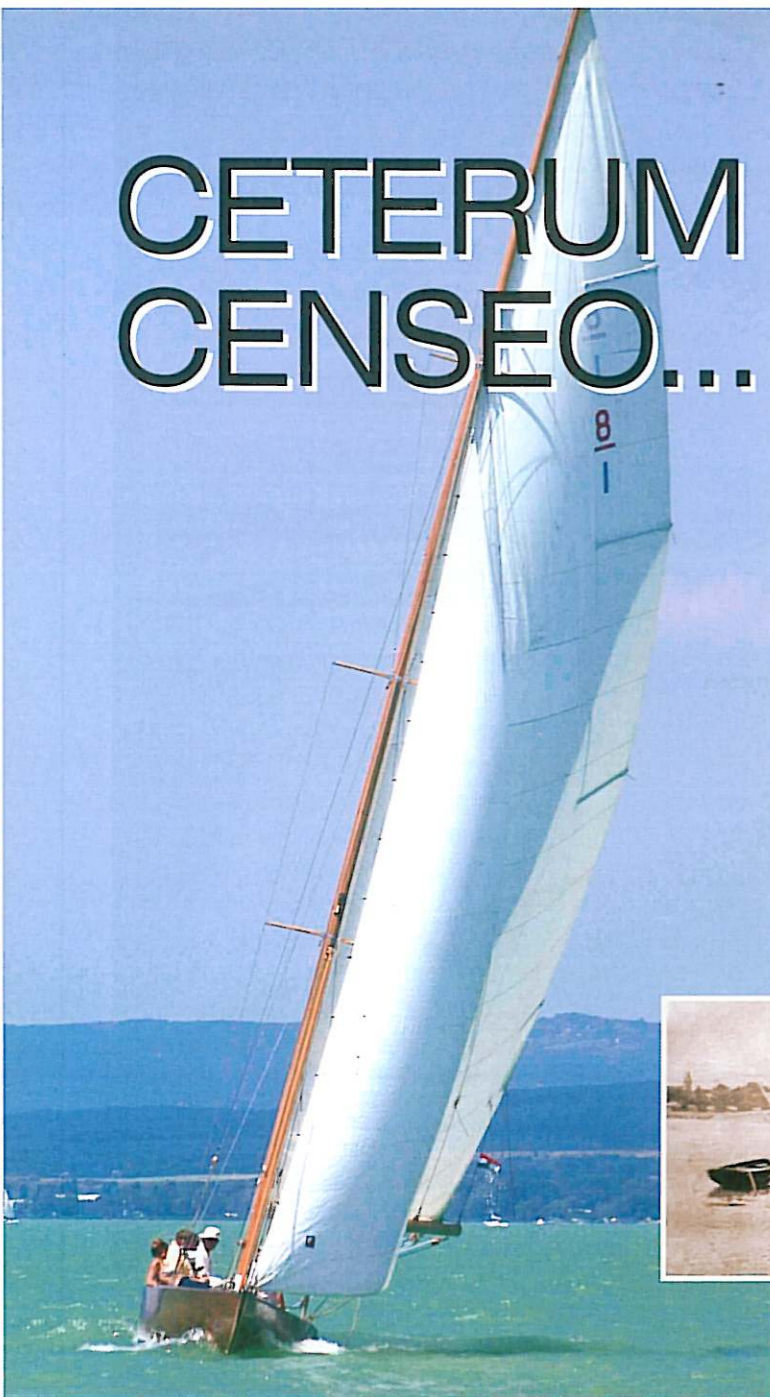


# CETERUM CENSEO...



1916: A Tramontana II. a balatonföldvári kikötőben  
Balkay László felvétele

Csernussi Gábor és Haffner István jó ideje hajó-történeti vitát folytat a nemrég felújított klasszikus balatoni cirkáló, a Tramontana eredetéről. A hajózás históriája iránt érdeklődők bizonyára szívesen olvasták a helyenként kortörténeti érdekességeket is felidéző párbeszédet. Ám a szerkesztőség most lezárna a vitát, mert úgy gondoljuk, hogy az eddigiekhez képest már senki sem tud újabb érveket előhozni.

