RÉSZLETEK SZELLE ZOLTÁN HANKÓCZY JENŐ SÍREMLÉKE FELAVATÁSÁN ELMONDOTT ÜNNEPI BESZÉDÉBŐL [1]

Hankóczy (Benacsek) Jenő (1903–1976)

A mai nap Hankóczy (Benacsek) Jenő és felesége hamvait tartalmazó, közadakozásból megvalósult síremlék felavatására, megáldására és ennek keretén belül egy megemlékezésre jöttünk össze itt a köztemető díszparcellájában.

Ezt megelőzőleg a vitorlabontó ünnepség keretében az ő emlékére egy bronz tábla került elhelyezésre a Tagore sétány rózsaligetében.

2008-ban, – amikor elkezdtem Hankóczy Jenő lexikoni életrajzához gyűjteni az anyagot – nem gondoltam, hogy pár évvel később itt, a Füreden kialakított végső nyughelyénél tudom tiszteletemet leróni az előtt az ember előtt, aki a második meghatározó személye volt a füredi hajógyártásnak. Itt – a neki mindig kedves Füreden – ahol 21 évet alkotott, dolgozott a hazai vitorlásépítés, ill. acélhajó gyártás fejlesztéséért, és ennek következtében a balatoni vitorlázás, a hajózás, az idegenforgalom fellendítéséért.

Itt, ahol nyughelye van elődjének, néhai dr. Tüske Jenő MÁV igazgató, BHRT vezérigazgatónak. Egykori kollégáinak, mint néhai Wagner Imre hajógyári főmérnöknek, a kétszeres volt vitorlázó olimpikon ifj. Tolnai Kálmánnak (Lacinak) és Németh Istvánnak, az egykori hajógyári üzemvezetőnek, vitorlázónak, akinek vezetésével a Nemere II. 75-ös schärenkreuzer ezelőtt egy hónappal még 57 évig tartotta a balatoni Kékszalag vitorlás versenyek időrekordját. Itt, ahol nyughelye van Kovács Béla füredi gyógyszerésznek, aki a Benacsek-féle 22-es versenyjolléival 1934 és 1940 között a kékszalag versenyeken két abszolút első, egy-egy második és harmadik helyezést ért el, továbbá Kenyeres Lajos hajóvezetőnek, aki 36 évet dolgozott a BHRT-nél és 1934-ben matróza volt az első kékszalag verseny győztes dr. Ugron Gábornak. Itt, ahol további egykori vitorlázó, hajóépítő és hajózó munkatársai is nyugszanak. Itt, ahol a szomszéd arácsi temetőben nyugszik a hajógyárat alapító angol Richard Young Dóra nevű kislánya és szintén egykori kollégája Riffer Nándor a BHRT cégvezetője, valamint Káldy Ferenc, aki tervezte és megépítette az un. külső hajógyárat az Eötvös tanya helyén. Itt, ahol a szomszéd községben, Csopakon található nagybátyjának a sírja. Annak a nagybátyjának, aki eredeti nevén szintén Hankóczy Jenő, aki világhírű mezőgazdasági kutató, sikeres vitorlázó és alapító, első elnöke volt a Hungária Yacht Clubnak, akik 1934-ben elindították a balatoni Kékszalag vitorlásversenyt. Az elmondottakból is kitűnik, hogy Hankóczy ezer szállal kötődött, kötődik a Balatonhoz, Balatonfüredhez.

…

Hankóczy (Benacsek) Jenő és felesége hamvai a Farkasréti temetőben urna fülkében voltak elhelyezve. Mivel gyermekük nem született, nem volt aki az urnahelyek használatával kapcsolatos teendőket elvégezte volna, így a temető gondnoksága az urnahelyek felszámolását helyezte kilátásba. Ezért vált tehát szükségessé ez a példamutató összefogás, – az oldalági Hankóczy rokonok támogatásával – hogy ezt megelőzzük.

Ekkor született meg bennem az a gondolat, hogy emlékét nyughelyének megmentésével Balatonfüreden kellene megőrizni. Tavaly szeptemberben a szervezés elindításakor a Városi Múzeum munkatársában, Tóth-Bencze Tamás könyvtárosban nagy segítőre leltem. Hári Lenke alpolgármester asszony közbenjárásával a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület bevonásával folytatódott a szervező munka, majd a Benacsek tervezte vitorlások tulajdonosai, vitorlázói is beszálltak a szervezésbe, minél nagyobb körre kiterjesztve a támoga-

tók bevonását, a sír- és emlékhely méltó kialakításával járó költségek vállalását is.

