

SZABÓ IVETT

A XIII. kerület vízisport története

Az evezős sport magyarországi meghonosodása az 1800-as évek első felére nyúlik vissza, fejlődése az 1860-as évektől vett nagyobb lendületet. A XIII. kerület földrajzi elhelyezkedése, a Duna közelsége meghatározó tényezőnek bizonyult abban, hogy a második világháborúig terjedő időszak legjelentősebb polgári evezős egyesületei, később a kerület üzemei, gyárai köré szerveződött sportkörök evezős és kajak-kenu szakosztályai is a kerület részét képező Margitszigeten és a Népszigeten találtak otthonra, gazdagítva a kerület sportéletét, sikereikkel öregbítve annak hírnevét.

A Margitsziget az 1870-as évektől akkori tulajdonosának, József főhercegnek köszönhetően a sziget északi csúcsánál feltárt melegvízes források jótékony hatására alapozva világszínvonalú fürdőhellyé fejlődött. Hamarosan nagy népszerűsége tette szert a hazai arisztokrácia, a jómódú polgárság körében. A szabadidő kellemes eltöltésére, az előkelő közönség igényeinek kielégítésére exkluzív vendéglátóhelyek és különféle sportolási lehetőségek sora jött létre. Lovaspólópálya, golfpálya, galamblovó pálya működött, és az ekkor még kifejezetten úri sportnak számító evezés is otthonra talált a szigeten.

A Nemzeti Hajós Egylet története a hazai evezés bölcsőjéig – 1841-ig – nyúlik vissza. Gróf Széchenyi István Angliából hozatott hajóiból és evezés iránt érdeklődő baráti köréből létrehozott Hajós Egyletből a halálát követő évtizedben szerveződött meg. Az egylet tagjai között a korszak olyan neves egyéniségeit találjuk, mint Bedő Albertet, akit majd a Magyar Evezős Szövetség első elnökévé választanak, Eötvös Lórándot,

Konkoly Tege Miklóst, Schulek Frigyeszt, Szilágyi Dezsőt és Waldestein Jánost, Széchenyi István egykori evezős társát. A századelőn az egyesület kiemelkedő versenyzője dr. Levitzky Károly, sokszoros magyar bajnok, 1908-ban indult az olimpián is egypárevezősben. A Lánchíd közelében kikötött csónakda az 1880-as években áttelepült a Margitszigetre, ahol az állandó parti ház 1937-ben épült fel.

A fekete-fehér csíkos mezben versenyző egyesület fénykora 30-as évekre esik. Ekkor versenyzőik több mint 20 országos bajnokságot, egy főiskolai világbajnokságot és egy Európa-bajnoki ezüstérmet nyertek.

A második világháború során nemcsak a klubház rongálódott meg, de a hajópark mintegy 80%-a is elpusztult. 1947-ben ugyan újraindul az evezős élet, de az egyesület működését több más társáéhoz hasonlóan hamarosan betiltották. Az újrakezdésre a rendszerváltozás után adódott lehetőség.

A második világháborút követően létrejött Vörös Meteor Csemege Sportkör keretein belül működő, az egykori FUTURA Terményforgalmi Rt. margitszigeti úszóházában otthonra talált női evezős szakosztály tagjait az 1960-as évek legeredményesebb női versenyzői közt tartották számon. A sportpolitikai okok miatt a 70-es években az MTK-ba integrált szakosztály egy évtized múlva újraéledt, majd Danubius Evezős Klub néven önállósult.

Az ország legrégebb (Nemzeti Hajós Egyesület) és az egyik legfiatalabb (Danubius Evezős Klub) egyesülése révén 1991. december 13-án alakult meg a Danubius Nemzeti Hajós Egyesület, mely mára Magyarország második legnagyobb klubja lett, eredményes női és férfi felnőtt versenyzőkkel, népes utánpótlásbázissal.

