

Novotny László

A kajak-kenu sport történetéből

GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN A MAGYAR EVEZÉS ÉS KAJAK-KENU SPORT MEGALAPÍTÓJA

„A lelket és a testet fiatal korba alkalmassá kell tenni a haza iránti szolgálattételre, mert e nélkül az ország szempontjából semmit sem ér a nevelés.” (Széchenyi: Napló)^{6 1}

Széchenyi Ferenc gróf, István édesapja 1817. május 17-én ezt írja fiának: „Becsüld meg származásodat, nehogy annak szégyenére válj, s nagyobb gonddal ápolj, hogy méltó lakása legyen lelkednek”. Széchenyi hihetetlen elkötelezettséggel küzdött a nemzet felemelkedéséért, állandóan kereste az új kihívásokat, és a hon javát szolgáló, sokszor önsanyargató, áldozatokkal teli munkát. Nagy tettei közismertek: az Akadémia létesítése, a Lánchíd megalkotása, a hajózás és hajógyártás megteremtése Magyarországon, a budai alagút, a Vaskapu szabályozása, a Tisza-táj árvízmentesítése, majd az eszméit tartalmazó könyvek: a *Hitel*, a *Világ* és a *Stádium*, de miniszterként is sokat tett nemzetünkért. Sok más eredménye mellett beszélhetünk a magyar színház, a bortermelés, a selyemhernyó-tenyésztés, a cukorgyártás, a gázvilágítás megteremtéséről. Ugyanakkor a történelem kevésbé említi a sportok területén végzett úttörő munkásságát.

Széchenyi a lovaglás mellett az evezés és a hajózás felé fordult. Már kora ifjúsága alatt megtanult úszni és evezni a Fertő-tavon. Katonai pályafutását 17 évesen kezdte, Bécsben tiszti iskolát végzett, majd 1809. április 11-én a Napóleon elleni vesztes győri csatában szolgált. Ez sajnos a felkelő sereg vereségével végződött, de Széchenyi személyes bátorságának kitűnő bizonyosságát adta. A Dunán csónakon végig evezett, majd az ellenséges francia csapatok kikerülésével felkereste Johann Gabriel von Chasteler altábornagyot, értesítette őt Meskó tábornok hadteste hollétéről, ami által lehetővé tette a két egymástól elszakított hadtest egyesülését július 19-én. Innen bravúros módon lovon, majd evezve jutott el Komáromba a nádorhoz.

Széchenyinek régi vágya volt, hogy lehetővé tegye a Dunát a kereskedelem számára, egészen a Fekete-tengerig. 1830. június 24-én indult kíséretével saját hajóján szemleútra, hogy a Duna folyását tanulmányozza, és a szabályozás nehézségeiről saját tapasztalatai útján győződjen meg. Az útnak, amely Pesttől Konstantinápolyig tartott, nevezetesebb pontjai Orsova, Galac, Konstantinápoly; hazatérőben Pozsarevác (ahol Milos Obrenovic fejedelemnél időzött), Szendrő, és Belgrád voltak.

1818-ban Széchenyi, amikor Törökországban járt, több evezős csónakot, „kajik”-okat látott. Megfigyelései alapján leírta az evezős és vitorlás eszközöket. Naplójában így ír: „A kajik szép, hosszú, elegáns, használata élvezetes az egyéb kiállhatatlan és unalmas vízi járművekkel szemben.”

Széchenyi vizsgálja a kajik súlyelosztását, amely használójától ügyességet kíván. Feljegyzi, hány személyes kajikok vannak, elcsodálkozik, hogy egy hajós kéttollú lapátot kezel. Észreveszi, hogy különösen erős áramlatokban a benn ülők ütemes vezényszavakkal biztatják egymást. Naplójában október 24-i dátummal jegyzi fel Konstantinápolyban: „A kajikok, melyekkel Skutariba, Bujukderebe menni szoktunk, igen csinosak, kemény, finom fából vannak készítve és olyan könnyűek, hogy minden percben felborulhatunk, ha csak egy

¹ Fekete József és Váradi József szerk.: Gróf Széchenyi István tanításai. Kerepes, 2005, Farkas Lőrinc Imre Könyvkiadó.

kicsit is megmozdulunk bennük. Erős hullámváz okvetlenül összezúzná, valamint a súrlódás valamely falhoz vagy sziklához mindjárt lyukat ütne az oldalán". (Forrás: Széchenyi: *Napló*). Ez volt a prinzipói kajik, amelyet Széchenyi életében soha nem felejtett el, sőt ezt sóhajtotta vissza, amikor 12 év múlva Pestről a Fekete-tengerig levezett.

