



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Siklóssy László*

Cím: *Széchenyi csónakdája*

Forrás: *Magyarország*

Osztályozás

Tárgy: *797.1*

Hely

Idő

18

Személy

Széchenyi Csónakdája

Néhai Szarvas Gábor csak félsikert ért el avval az éles és tudományosan megalapozott marccal, amelyet a Vigarda és társai ellen megindított. A Vigarda ugyan eltűnt, az agyonbunkózott *du-de* képző azonban még itt is, ott is kérkedik. A Csónakdával pl. nem lehetett bérni, de még az Uszodával sem. Nem csoda: az elsőt nem kisebb ember alkotta, mint Széchenyi István gróf, a második pedig — Vajda Péter agyterméke — hozzácsatlakozott az elsőhöz a jólétben.

Am a legnagyobb magyar nem nyelvész-kedés kedvéért csinálta a Csónakdát, hanem azért, hogy nevet adjon a gyermeknek, a hatalmas alkotásai között egy kis Benjáminnak, akiről mindezeideig megfeledezett a történetírás. A felvirágzótt dunai sport mai aranynapjaiban hadd igyekezzem pótolni e mulasztást én.

Persze Széchenyi Csónakdája nem adott ki évi jelentéseket, amint azt modern evezősegyleteink teszik, s így életét sem krónikázhatjuk el születése-alapítása napjából egészen elmulásáig. Bármily mozaik-szerűek legyenek is azonban a fenmaradt adatok: nagyjából összefüggő képet kapunk belőlök. És egy büszke tanulságot is. Eddig ugyanis azt hittük, hogy a modern dunai evezősport az 1861. évvel kezdődik, amely asztendőre esik a mágnások Buda-Pesti Hajós Egyletének formászerű megalakulása s amelyet egy évre rá követett az érdemes Nemzeti Hajós Egylet, létező evezősegyleteink Nesztora. E szerény kutatás szerint azonban a budapesti Csónakdák történetét Széchenyi Csónakdája nyitja meg, a modern értelemben vett evezést pedig maga Széchenyi kezdte meg 1830-ban első aldunai utjával, mai nyelven szólva: levezésével, ughogy *ist esztendő mulva bátran megülhetjük a magyar evezősport centennáriumát.*

Az evezősport mellékterméke volt Széchenyi nagy alkotásainak: a Dunaszabályozásnak és a Dunahajózásnak. Ezek szolgálatában állt Széchenyi első aldunai utja. Naplójában értesülünk ennek részleteiről.

1830 június 24-én indultunk el Pestről a Fekete-tengerre, írja Széchenyi. Hajónat Pesten tákoltattam össze s olyan volt az, minő az első embereké, akik vizre menők, lehetett. Lakunk rajta tizenegyen. Én, gr. Waldstein János, Beszédes, a földmérő, egy szakács, három inas, négy hajóslegény.

Ez volt valóban a legkevesebb számú személyzet, amellyel egy magyar ur abban az időben utra kelhetett. Ez még a feudális Magyarország korára esik, amikor ugyan csak nagyszámú cséledséghez voltak az utak szokva. Aztán meg, miféle vidéken volt a hajó átusandó: a dekadens Törökországon és primitív kulturájú vazallus államain.

A hajó a *Desdemona* nevet kapta. Volt azonban mellette egy csónak is, mely különösen felkelti érdeklődésünket. »A Juliette — olvassuk — mely kissé angolosan van felszerelve s négy evezővel, with bent blades állva, a mi legfőbb örömünk. Sokat uszunk is evezgetünk.«

Ime, itt már elrúlja magát az a Széchenyi, aki többször megjárta Angliát s aki ismeri a modern evezősportot. Hogy is ne ismerné és hogyne vágyódna utána ő, a kitűnő lovás, vívó, vadász és uszó, aki ezenfelül szerelmes a Dunába. Ő, a sport embere, ne ismerné fel a Duna sportvonatkozásait?

Bizony felismerte! És ha a *Desdemona* csak a körülmények diktálta bárka volt is, a Juliette-en már megvan az angol iz. Angolosan van felszerelve s négy evezővel

with bent blades...» Tehát a vízfogásra alkalmas homoru lapátokkal. Ime, itt kezdődik a modern magyar evezősport, pontosan 1830-ban. És fogjuk látni tervszerű

folytatását. Am egyelőre maradjunk az aldunai utnál.