A kikötői emléktábla

Az így kialakult körben a Balatonfüredi Yacht Club, a Hungária Yacht Sport Club, a Balatoni Hajózási Zrt, a Balatonfüredi Hajógyár Kft. nevében a TLC Kft, a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület, a Túravitorlás Sportklub, a klasszikus vitorlások tulajdonosai, a flották kapitányai, tagjai, hajómérnökök (köztük egykori kollégák), a Hankóczy rokonok, a fahajóépítő Bruckner család és balatonfüredi magánszemélyek, – mint tisztelői – részvételével megfogalmazódott az elképzelés, hogy kérjük fel a város vezetését egy díszsírhely, egy emlékhely adományozására, ahol méltóképpen végső nyugalomra lelhet az általunk nagyra becsült Hankóczy (Benacsek) Jenő.

Mindannyian tudják/tudjátok, hogy e kérésünknek meg is lett az eredménye.

Szervezés közben a Balatonfüred Városért Közalapítvány Gubicza Ferenc akkori kuratóriumi elnök és Horváth Zsolt titkár közreműködésével kérésünkre felvállalta a pénzügyekkel járó feladatokat.

….

Hankóczy Jenő Benacsek néven Veszprémben 1903. június18-án született és Budapesten 1976. december 26-án hunyt el.

Szülei: Benacsek Béla a veszprémi káptalan alapítványi igazgatója és Hankóczy Sarolta voltak. Veszprémben laktak, négyen voltak testvérek. 1922-ben – a neves 8 osztályos piarista –, a mai Lovassy gimnáziumban érettségizett, majd Budapesten a Műegyetemen egy évet elvégzett. Ebben az időben a jobb alkarját villamos okozta közlekedési balesetben elveszítette és így műegyetemi tanulmányait nem folytatta tovább. Pályafutását Peremartoni Nagy Sándor ajánlatára a Veszprémi Faipari Rt-nél kezdte, – ahol kisebb vitorlásokat, csónakokat építettek – majd 1926–1928 között az IBUSZ Rt. Füredi Yachtépítő Üzem egyik tervezője volt. Ekkor a Tünde és a Csongor nevű 100 személyes hajók építésének irányítását is végezte. A későbbi személyhajók már az ő tervei alapján készültek, mint pl. a Sió, a Tátika, a Boglár. De természetesen a személyhajók mellett külföldi tervezők tervei alapján különböző vitorlásokat is épített a jachtépítő, mint pl. a 14-es, 22-es versenyjollékat, a különböző túrajollékat, a Nemere nevű 40-es, a Rabonbán I. nevű 30-as és a Sirocco 22-es cirkálók.

1929-ben visszament a Faipari Rt-hez dolgozni, majd, amikor 1931-ben – a BHRT fő részvénytulajdonosának a MÁV-nak a javaslatára a füredi jachtépítő üzemet az IBUSZ Rt-től a Balatoni Hajózási Rt-hez csatolták – visszajött Füredre, a társasághoz.

Mivel 1931-től az 1948-as államosításig a hajóépítés és a hajózás a BHRT kezében volt, így meghatározó személye volt a hajók építésének, a balatoni személyhajózás fejlesztésének, majd a hajók, kikötők háború utáni újjáépítésének. A kiváló tervező és kapcsolatokat kiépítő cégvezető Benacsek Jenő jövőbe látó javaslatára 1939–1941 között megépült a BHRt. új hajóépítő üzeme, ezzel utat nyitva az acélhajó gyártásnak. 1941 december és 1948 január között már üzemigazgatóként, illetve 1945 május és 1948 január között pedig vezérigazgatóként irányította a BHRt-t. Az új üzem birtokba vétele után a vezérigazgatóság Siófokról átköltözött Füredre.

1931-től a német DSV előírások alapján, de a balatoni szél- és hullámviszonyokra való tekintettel tervezte a modernebb, megfizethetőbb sloop és marconi vitorlázatú vitorlásokat. A 30-as évek elején a balatoni dinghy, az ok jolle és a 25-ös wanderjolle kivételével többnyire a 22-es sereneket építették, mint pl. a hajógyárat megtervező és kivitelező Káldy Ferenc Kari nevű hajóját. Ezután következtek a legnagyobb számban a 30-as cirkálók, mint pl. 1937-ben dr. Ugron Gábor akkori Magyar Vitorlás és Yacht Szövetség elnökének a Rabonbán II. nevű, vagy 1938-ban az eddigi legeredményesebb a Kékmadár, amelyet az első tulajdonosa dr. Tuss Miklós Hurrican néven rendelt meg. De feltétlen itt kell még megemlíteni a Kincsem II-IV nevű 22-es rennjollék készítését, Kovács Bélának. A további sikerek érdekében Benacsek Jenő 1937-ben megtervezte a lekerekített deck élű, szappan hajónak becézett 22-es rennjollét, mely ezután vált Európa hírűvé. E típusát örökítettük meg a bronz-

táblán és itt a síremléken is. A vitorlás megrendelések döntő többsége a Balatoni Yacht Club, a KMYC (a mai Balatonfüredi Yacht Club) és a Hungária Yacht Club tagjai közül került ki.