**A** Vitorlázás 2010/6. számában a Tramontana történetéről szóló cikkem arról az útról is szól, amit bejártam egy számomra fontos kérdés kiderítésére, hogy a „mi Tramink” a Tramontana I. vagy a Tramontana II. Ennek megfele-

lően alcímet is használtam, ami a lényegét összefoglalja (Hogyan jutottam I-ről a II-re), de ez a szerkesztés folytán sajnos lemaradt. A megjelent cikk szerkesztőségi zárószava örömmel töltött el, miután közölte, hogy a következő számban Csernussi Gábor jóvoltá-

ból a Tramontánával kapcsolatos új információkkal gazdagodhatunk. Izgatottan vártam, hogy az egyik legfontosabb nyitott kérdésre, a hajó Balatonra kerülésének pontos körülményeire végre választ kapjak.

Az ígért cikk megjelent. Amit vártam, sajnos nem találtam, csak egy homályos, titkolózó utalást a hajó Balatonra kerülésének körülményeiről: „...Egyikük Tramontana néven hamarosan özv. Széchenyi Imréné tulajdonaként került a Balatonra. Ennek oka és az abban részt vevő személyek ismertek, de ezt itt most nem részletezem.” Egyikük? Melyikük is? Mikor is? Mert ezek a részletek fontos kérdések! Ettől nem lettem okosabb.

A részletes családtörténeti kiegészítéseket nagy érdeklődéssel olvastam, de úgy érzem, a

Tramontana történetét alapjában nem érintik. Azt azonban nem hinném, hogy ők, akik a hajóval versenyeztek és nyilván mindkét hajót jól ismerték, ne tudták volna, mit is hoztak el az Adriáról. 1916-ban, a Balaton című folyóirat 6–7. számában a natúr, lakkozott hajóról megjelent fotó képaláírásában is, és később is egyértelműen Tramontana II. megjelöléssel találkozhatunk.

A rendelkezésemre álló információkkal kapcsolatos bizonyítékokat és a cáfolatokat kutatva bizony sok ellentmondásba botlottam, éles kanyarokra kényszerítettek a tények, amíg végre – szilárdan hiszem – megnyugtató végeredményre jutottam. Megjelöltem a forrásokat, ahogy illik, az általam

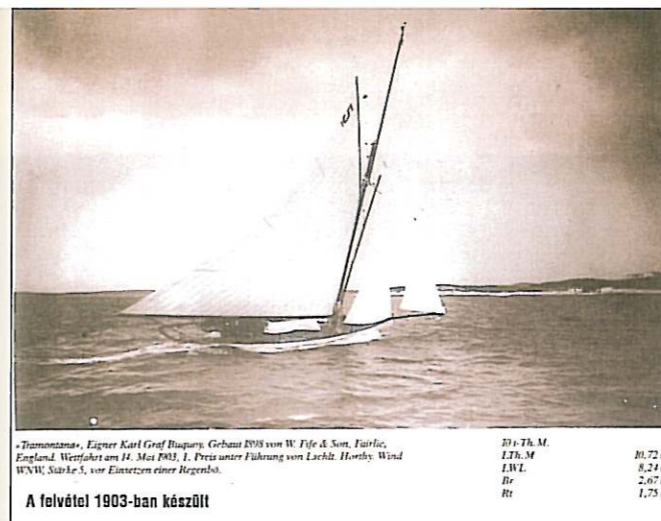
hitelesnek tartott források megbízhatóságát pedig nemes egyszerűséggel a kedves olvasóra bízom. Feltételezések esetén azt igyekeztem is jelezni és logikusan indokolni. Szerettem volna a hajó százéves jubileumára tiszta vizet önteni a pohárba.

A Tramontana körüli bizonytalanság ténye a Vitorlázás 2007/6. számában a hajó történetét is érintő cikk elolvasása után vált számomra egyértelművé. Nos, ez indította a kutakodásra.

...„A Balatonon jól ismert Tramontana 8mR-t Karl Buquoy de Longueval gróf, a Geschwader Contre-Commodore-ja részére építtették. Típusmegnevezése elfogadott „R”-szabály híján akkor még „A” osztályú versenyhajó, a szabály hatálybalépését követően „Alte R-yacht” volt. Már 1905 májusától ismerjük a versenyeredményeit, amelyeket 1905–1906-ban Horthy Miklós, 1907–1909 között többnyire Preuschen kormányzásával ért el. A szabály elfogadásával megalakítottnak tekintett I.Y.R.U. alapvetően brit irányvonalat követő rendszerével párhuzamosan a DSV 1909-ben szakmai ellenpólusként saját rendszert dolgozott ki, amelyet az Osztrák–Magyar Monarchia területén is alkalmaztak. Ennek megfelelően 1910-ban Buquoy már a legújabb elképzelések alapján épített Tramontana II. 8mR-rel versenyez, régi hajója Széchenyi Imréné tulajdonaként a Balatonra kerül” – írja Csernussi Gábor Pólától Amszterdamig című írásában.