Június 24-én indult a csapat Pestről és augusztus 4-én ért a Fekete-tengerhez, tehát 42 nap alatt. A Fekete-tengerhez levezni még manap is merész és makacs vállalkozás számba megy. 1885-ben a Hunniának (a Lisznyay testvérek és még három ur), majd a Neptúnak volt egy-egy Fekete-tengert-járt csapata. Méltán becsüljük meg ezeket a teljesítményeket is, amelyek közül a Hunnia csapata 27 nap alatt érte el célját.

Am mily különbség az akkori és mostani viszonyok között. Széchenyinek egy szabályozatlan folyót kellett bejárnia; megbízható térkép nélkül, árterületeken, vízi zsákutcákon bolyongania. Eleintén itt-ott előbukkan egy kis városka, egy-egy urilak; ezek is mind gyérebbek lesznek. Embert sem sokat látnak; és ha látnak, nem valami kulturáltakat: »a férfiak vad kinézésűek, hajok elfedi homlokukat, bután néznek maguk elé, írja Széchenyi még magyar területeiről.

Figyelembe kell azt is vennünk, hogy Széchenyi utja nem öncélú turistaut volt. Messzelátó közgazdasági és politikai célok vezették őt ez utján, melyet ennek következtében számos alkalommal meg kellett szakítania. De a sportteljesítmény is bámulatráméltó. Az evezés és uszás nagy szerepet játszott a nagyszabású kirándulásban. A *Desdemona*, amelyet Testemonerli-nak csufolt a társaság, afféle kezdetleges uszó hotel számba ment. A nagy magyar legtöbbszörre kedvelt Juliette-jén evezgetett, maga mögött hagyván a lomha *Desdemona*-t. Juliette-en rándul fel a Tiszán Titelig, majd látogatja

meg Zimonyt. A nappal itt-ott igazi evezőshangulat hallatszik ki: »A víz átlátszó tisztaságát s a mély esendet sokszor semmi sem zavarta meg, még csak az evezőlapátok egyhangu locsogása sem...«

Bizony, ez valóságos levezés volt, különb, mint azoké a német vízi turistáké, akik »kein Paddelschlag!« felkiáltással szeretnek egyik nagy városból a másikba canoejukkal eljutni.

A legnagyobb magyar aztán visszakerült millió gondjának zürzavarában. De az evezősport sem hagyta nyugton. Naplójában olvassuk, mennyire sajnálta, hogy *Desdemona* helyett nem egy hatevezős hosszú csónakot építtetett; ám valamire való csónakot az osztrák birodalomban nem tudnak építeni. Szomszédaink közül is csak a törökök, olaszok és dalmátok értenek a hajóépítéshez.

A mesterek természetesen az angolok maradnak. S ezek segítségére is jöttek a grófnak, olyannyira, hogy az 1840-es években már működésben találjuk Pesten az angol mintára alakult Csónakdát és a Hajósegyletet.

Hogy esett ez? A fenmaradt — eddig egyáltalán figyelemre nem méltatott — adatokból a következőképen vélem a Csónakda történetét megkonstruálni.

1840-ben tették le a Lánchid alapkövét, de a munkálatok már 1838-ban serényen folytak. A Clark-testvérek vezetésével angol mérnökök, angol munkások dolgoztak itt. De angolok dolgoztak az obudai hajógyárban is. Az angolok megjelenésével még a professzionátus csónakosvilág is megváltozott. Amig a mi parti révszeink még mindig afféle primitív, széles bárkákkal dolgoztak, amilyenel őseink Árpád idejében »Kelenföldnél átkelének«, addig az angolok új típusu ladikokat hoztak magukkal. A Pesti Hírlap 1842. évi 127. száma pl. korholja a pesti

révószeket, akik ha közönséges legevez-
tésnél erősebb szél támad, már beszüntetik
a vízi fuvarozást, holott a Lánchid építke-
zésénél sakármily dühöngő viharban is
vigan látjuk a munkásokat arasznyi lélek-
vesztőkön cirkálni; hja, de ezek angolok
ám...

Ezek voltak a professzionátusok. Fejük,
Clark, viszont lelkes amatőr volt. Széchenyi
az ő segítségével alapította meg a Hajós-
egyletet és építtette meg a Csónakdát az
épülő Lánchid pesti feje alatt. Olyan nagy
konceptiójú embereknek, mint Széchenyi
és Clark, nem okozott nagy fejtörést az
alapítás. Mi kell egy csónakdához? Angliá-
ban nem kell más, mint egy ember, akinek
kedve és egy kis pénze van hozzá. Ha mégis
sokalja a pénzáldozatot, összeáll egy-két
társával, akinek amugy is van csónakja.
Igy történt Pesten is. A költségek mini-
malisak voltak. A hidépítésnél ugyis óriási
ácmunkák voltak folyamatban. Mellekesen