Említésre méltó, hogy 1847-ben Liszt Ferenc is járt Isztambulban, egy galaci gőzösön érkezett, amelynek korabeli fényképén elől egy „kajik” látható.

Széchenyi gróf leírását követően 11 év múlva a Pesten megjelenő „Gemeinnützige Blaetter” hírlap 1829. december 6-i száma mutatja be a „canoe”-t: az eszkimó kajákat. A fedetlen kajákat ebben az időben szandolinnak nevezték.

1822-ben Wesselényi Miklóssal Angliába utazott, és ott, a Temzén felfigyelt a 6-12 fős evezős bárkákra, valamint a modern 8 evezős hajókra és a kecses kajákra. A következő évben jelen voltak az első Oxford-Cambridge egyetemek azóta hagyományossá vált evezősregattáján, ahol újabb tapasztalatokat gyűjtöttek. Wesselényi erről ezt írta naplójába: „Az ifjúság nagy része kint a folyamon volt csolnakázni. Mely szép dolog ezen ízléssel épült csolnakokkal a vízen játszadózni s mely derék, mely erőt adó gyakorlás s mozgás ez az ifjúságnak.”^{12 2}

Széchenyi is itt kedvelte meg az evezést. 1824-ben Angliából evezőshajót rendelt, amely 1826-ban érkezett meg Pozsonyba. Ez év május 6-án innen írta Wesselényinek: „a hajó megjött, holnap bocsátkozik a vízbe”.

A csónak kipróbálása után augusztus 12-én Pozsonyban — az ott üléső országgyűlés szünetében — a honatyák nagy csodálkozására mutatta be a csónakot és evezéstudását. Majd 1827. május 16-án két angol barátjával Bécsben ismét vízre szállt, amely eseményről ezt olvashatjuk naplójában: „Memorandum — gróf Széchenyi, Hallifax és Barneby urak Bécsben a práterbeli Lusthaustól indultak ma reggel 1/4 órával 6 előtt gróf Széchenyi kétevezős kis hajóján egy kormányossal — és a pozsonyi hídhöz érkeztek 23 perccel 10 óra előtt, befejezván az utazást 3 óra és 52 perc alatt. A hajó e napon Louise-nek kereszteltetett. Gróf Széchenyi, John Barneby, Thomas Hallifax” (aláírásokkal hitelesítve).

Ezt az evezést joggal tekinthetjük az első hazai sportszerű evezőstúrának.

1830. június 24-én Beszédes József földmérő és Waldstein János gróf kíséretében indult Pestről a Desdemona nevű hajóval az első al-dunai tanulmányútjára, hogy a Fekete-tengerig tanulmányozzák a Duna hajózhatóvá tételét. Magukkal vitték Széchenyi „Juliette”-re keresztelt sportcsónakját, amellyel Széchenyiék a hatalmas út nagy részét végig eveztek. Naplójában az eseményről — többek között — ez olvasható: „Június 30-án a Desdemona Orsovaig kísérő csajkások (folyami határőrök) csónakjával versenyre keltünk. Velük együtt indult két negyed-csajka, amelyen 16 fő evezett. A Juliettel, amelyet Putnick kormányzott, én, Waldstein, Seva és Semoda eveztünk, nagyon könnyen vertük meg őket. ...öt és egynegyed óra alatt eveztek meg egy akkora távolságot, mint kb. Esztergomtól Pestig.”

1834-ben létrehozta a „Csónakdát”, az első csónakházat. Több csónakot rendelt, és evezős barátai is vásároltak csónakot. Megindult a rendszeres evezés és túrázás. 1841. április 8-án — a korábbi Csónakdából — megalakította az első Hajós Egyletet, ezzel fellendült az evezőselet. „A pesti oldalon, szorosan a hídépítkezés feje alatt, látható egy ugyancsak csinosan épített deszkaház, amely belenyúlik a Dunába, a vízre nyíló oldalon szabad, tetején egy terasszal van ellátva s ezen egy zászlók felvonására szánt rúddal. Ez az építmény nem egyéb, mint egy Bootskammer (magyarul csónakda), és arra a célra szolgál, hogy magába fogadjon és megőrizzen különféle gondolákat és csónakokat, vitorlásokat, evezősöket és kerekéseket, ame-

² Dr. Siklóssy László: Széchenyi-Wesselényi és még egy nemzedék. Budapest, 1928

lyeket az itt több gavallérból alakult Hajózási Társaság kirándulásain használni fog" — írja a *Der Spiegel* c. budai divatlap 1842. április 30-án, majd még 1842-ben megrendezik az első evezősversenyt a Dunán.^{3 3}

Az első pesti „magáncsónakdát" — azaz egy hét-nyolc hajóból álló csónakparkot — is a gróf hozza létre 1837-ben. E csónakda lesz aztán az alapja az 1841-ben megalapított Hajós Egyletnek, mely elsősorban az arisztokrácia sportolását segítette.