Az „Egy rejtély margójára” írt cikk sokszori elolvasása után sem találtam az alcímben ígért új információkat, vagy bárminek a cáfolatát, csak a találgatások egész sorát, amikkel viszont a cikk szerzője saját fent idézett állításainak egy részét is megkérdőjelezi. Egymást követik az alábbi kifejezések:

...nem valószínű, hogy...  
...lehetséges, hogy...  
...minden jel arra utal...  
...juthatott...  
...nem lehetetlen...  
...ha viszont ez így van, akkor...  
...és hasonló feltételezések. Nem is lenne ez baj, de azután elhangzik a drákói végszó, miszerint „...ne népszerű szöveggel, hanem megoldott kérdésekkel szolgáljunk...”



A felvétel 1903-ban készült

...nem népszerű szöveggel, hanem megoldott kérdésekkel szolgáljunk...”

Tartok tőle, hogy ezek után a jelles szerzőnek – bármennyi kört futunk is – már csak saját magával lehet vitája, különösen az utolsó félmondatban foglalt végkövetkeztetéssel. Mert ugye, idézett cikke szerint a Balatonon a „rég hajó” található, és ez így nyilván egy „megoldott kérdés”. Bár örömmel látom, hogy legutóbb, írásomra született válaszában a balatoni Tramontánával kapcsolatban már csak az „egyikük” megengedő jelölést használja...

A nagyon leegyszerűsíthető kérdéshez az alábbiakat ajánlom a tisztelt olvasó szíves figyelmébe, mintegy segítségül:

Köztudott, hogy az I fogalma az R-yachtoknál általában nem nyugalmi, hanem vízvonal feletti, ún. „üzemi” vízvonalat takar (ezt a KR felméréseknél magunk is használtuk), így ez nem annyira megbízható érték, különös tekintettel az idők folyamán esetleg változó mérési előírásokra. Épp így igaz ez a

lánckerületekre. Igyekeztem is kerülni, mint bizonyító erejű tény, bár tájékoztató értéként azért hasznos lehet!

Az viszont egészen biztos, ha egy hajó legnagyobb szélessége 1903-ban 267 cm volt, azt nagy művészet lenne 223 cm-re változtatni akár néhány átépítés során is. Az általam említett 1903-as könyvben található 267 cm-es szélességi érték a fényképpel illusztrált adatsorban megtekinthető. Ez a szélességi érték tehát a Buquoy-tulajdonú, Horthy által kormányozott, Tramontana néven nevezett, fehérre festett hajó azon fontos jellemzője, amely egyértelművé teszi, hogy ez a hajó nem lehet a balatoni Tramontana. A képről is könnyen megállapítható – a vak is látja –, a hajó közel sem azonos az általunk ismert Tramontana II-vel, mely megtekinthető és megmérhető Balatonfüreden.

Ezzel a Tramontana II. csapatának egyöntetű véleményét is tolmácsolhatom. Ők igazán sokszor látják, és alaposan ismerik minden porcikáját. Számukra külön köszönettel tartozom a cikkem megírásához nyújtott segítségért és az értekes, döntő fontosságú, korabeli fotókért!

A Tramontana II., mint új 8mR jacht, eredeti és hivatalos felmérési adatait a Die Yacht 1910. évf. 13. füzet 335. oldala tartalmazza. A hajó szélessége 223,5 cm, azonos a jelenlegivel. Azért éppen a szélességet ragadtam ki, mert sok méret megváltozhat egy átépítés alatt, de ez csak nagyon csekély mértékben. Mérése egyszerű és a mérési hiba lehetősége minimális.

Vitorlázatról, riggről meg tényleg nem érdemes beszélni. A cikkemben említett többi valószínűsítő és kizárónak tűnő adalékot nem is említem. Csupán megjegyzem, a fent említett 1903-as adatsor hangsúlyozottan a Thames Measurement szerinti adatokat tartalmazza. Mint tudjuk, akkoriban ez a rendszer a Th. M. szerinti felmért hosszal (...from the stempost to sternpost...) és a teljes szélességgel (...maximum beam...) operált. Mindemellett a valós vízvonal értékét (LWL=8,24 m) és a merülést (Rt=175) is feltüntették, bár a képzetben nem szerepelt.