A Margitszigeten másodikként megtelepedett Neptun Hajós Egyesület a Nemzeti Hajós Egyesületből Mészáros Ferenc vezetésével kivált néhány fiatal tag alapította 1884-ben. A kék-fehér színekben versenyző egyesület elnöke Hieronym Károly országgyűlési képviselő, az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság igazgatósági elnöke volt ekkoriban. Hamarosan hat csónakot vásároltak, és a Margitszigeten, pontosabban az ekkor a még különálló Festő szigeten csónakházat építettek. Az 1890-es évek elején egy bizonyos Harding úr személyében angol trénerük volt. Erre az időre esik a Neptun „aranyégyesének” – dr. Perger Ferenc, dr. Pekár Gyula, Ádám Károly és Mészáros Ferenc, a kormányos Kleiner

Gyula – sikersorozata. A Bécsben rendezett versenyeken 1891-ben és 1892-ben a megnyerhető 25 aranyéremből 23 hoztak el.

A millenniumi ünnepek idején, 1896-ban Ferenc József jelenlétében megrendezett regattán az első alkalommal szervezték meg a nyolcasok versengését, ahol az osztrák ellenfelét megelőzve a Neptun lett az első. Az első világháború alatt érthetően visszaesett az evezés, és a háború után is elsősorban a túrázás „kapott előbb lábra”, később aztán a versenyzők is feléledtek. Sőt, a Neptun a párevezős számokban ekkor aratta legnagyobb sikereit. E korszak kiemelkedő egyénisége az első magyar evezős Európa-bajnok (1930), dr. Szendey Béla ügyész volt, aki pályafutása során egypár-evezésben két alkalommal ezüst, kétpár-evezésben testvérével, Andrással egy ezüst és egy bronzérmes is szerzett. A második világháborút követően Neptunos színekben 1946-ban és 1947-ben ifj. Kamermayer Oszkár – Kamermayer Károly, Budapest első főpolgármesterének unokája – nyert még egypárban versenyeket, aztán 1947-ben több hasonló régi egyesülettel együtt a Neptunt is feloszlatták.

1875-ben, a Margitszigeten elsőként megtelepült sportegyesület, a monarchia akkori angliai követe, gróf Eszterházy Miksa által Budapestre visszatérte után angol mintára létrehozott Magyar Athletikai Club (MAC) tagjai között igen későn merült fel az igény evezős szakosztály alapítására. A klub csónakháza a sziget budai oldalán 1895-ben épült fel. A „griffmadaras” evezősök leginkább hosszú távú versenyeken indultak, és a túraevezést részesítették előnyben. Egykori krónikák szerint 1898-ban a mintegy 65 egyesületi tag 2477 indulással 21 797 kilométert evezett. A MAC evezősei közül az aktívabb versenyzés hívei, mintegy harmincan, már 1896-ban új egyesületet hoztak létre Pannónia Evezős Club néven. A klub kiemelkedő evezős egyénisége a multitalentum Manno Miltiades volt: a grafikus, festő-szobrászművész az evezésen kívül több sportágban is jeleskedett, kiválóan úszott, futott, kerékpározott, gyorskorcsolyázott, illetve válogatott labdarúgó is volt. A klubtagok a 30-as években érték el legnagyobb nemzetközi sikereiket. 1932-ben a belgrádi Európa-bajnokságon, 1935-ben a berlini Európa-bajnokságon, 1938-ban Poznanban is diadalmaskodtak. A háborút követően a klub tagjai a megszüntetés és több átszervezés után végül a Vasas szakosztályában folytatták tovább az evezést.

1922-ben Budapest Székesfőváros Elektromos Műveinek Testedző Egyesülete sok más korabeli üzemi sportegyesülethez hasonlóan azzal a céllal alakult meg, hogy a vállalat dolgozóinak és családtagjaiknak szervezett keretek között biztosítson sportolási lehetőséget labdarúgó, teniszező, tornász, birkózó, lövész, úszó és vívó szakosztályaiban.

