navigációs témaköreit veszi sorra, míg a negyedik kötet a tengeri sportba józás gyakorlati kérdéseivel fog foglalkozni.
„Nagyon mély benyomást tett rám a könyved. Micsoda erőfeszítésre volt szükség megírni egy ilyen roppant munkát, és ez még csak az első kötet! Szívből gratulálok!” – írta a Jachtnavigátorról Jimmy Cornell, az erdélyi származású világbírú vitorlázó, az ARC atyja, tucatnyi nautikai könyv szerzője.



Magyarok Szöveg és fotó: Ruják István
a Boot Düsseldorfon

A hagyományos, immár 44. Düsseldorf-i Hajókiállításán – idén először – közös standon hét magyar hajóipari cég (Autoflex, Code8, Flaar, Pata Marine, Pauer Carbon, Style Jacht és Stickl) mutatta be termékeit. A vitorlázók számára közülük talán kettő kevésbé ismertebb: az Autoflex Kft. a Knott cégcsoport tagjaként világszínvonalon közúti utánfutók alkatrészeit és felszereléseit gyártja, a Stickl Kft. pedig környezetkímélő elektromos meghajtású motorcsónakokat és vitorlásokat épít.
A Boot Düsseldorf Európa legnagyobb hajókiállítása, amelyre január 19-től 27-ig került sor. Idén 63 ország 1674 kiállítója mintegy nettó 87 000 négyzetméternyi területen mutatta be termékeit, szolgáltatásait a tavalyihoz hasonló számú látogató előtt. 2012-ben 252 000 vendége volt a rendezvénynek (az ideji pontos adatok még nem ismertek – a szerk.).
A magyar stand létrehozatala a Nemzeti Külgazdasági Hivatalnak köszönhető. Az üzletfejlesztési főosztály által nyújtott

támogatásból lehetett bérelni a 189 négyzetméteres kiállítási standot. A magyar stand kiállító cégek termékeikkel átfogó képet adtak a magyar sport- és szabadidős hajózás helyzetéről. Elsősorban az évek óta innovatív módon működő, külföldre orientált hajóépítők hozták el világszínvonalú termékeiket. A kiállításon megjelent a Balatonon három szőlővitorlás versenyen is diadalmasodó, ultrakönnyű Code 8-as, a Style Jacht Sudárból továbbfejlesztett, gyönyörű klasszikus formájú Scholtz 8.8-as daysailere, a modern szkiffszerű testével gyors és méltán népszerű Flaar 18-as kishajó, a Pata Marine különleges fabetétes fedélzetű, több technikai újdonságot is felvonultató, mégis klasszikus hangulatú finnje, a Pata Stradivarius, illetve a Stickl Kft. elektromos motorosa, az E-volution. Mellettük a Pauer Carbon elsősorban árbocprofiljait állította ki, illetve a korábban említett Code 8 is az ő műhelyükből került ki. A kiállításon nagy sikert arattak a magyar gyártók kitűnő minőségű termékeikkel és kedvező árakkal.



A 189 négyzetméternyi közös standon 7 magyar cég állította ki termékeit – nagy sikerrel