Számomra minden ésszerű megfontolás alapján bizonyos, hogy a Balatonon a 223 cm szélességű Tramontana II. gyönyörködtet bennünket. Az előző cikkemben írtakat az elsőtől az utolsó sorig vállalom, természetesen minden konkrét cáfolatot, kiigazítást örömmel fogadok, már csak a

Tramontana II. érdekében is. Nem az a fontos, hogy nekem legyen igazam, hanem hogy a történet végre kerek legyen, vagyis kíváncsian várom a további, akár „nemzetközi összefogással folyó kutatás” eredményeként megoldott kérdéseket. Ezzel kapcsolatos, előre megköszönt türelmünk végtelen, de a Tramontana II. soha többet nem lesz 100 éves.

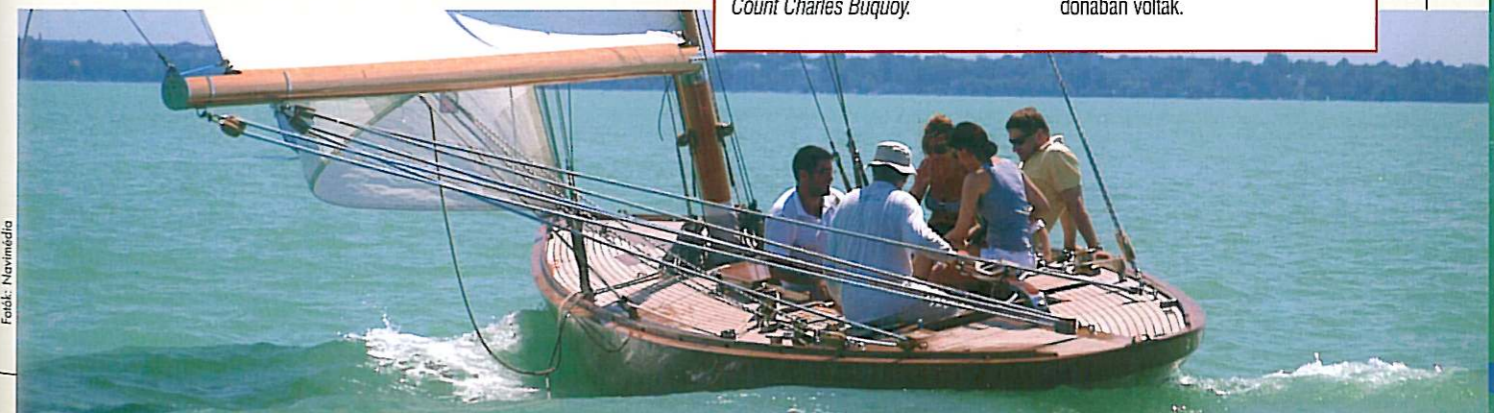
Végezetül, ami a „Lehetetlen” és az első Tramontana esetleges azonoságát illeti, mint jeleztem is, egy német fórumon talált megjegyzést idéztem, mint bizonyítatlant érdekességet. A hozzászólás tartalma azonban meglehetősen hozzáértésre utalt. Szabad legyen azonban megjegyeznem, hogy az idézett hozzászóló, egy Európa-szerte elismert kutató, Volker Christmann hitelességét vagy hitelenségét párhuzamba hozni egy olyan ballfácinnal, mint aki a Nemerét a Fertő tóra varázsolta, enyhén szólva nem szerencsés. Természetesen a tévedés joga őt is megilleti, mint mindnyájunkat.

Mindemellett a „rég hajó” sorsát akár örök homály is fedheti, ha felkutatása „Lehetetlen”, ha nem, ez végül is jelen vonatkozásban számunkra érdektelen.

Haffner István

Volker Christmann írja:  
*Wer weiß mehr über 8mR Tramontana (II)?*  
Vorsicht, hier werden 2 verschiedene Schiffe vermischt. Die Tramontana war die ex Lehetetlen, ein 1898 bei Fairlie in England gebautes Schiff. Die Tramontana II wurde bei von Hacht 1910 gebaut. Beide Schiffe waren in Pola (Adria) beheimatet und gehörten Count Charles Buquoy.

Magyarra fordítva:  
Ki tud többet a 8mR Tramontana (II)-ről?  
Vigyázat, itt két különböző hajót kevernek össze. A Tramontana volt az ex Lehetetlen, egy 1898-ban Fairlie-nél, Angliában épített hajó. A Tramontana II-t von Hachtnál építették 1910-ben. Mindkét hajó Polában (az Adrián) volt honos, és Count Charles Buquoy tulajdonában voltak.



Fotók: Némethi