A Székesfőváros Tanácsa 1926-ban a Margitsziget északi csúcsával szemközt, az Árpád híd pesti lábánál az egyesület rendelkezésére bocsátotta a sporttelep mai területét is magába foglaló ingatlant a Latorca utcától északra. Néhány év múlva a gyár vezetősége a szomszédos csónakházat is megvásárolta, amin a klub néhány évig a Fővárosi Vízművek evezőseivel osztozott. A Duna közelsége, az ideális környezet hatása eredményeikben is hamar megmutatkozott. Míg a bordó-sárga színekben versengő evezősök többnyire túrákat szerveztek, addig a kajak-kenu szakosztály tagjai a kiváló szakember, Granek István vezetésével – aki a válogatott vezetőedzői tiszttét is betöltötte – a 40-es években számos magyar bajnoki éremmel gazdagították az Elektromos Művek Sport Egyesületét.

A korszak evezős egyesületei az egymás közti versenyeket és a különféle regattákat az 1920-as évekig általában a Margitsziget melletti pesti Duna-ágban bonyolították le. Mivel a növekvő hajóforgalom egyre inkább nehezítette a versenyek és az edzések megtartását, több tervezet is született egy állóvízi, állandó versenypálya kiépítésére. A szakemberek az Újpesti öböl Rákos-patakiq való meghosszabbítását javasolták.

Külön érdemes szólnunk Manno Leonidas 1921-ben született Nemzeti Stadion tervéről. Mint az köztudott, ekkoriban Magyarország és Budapest még reményekkel telve az 1928-ban nálunk rendezendő olimpiára készülődött. Az olimpiai sporttelep elhelyezésére a tervező a Szűnyogszigetet találta a legalkalmasabbnak, ahol valamennyi szárazföldi és vízi sport gyakorlásának feltételeit meg tudták volna valósítani. A tervezet részeként az Újpesti öböl meghosszabbításával kialakításra kerülő korszerű, 2000 méter hosszú evezőspálya az északi vasúti híd lábánál kialakított starthelytől a Rákos-patak vonaláig, a Rozsnyai utca magasságáig húzódott volna. A terv megvalósításában azonban hosszú ideig nem történt előrelépés.

Az 1933-as Budapesten megrendezésre került Európa-bajnokságot a Margitsziget melletti Duna-ágban, de csak a hajóforgalom teljes leállí-

tásával lehetett sikeresen megrendezni. Az évtized végén úgy tűnt, végre révbe ér az evezőspálya ügye, azonban a Rákos-patak felett munkába állt kotrógépeket rövidesen leállították. E sikertelen próbálkozás mentője az ekkor létrejött Foka-öböl. A második világháború után a vándorlások esztendei következtek: a Margitsziget, a Népsziget és Újpest melletti, illetve a Csepeli és Ráckevei Duna-ágakban rendezett versenyek után az állandó evezőspálya végül nem a Duna fővárosi szakaszán épült meg. 1976-ban Velencén, majd 1981-ben Szegeden létesültek ma is korszerűnek mondható evezőspályák, ahol a rangosabb hazai regatták és a nemzetközi szintű versenyek kerülnek megrendezésre.

A XIII. kerületi vízisport életének másik nagy központja a 2 kilométer hosszú és 50 hektár területű Népsziget. Felső végét 1858-ban a Duna bal partjához kötötték, és a fővárosi Duna-szakasz legnagyobb téli kikötőjét hozták létre. A zsilip nélkül kialakított öbölben nem volt átjárás a Nagy-Duna, és az elzárt Duna-ág között, ráadásul a környező gyárak csatornavizét is ide engedték, ami igen erős bűzt árasztott, veszélyeztetve Újpest közegészségét. A tarthatatlan állapotok megszüntetésére 1884-ben a Nagy-Dunába vezető főcsatornát építettek. Ennek köszönhetően az Újpestre kirándulók hamarosan felfedezték a Szűnyogszigetet is. A két világháború között nagy élet volt a szigeten: több strand és vendéglátóhely működött. Legkedveltebb az Illik csárda volt, ahová saját komp szállította ingyen a vendégeket a Meder utca végéből. A sziget külső oldalán hétvégi házak, a védett öbölben csónakházak sorakoztak. A tehetős angyalföldi és fővárosi gyári, hivatali tisztviselők szívesen időztek a szűnyogszigeti „weekand” házakban vagy saját csónakházaikban. A Szűnyogszigeten a különféle sportklubok is otthonra találtak.