Ezen időben megnövekedett a kereslet a különféle motorcsónak és motoros yacht iránt is, melyekből évente több darabot készítettek. Egy ilyen luxus kivitelű motorcsónak gróf Andrássy Géza, a Magyar Olimpiai Bizottság akkori elnöke részére gyártott HETYKE nevű motoros volt 1934-ben. Ezen a motoroson egyszer vendégként megfordult Henri de Baillet Latour, a Nemzetközi Olimpiai Bizottság akkori elnöke, és többször a Törley család is.

Tudjuk, hogy a kezdetekben a minőségi hajóépítés fázisait annyira nyomon követte, hogy nem volt rest este, sötétedés után is megnézni a napi munkákat, megjelölve a hibás helyeket. A hajóépítést, a vállalat fejlődését nem bízta a puszta véletlenre. Külsőségektől mentesen, de nagy szorgalommal és a gazdasági életet figyelve lobbizott a piackutató munkáiban. Ennek eredményeként az 1929-1933-as gazdasági válságból kisebb veszteséggel jött ki a hajóépítés és a hajózás.

Az 1940-es években is folytatódott a régebbi típusok tovább fejlesztése. Sorrendben a mai napig meghatározó típusú 25-ös túrajollékat és a 40-es sereneket kell megemlíteni. Az Addió III. és a Tabu nevű cirkálókkal tulajdonosaik szép sikereket értek el. Hankóczy újabb vitorlás típusokat is tervezett. Az egyik és talán a legsikeresebb lett az Európai Vitorlás Szövetség előírásai szerint, de szintén a balatoni viszonyokat figyelembe véve az Európa 30-as cirkáló, mint pl. sorrendben az első három a mai nevükön a Villám, a Johanna (Grófcsik Jánosnak készült) és a Falcon, vagy a hajóüzem német parancsnokának készült Hadúr. A hajóosztályt összetartó kulcsszó a Benacsek név. A másik típus az 50-es balatoni cirkáló lett, amelyet a Magyar Vitorlás és Yacht Szövetséggel együttműködve fejlesztettek ki. A 75-ös cirkáló típust 1944-ben tervezték és építették meg, az elsőt, a Nemere II.-t, majd pár évvel később a mai Siroccot és a Lillafüredet.

A felsorolt típusok sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a 75-ös cirkáló kivételével mindegyik típusról levett, koppintott minták alapján műanyag változatok is készültek, készülnek a mai napig is.

Benacsek Jenő 1943 szeptemberében nevét édesanyja után Hankóczyra változtatta.

A II. világháború alatt, mivel az üzem német felügyelet alatt hadiüzemmé lett nyilvánítva, a termelés nagy részét a katonai megrendelésre készült vízi járművek tették ki. A pontonok, rohamcsónakok, az aknakereső és aknász motorcsónakok német tervek alapján fából és acélból készültek. Az üzem a háborús időszakot szerencsésen átvészelte. A front közeledtével a katonai vezetés kiadta az üzem bénítására vonatkozó parancsot, amelyet Hankóczy Jenő utasítására az üzem dolgozói úgy oldották meg, hogy a fontosabb leszerelt gépalkatrészeket elrejtve, nem azokat rakták fel a teherautókra. Így a háború befejezése után rövid időn belül vissza tudták állítani a termelést. Sajnos a Füreden összevont személyszállító hajók felrobbantását már nem tudták kijátszani a visszavonuló csapatok elől.

Éppen ezért a legfontosabb feladatuk volt dr. Ugron Gáborral, a BHRt. elnökével együtt, hogy a háború befejeztével elkezdték a helyreállítási munkákat, a vízi közlekedés beindítását. Az újraindult üzem már el tudta látni árammal többek között a mai szívkórházat is.