1843-ban Barabás Miklós örökíti meg rajzán a Csónakdát, s háttérben az épülő Lánchíd állványai láthatók.

A Széchenyi alapította Hajós Egyletből terebélyesedett ki néhány évtized alatt az Európa-hírűvé vált magyar evezős sport.

1843-ban megrendezik Magyarországon az első magán vízi sport versenyt, de ez hosszú ideig az utolsó is volt, mert az 1848-as szabadságharc leverését követő önkényuralom megakasztotta a vízi sportok fejlődését.

1861. április 20. az újjászületés napja, megalakul a Buda-Pesti Hajós Egylet 29 taggal, akik közül 23 gróf vagy báró. Újra divatba jön a vízi sportok művelése: két hónappal később már 52 evezőse van a Buda-Pesti Hajós Egyletnek.

1862-ben Pozsonyban is megalakul a hajós egylet, és elkészül az első magyar gyártmányú hajó, amelynek a „Remény" nevet adták.

A Pozsonyi Hajós Egylet elévülhetetlen érdeme, hogy 1863-ban rendezte meg Magyarországon az első egyesületek közötti evezősversenyt, amelyben a győzelem a „Repülj Fecském" nevű regatta javára dőlt el.

Ám nem maradt el ettől a versenytől az első pesti regatta sem, amely még ugyanebben az évben, 1863. június 8-án este fél 7-kor kezdődött a Buda-Pest Hajós Egylet rendezésében. A hajók a kisebbik Margit-sziget (ekkor még kettő volt) alsó csúcsától rajtoltak, a cél pedig az épülő Akadémia vonala.

Minden futam rajtját három mozsárgyú-durránás jelezte. Versenybíróként Károlyi György gróf, Waldstein János gróf, Wenckheim Viktor báró, intézőként Széchenyi Béla gróf, indítóként pedig Thaisz Elek működött közre.

A verseny lefolyásáról az egykori tudósítások így számolnak be:

„Több mint harmincezer ember seregett össze a Duna két partján, akik a Császárfürdőtől (a mai Komjádi Császár uszoda) a hídig (mai Lánchíd) nemcsak a folyam partjait s a hidat, hanem a házak ablakait, tetőit s az épülő Akadémia állványait is valósággal elárasztották. Nagyszerű látványt nyújtott e roppant tömeg élénksége szárazon és vízen egyaránt, ugyanis a Dunán a két hídoszlop fölött, a célvonalban két nagy gőzös horgonyzott, melyeken tömérdek nemzeti lobogót lengetett a szél, fedélzetükön pedig a versenyt közelebről látni óhajtó nézők tolongtak."

Az első versenyszám az „Asszonyságok-díja" volt. (A fődíj nem volt más, mint egy ezüstszerleg). Az első helyet az Irma nevű, Angliában gyártott, négyevezős egyleti hajó nyerte, amelyet báró Orczy Béla kormányzott; legénysége pedig gróf Festetich Gyula, Bohus László, Kállay Benő és Semsey Lajos voltak. A második díjat a Willis nevű, Birly István tulajdonát képező, a szintén angliai négyevezős hajó nyerte; legénysége gróf Festetich Béla kormányos, valamint Rosty Pál, Tasner Géza, gróf Károlyi Gyula és Birly István voltak.

A második versenyszám a Waldstein—Széchenyi-díjért, egy hímezett lobogóért folyt három kormányos kettős hajó között.

A harmadik szám a szandolinverseny volt, amelyben egy Freizleder nevű pesti molnár győzött. Ezt a futamot tekintjük a canoe (kajak-kenu) versenyek magyarországi őséneke.