A Budapesti Evezős Club Baróti József színművész, rendező indítványára 1920-ban jött létre – az 1900-as évek elején az Angol-Magyar Bank tisztviselői által alapított Sportkedvelők Körének evezős szakosztályából, hogy aztán a Népsziget legjelentősebb polgári evezős klubjává váljon. Az egyesület elnöki tisztét közel két évtizeden keresztül, az 1940-ben bekövetkezett haláláig Kálmán Henrik magyar királyi kincstári főtanácsos, a Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. vezérigazgatója töltötte be.

A társas vacsorák és táncestélyek helyszínéül szolgáló, a sziget déli, öböl felőli csücskénél 1923-ban felavatott klubház átadása után a

szomszédos egyesületekkel összefogva elérték a „villanyáram” szigetre való bevezetését is. A tagság pénzügyi hozzájárulásával 1926-ban tenispályákat, később „weekend” házakat építettek, s tették mind inkább vonzóvá az evezős vadromantika után áhítózó pesti polgárok számára a Szúnyogszigetet. A klub hajóállománya ekkor a kezdeti 13 egységről 28-ra bővült, taglétszáma mintegy 120 főre növekedett. Az élénk társasági élet mellett az egyesületben komoly tréning munka is folyt, s a versenyeken elért kiváló helyezések szakmai körökben ismertté tették a klub nevét.

Az egyesületben nevelkedett, legnagyobb sikereiket azonban már a Pannónia síneiben elért versenyzők, Gyurkóczy Károly, Szabó László és Ballya Hugó az 1933-as budapesti, majd az 1935-ös berlini Európa-bajnokság győztes nyolcas magyar csapatának tagjai voltak.

A második világháború alatt az egyesület vízitelepe csodával határos módon nem rongálódott meg. Talán ez lehetett az oka annak, hogy 1945 után az öböl túlsó Hajógyár birtokba vette a csónakházat, s itt kezdődött meg a gyár evezős szakosztályának működése. Az ötvenes évek közepétől az egyesület életében rendkívül eredményes időszak következett. A válogatott keret tagjait a Budapesti Vasas, és a Csepeli Vasas mellett a Hajógyári Sportkör delegálta.

A klub legeredményesebb versenyzője Pap Jenőné, Méray Kornélia hét ízben nyert egymás után női egypárevezős bajnokságot és még hat-szor lett a kétpárevezősben is különböző társakkal bajnok. A nemzetközi megmérettetésen az egypárevezősben három bronzérme után 1958 és 1961 között minden évben rendre Európa-bajnok címet szerzett, ezzel minden idők legeredményesebb női versenyzője lett.

A hetvenes évek jelentették a második nagy korszakot a szakosztály életében. Az ekkor már Magyar Hajó és Darugyár Sportkör néven működő klubban versenyző Ambrus Mariann, aki szintén hétszer nyert egypárevezős bajnokságot, és négyszer lett első kétpárevezősben, a világbajnokságokon egy ezüst (1975), és két bronzérmes (1977,1978) szerzett, a montreali olimpián hatodik lett. A rendszerváltoztatás utáni gazdasági átrendeződés során csődbement hajógyár nem tudta fenntartani evezős telepét, ezért 1991 végén a hajógyári sportegyesület megszüntette evezős szakosztályát. A vízitelep nélkül maradt evezősök 1992-ben Hajógyári Evezős Club (HEC) néven új sportegyesületet

hoztak létre, majd 1995-ben a Magyar Evezős Szövetséggel közösen, a XIII. kerületi és a Fővárosi Önkormányzat támogatásával sikerült a népszigeti evezős telepet is visszavásárolniuk. 2006 februárjától az egyesület, utalva a korábbi elődökre, a Budapest Evezős Egyesület nevet vette fel.

Az egyesület manapság elsősorban az egészséges, rekreációs testedzést igyekszik biztosítani tagjainak. A 2007-es év nagy jelentőségű a klub, és a magyar evezős sport életében is. Pálos Andrea és Rakonczai Gábor, a Budapest Evezős Egyesület evezősei sporttörténetet írtak: saját tervezésű és építésű hajójukkal, a Tűzhangyával első magyar párosként áteveztek az Atlanti-óceánt!