egy tutajra — ma pontonokra — meg-
építették a Csónakdát is, amelybe bekerül-
tek Széchenyi és Clark csónakjai. Mint
biztos harmadik tagot, említhetjük Wald-
stein János grófit, Széchenyi alnainai uti-
társát, aki 1830-ban 21 éves, 1840-ben — a
Csónakdaalapítás sejthető évében — 31 éves
volt. Az evezés legszebb kora! A többi
tagok a Nemzeti Kaszinóból kerültek ki.
Ha Széchenyi a Kaszinóba még Metternich
herceget is be tudta léptetni, nem kétséges,
hogy a Hajósegyletnek is tudott tagokat
szerezni, akár akartak azok evezni, akár
nem. A fenéki értelmében olvasunk egy
rövid híradást a Regélő 1843. évfolyamá-
nak 505. lapján: »A csónakdának nem igen
nagy hasznát veszik még eddig, annak
majd minden tagjai Posauba készülvéne. T. i.
a követ urak mentek a diétára. A jóslat
azonban mégsem vált be egészen, mert
ugyanebben az évben már evezősverseny
is volt a Dunán, amelyről viszont a Honderű
(1843, I. 414.) számol be ilyenképen:

»Ugyancsak mult vasárnap igen érdekes
látmányt nyújtott egy fogadás következté-
ben a Margitszigettől le a casino irányáig
tartott csónakverseny. A versenyzők vol-
tak Béla (angol yacht), Carolina (szinte az)
és egy velencei módra készült gondola. Az
elsőben ült Clark ur (a hidépítő), evezett négy
ide való munkás; másodikban ült Barry ur
(angol) s evezője négy angol vala, a harma-
dikon pedig négy olasz katona (kik csóna-
kászok voltak). Első nyertes Béla, a második
pedig Carolina lón. Sebességök valóban bá-
mulandó vala.»

Ime, működésben látjuk Széchenyi Csó-
nakdáját. De működésben látjuk őt magát
is. Autentikus szemtanunk van erről is:
John Paget, aki a harmincas-negyvenes évek-

ben többször beutazta Magyarországot,
amelyről több kiadást ért pompár művet is
irt. Pagetnek feltűnt Széchenyi, az evezős:

»Amikor az egyetlen Dunaparton botor-
káltunk — írja — egy, könnyű négyevezős
kiránduló hajó, amelyről első pillantásra lát-
tuk, hogy Londonban épült, jött gyorsan le-
felé a folyamon és siklott át derekasan az
épülő hid cölöpei között. A csónak Széchenyi
grófe volt. Ő maga és barátai eveztek benne
jól leforgatták a lapátokat; egyáltalán a
csónakban minden annak rendje és módja
szerint történt.»

Az angol szakértő tehát elismeri, hogy az
angol evezőssport megjelent a Dunán. Sejt-
hető, hogy Széchenyi értett az evezőshajó
struktúrájához is. Csónakjait a legnagyobb
gonddal építtette meg. Olvastuk fentebb,
hogy a csónakda tagjai 1843-ban a pozsonyi
diétára mentek. Ez elsősorban Széchenyire
vonatkozik, aki előrelátta, hogy dunai
sportja egyelőre veszélyben forog. A csóna-
kázást most czeni birtokán, a Fertőn akarta
gyakorolni. 1843-ban már megteszi a lépése-
ket, hogy csónakállományát tavaszra-nyárra
kiegészítse. Clark Ádámot kéri meg, építte-
sen részére két hajót is, amelyek közül egyet
Esterházy Niki hercegnek akar ajándékozni.
Ezeket a hajókat paraszttokkal akarja evez-
tetni, ezenkívül akar egy *scholar built*
hajót, amelyben egyedül vagy másodmagával
evezhessen. Méretekkel, szakkifejezésekkel
megspékelt instrukciók egészítik ki a ren-
delést. Clark örömmel vállalkozott e baráti
szívességre, maga rajzolt tervet. »Wir finden
die Zeichnung allerliebst — írja Széchenyi —,
alles was Clark macht, is so vollendet.« Ám
a hajó, amikor elkészült, mégsem elégítette
ki a grófit: nem volt elég könnyű; kijelenti,
hogyha az átnemvételre kárt okozna, fel-
tétlenül átveszi, szeretné azonban, ha az
valamely más érdeklődőnek felajánlhatná;
ilyenekül nevezi meg a nádort, Lajos fő-
herceget, Sina és Rotschild bárókat, akik-
nek nevét érdekes a vízisport kedvelői között
olvasnunk.