A BHRt. 100 éves évfordulóján 1946. szeptember 21-én Hankóczy Jenő ünnepi beszédet tartott a füredi hajóépítő üzemben, és beszédében kérte a jelenlévő Tildy Zoltán köztársasági elnöktől és Gerő Ernő közlekedési minisztertől a gyár fejlődése érdekében a siófoki hajózózsilip kiépítését, amelynek átadása egy év múlva meg is történt. Ezzel megnyílt a tengeri országokba való szállítás lehetősége. Miután vezérigazgatói megbízatását 1948 januárjában visszavonták, elhagyta a hajógyárat. 1963 elején volt még kapcsolata a füredi gyárral, amikor is Székely Sándor akkori főkonstruktőrrel együtt Bécsben felkeresték a GL német hajóosztályozó társaság kirendeltségét. A feladatuk az volt, hogy a rövidesen beinduló, hosszú távú, nagy sorozatú egyiptomi tolótolt uszályok prototípus gyártásának problémáit átbeszéljék.

Hankóczy (Benacsek) Jenő nem csak a terveivel kapcsolódott a vitorlázáshoz, hanem mint vitorlázó is. Alapító tagja volt a Hungária Yacht Clubnak, ahol aktívan részt vett a kikötő és a klubház építésében is. Ezt megelőzően 1927-től 1933-ig tagja volt a KMYC-nak (a mai BYC). A nagysikerű 22-es rennjollék kapcsán tagja volt az Európai Vitorlásszövetség Technikai bizottságának. Személyes kapcsolatot tartott fenn az 1925-ben alapított Peremartoni Nagy Sándor vezette Balatoni Yacht Clubbal is.

Füredi tartózkodásának idején tagja volt a Balatoni Szövetség választmányának, 1933/34-ben pedig a Balatonfüredi Sport Club vezetőségének is.

Hankóczy Jenő, miután Füredet elhagyta 1948-1953 között a KGM Hajóipari Igazgatóság Fejlesz-

tési Osztályán kapott megbízást egy tervezőkből álló részleg megszervezésére. Feladatuk volt az alumínium, mint hajóépítő anyag és technológia alkalmazásának bevezetése a hajógyártásban is. A váci hajógyárban végzett munkájának leghitelesebb ismerője a ma is köztünk élő, egykoron fiatal hajómérnök kollégája, Fekecs Gábor.

Elmondása szerint a sors ismételte magát Vácott, mivel a Dunai Hajógyár létrehozásában Hankóczy Jenőnek a füredihez hasonló meghatározó szerepe volt, ugyanis a Flottillának és a belvízi személyhajózásnak szüksége volt nagyszámú új hajóra.

A síremlék előlapja

A szükséges terveket a létrehozott tervező csoport készítette az ő vezetése alatt, majd a gyártást Vácott az Alumínium- és Horganyfeldolgozó Vállalatnál kezdték el. Olyan darabszámban rendelte a MAHART a vízibuszokat, a Flottilla a mentő-, vontató- és aknaszedő motorosokat, hogy ez egyre nagyobb gondot jelentett a város szívében fekvő vállalatnak. Ezért a Hajóipari Igazgatóság új telephelyet keresett, és ezt a régi Kesztyűgyárban találták meg. Itt hozták létre 1953-ban a Dunai Hajógyárat, amelynek Hankóczy Jenő először főkonstruktőre, majd főmérnöke lett. Vácott vitorlás hajókat is terveztek és gyártottak. Ezek voltak az alu. 15-ös, alu. 25-ös típusok, de nagy darabszámot nem értek el velük. A kétárbocos, tengeri kivitelű, nagyobb méretűekből a gyártási költségek kimutatására alu és acél változatok készültek. Az alutestek szegecselt kivitelben Vácott, az acéltestek gyártása és a készre szerelés pedig a füredi hajógyárban történt a nagyobb tapasztalat miatt. Ezek voltak a SZOT Sétahajózáshoz került alu 75 nm-es Béke, a vas 75 nm-es Őszöd és az alu 80 nm-es Galyatető hajók. A balatoni hajózáshoz pedig az alu 125 nm-es Szaturnusz és a vas 125 nm-es Uránusz került.

1956 októberében a munkástanács tagjává választották. Munkástanácsi tagsága miatt 1957 nyarán el kellett hagynia a Dunai Hajógyárat.

Az 1963-as nyugdíjba vonulásáig az Óbudai Hajógyárban, mint főtechnológus dolgozott.

……

Ez a sírhely őrizze meg emléküket!

Balatonfüred, 2012. augusztus 03.

Szelle Zoltán
műszaki hajószakértő

Jegyzetek:

1. Szelle Zoltán ünnepi beszédének változatlan, vágatlan közlése.

A síremlék hátlapja