³ Birly István: A csónakházat, különös tekintettel a verseny evezésre. Pest.1866. Hackenast Gusztáv

A sajtó ekkor fedezi fel a vízi sporteseményeket. Az első pesti csónakverseny valóban tömegpszichóziát váltott ki. Ezt is megörökítette Kákay Aranyos újságíró, amikor a *Handabanda* című lapjának egyik cikkében⁴ teljesen reális részletekkel egy molnármestert fest elénk, aki a Lánchíd ingyenes publikumának soraiban szinte beleőrül a szandolinosok versenyébe. Izgalma önkívületig fokozódik, amikor a Freizleder nevű molnármester csakugyan nyer:

„...Egyszerre átszellemülve látjuk őt, mert az általa óhajtván várt hajó a nyerő vonalat immár, mint győztes meghaladva, a Lánchíd felé közelgett. »Reám néz!« —mondja tele torokkal. Kalapját billegtetve kiáltja: »Éljen Freizleder!« Freizleder azonban nem vette észre, és éljenseit sem hallotta, mire emberem a hajók haladását szemmel tartva, a híd karfáit, s láncát »salto mortale«-k között átugorva, folytonos éljenzéssel a túlsó oldalon termett. Vajon nem próbált-e egyenesen a csónakba beugrani?»

További tudósítások így számolnak be a versenyről:

„...Kezdetnek a Csónakda első regattája fényesen sikerült. Buda és Pest partjain, házain, az elipszen, a Lánchídon rengeteg néző tanúskodott amellet, hogy az élvezet e neme iránt van érzék a lakosságban. Ezen érzéket ébreszteni, kielégíteni — a tompákban azon sejtelmet költeni, hogy van a cigányzajon és kocsmagöz körén kívül is valami multság — ez a Csónakda napi érdeme”.

„...A verseny végeztével Budai partról is sok ladik jött közel kíváncsi nézőkkel, a Pozsonyi és Pesti Csónakda tagjai is ismét vízre ereszkedtek. Körben, föl-le, egymás körül, mellett és ellen lassan lejtő és sebesen lebbenő tarka csónakok egész serege egészében élénk képet alkotott.”

A megerősödött evezős csoportok összefogásával 1893-ban megalakult a Magyar Evezős Egyletek Szövetsége, a későbbi MESZ. 1905-ben Vácott építettek „Csónak-dát”.

Az 1877-ben megalakult a Győri Csónakázó Egylet két fiatal tagja, Mihalkovics Tivadar és Némethy Ernő 1882-ben két regattát szervezett: egyet Budapesten, a másikat Balatonfüreden. A balatoni verseny számai között a „szandolin” (eszkimó kajak) is szerepelt. Az 1000 méteres versenyt a győriek versenyzője, Balogh Kálmán nyerte a „Lapving” nevű hajóban, míg másodikként Young Richárd „Fogas” nevű hajója futott be.”⁵

Az első írásos emlék magyar kajakosról, aki nemzetközi versenyen is részt vett, 1888-ból való. Ekkor a Zürichben tartott versenyen Serényi János (aki a svájci Előre Csónakázó Egyesület tagja volt), második helyezést ért el. 1894-ben Eleod Tibor ugyanezen klub versenyzőjeként győzött a Zürichben tartott versenyen.^{8 6}

A kajakozás történetét leíró könyvek mégsem gróf Széchenyi István nevéhez fűzik a versenyszerű kajak sport megalapozását.

Európában, főleg a Skandináv-félszigeten és Észak-Angliában, már régóta használták sportcélokra az eszkimó kajakhoz hasonló kajakokat.

A modern sportkajak első képviselőjeként a skót ügyvéd, Macgregor J. által 1865-ben épített, az eszkimó kajakok mintájára készített „Rob-Roy” nevű kajakot tekinthetjük. Ez a kajak még ma is mintaképe a jól bevált trakajakoknak. Bár jellegzetes túraevezős kajak, a kedvező hátszél kihasználására volt felszerelve egy kis vitorlával. A „Rob-Roy” hossza: 4,57m, szélessége 0,75 m, magassága 0,23 m, súlya kb. 36 kg, a lapát hossza 2,15 m volt. Tény, hogy MACGREGOR 1000 mérföldes kajaktúrát szervezett, és azon egyedülként vett részt. A túráról könyvében számolt be. MACGREGOR 1866-ban alapította meg a Royal Canoe Clubot, s ennek keretében már versenyeket is rendeztek.

Ám sohase feledkezzünk meg arról az úttörő munkáról, amelyet gróf Széchenyi István végzett az evezőssport megalakításáért, s hogy az első kajakot ő hozta be Magyarországra megelőzve ezzel MACGREGOR-t is a sportszerű kajakozás európai elterjesztésében.

⁴ Kákay Aranyos: Epizód a pesti csónakversenyről. 1863. június 13. „Handabanda”.

⁵ Fejős István szakdolgozata

⁶ MKKSZ archívum.

Macgregor túrája volt korának az egyetlen igazi nagy elismerést szerzett kajakeseménye. Kalandos utat járt be, például az arabok a helyi bennszülöttek segítségével a Jordán folyón foglyul ejtették.