Mi sem volna kedvesebb, mintha Széche-
nyiről volna egy evezősképünk. Ilyen azon-
ban nincs. A jeles Sterio Károlynak egy fest-
ménye kitűnő könyomatu reprodukcióban —
az 1861-iki Remény évkönyvben — a Duna
közepén, csónakban mutatja be ugyan a
nagy magyart, de nem mint evezőst, hanem
mint vele lévő fiának s a Dunára vonatkozó
alkotásainak megáldóját.

Szerencsésébbek vagyunk magával a csó-
nakdával, amelyről igen precíz, realiztikus
egykoru ábrázolásunk van. Ez egy egyszínű
könyomat, amely Grimm Vince könyomdá-
jában készült. Ott látjuk az épülő hid áll-
ványait — szemközt a budai várral — s
alatta a hajósegylet házát, rajta minden
tévedést kizárólag hatalmas felírás: *Csónakda*.
Alig kezdetlegesebb ez a tornyos
uszó ház, mint mai utódai. A rajz rendkívül

friss és úde, úgy hogyha nem tévedek, Barabás Miklós rajzolta. Egy példányt, sajátomat, ismertem a könyvtárból, amelyet a Hunnia csónakdának ajándékoztam.

E rajzon egy kerítést is megfigyelhetünk, mely az alsó Dunasort a hidépítkezéstől és a csónakdától elválasztja. Ez utóbbi tehát a természetben is a hidépítkezéshez csatlakozott.

Széchenyi egyik-másik levelében meg is emlékezik róla. Így 1843 júliusában az ifjú Szápáry Géza grófot küldi bizalmasához, Tasner Antalhoz azzal, hogy ez mutassa meg neki a hidat, az óbudai telepítvényt, a gőzmalmot, az akadémiát, a csónakdát. Ime, alkotásai között ott szerepel a Csónakda is.

A rákövetkező 1844. évben ugyancsak Tasner Antalhoz írt egy levelében a következő rendkívül érdekes részleteket is olvasuk:

»Az idén megszűnt a Hajós-Egylet. Most vagy új aláírást kell szerezni, vagy rajtam a teher; de a dolog is enyim. Én csaknem jobban szeretném az útsót. Akkor több hónapra elvinném Johnt (a verseny után) Czenkrea. Béla Robinson és John közt jól megtanulna angolul. A csónakdát néhány hajóval azonban rendben kellene tartani. Theilen Sie das Clark einstweilen mit.»

E sorok értelme szerint a Hajós-Egylet — amelynek most kapjuk meg hivatalos címét — a tagok pártolásának hiányából megszűnt. Ez azonban nem jelentette a Csónakda megszűnését. Széchenyi mégis kicsinyesnek ítélte, hogy most új tagok toborzásával vesződjék, inkább vállalta a Csónakda fentartásával járó terheket, azzal azonban, hogy afelett a jövőben, mint sajátja felett rendelkezhetik. John és Robinson Széchenyi alkalmazottai voltak lovai körül. John Lajosról, kiről a gróf hajóival való vonatkozásban is olvassunk, azt is kiolvasni vélem, hogy ő volt a Csónakda csónakmestere. »Akkor John-t több hónapra elvinném Czenkrea. Akkor, azaz, ha átvettem magaménak a csónakdát és nem vagyok köteles John-t ott tartani.» Hogy ki volt Béla, azt tudja az olvasó, a még mindnyájunk emlékezetében élő aranyos öreg ur: Széchenyi Béla gróf.

Szóval a Hajós-Egylet megszűnt, de megmaradt Széchenyi magáncsónakdája, ahol Clarkon kívül még minden urtember, aki a vizisport iránt érdeklődött, szíves fogadtatásra talált. Aztán viharos idők jöttek, a nagy hazafi elköltözött Pestről. Tudjuk, mily tragikus körülmények között érte végét 1860-ban. Nagy művei túllépték őt, sőt örökéletűeknek is bizonyultak. A dunai vizisport is jobban virágzik mint valaha. Kérdés,

megállapítható-e az összefüggés Széchenyi Hajós-Egylete, Csónakdája és a mai evezősport között? E kérdésre is igennel kell felelnünk, mert 1860-ban már hivatalosan is megalakul a Budapesti Hajós-Egylet, amely alapszabályaiban kétszer is kodifikálja emlékét. Széchenyi Csónakdája támadt fel akkor, hogy a sejtözslás törvényei alapján idővel a mai evezőselet alakját öltse fel. Erről az átmeneti időről majd akkor beszéllek, ha elmondom az eltűnt régi csónakdák történetét.

Siklóssy László