Ma a Budapesti Evezős Egyesület vízitelepén „albérlésben” működik az egykor szebb napokat látott Acélöntő Sportkör. Jogelődje, a Váci úti Siemens Vasöntő és Hőtechnikai Gyár evezős szakosztálya a második világháború után az egyik népszigeti csónakház államosításával alakult meg. A klub a hatvanas években élte aranykorát: Mózer Erzsébet és Pekanovits Mária voltak a klub legeredményesebb versenyzői, sikeres Európa-bajnoksági szerepléseikkel. A rendszerváltozást követően megszűnt anyavállalattal együtt a vízitelepet is eladták, ellehetetlenítve a sportegyesület működését, amely a Budapesti Evezős Egyesület vízitelepén talált új otthonra.

Innen északi irányban állt egykor a Cserkész Vízitelep. Ismeretes, hogy 1926-ban a minden évben megrendezésre kerülő Cserkész Nemzeti Nagytábort a Szűnyogszigetre tervezték, de a Duna áradása miatt végül a megyeri dombvidék lett a tábor helyszíne. A hely kedvező adottságait nem feledve a Cserkész Szövetség hamarosan bérbe vette a Rex Lloyd Hajóépítő Vállalat üresen álló épületeit, ahol 1928-ban adták át ünnepélyes keretek között a Cserkész Központi Vízitelepet. Ekkor a hajóállomány közel 150 hajót tett ki, összesen 400 beülőhely állt rendelkezésre. A szűnyogszigeti vízitelep kiépítésével megindult vízicserkész munka, később világviszonylatban is tekintélyes hírnevet vívott ki magának. 1941-ben az országban már 23 helyen 26 vízitelep működött; vízicserkészettel 130 csapat és 225 igazolt vízivezető foglalkozott.

Az egykori Cserkész Vízitelep területén ma két egyesület osztozik. A hazai utánpótlás fellegráráként létrejött Központi Sport Iskola (KSI) kak-kenu szakosztálya 1963-ban települt a Népszigetre.

Az MTK kajak-kenu szakosztályában 1952-ben előbb a Népsziget déli csücskén fekvő egykori Illik csárdában kezdődött meg az edzés-munka, majd a 80-as években épült fel a világhírű magyar kajak-kenu sport egyik fellegetvővé fejlődött klub korszerű sporttelepe a KSI mellett. A Népsziget szomszédságában, a Meder utca végén működik az egykori Ganz-Mávag Kajak-Kenu szakosztálya utódaként az Angyalföldi Vízisport Egyesület. A szakosztály előtörténete 1921-ig, a 174. számú Ganz és Tsa. Danubius Hajó- Vagon- és Gépgyári cserkészcsapat vízi őrsének megalakulásáig nyúlik vissza. A csapat vezetője Wittwindits Tibor, a Vagongyár ügyvezető mérnöke befolyásos ember lévén biztosítani tudta a gyár támogatását. Az Újpesti öbölbeli Hajógyár vízitelepet, és külön műhelyt adott át a fiatal sportolónak, akik a 40-es években és a háborút követően komoly nemzetközi sikereket is elkönyveltek.

A magyar evezés első, 1930-as évekbeli aranykorában 10 Európa-bajnoki aranyérem született, és 4 alkalommal szerezték meg evezőseink az európai viadalon legjobban szereplő nemzetnek felajánlott Glandazdíjat. A második világháborút követő politikai átrendeződés következményeként e sikerek kovácsolói tömörítő neves polgári egyesületek megszűntek, azonban maga a sportág többek között a különféle üzemek, gyárak köré szerveződött sportkörök evezős és kajak-kenu szakosztályaiban élt és fejlődött tovább.

Sokak által talán nem ismeretes, de a kerületben, mind a Margitszigeten, mind a Népszigeten a régi sportklubok mellett a rendszerváltást követően újjáéledő, illetve újonnan alakuló verseny- és szabadidős egyesületekben manapság is adottak a vízi sport lehetőségei.

Felhasznált források és irodalom

- 100 éves a Magyar Evezős Szövetség 1893–1993. Szerk. Dávid Imre, Domonkos Anna, Kocsi Tibor, Pap Jenőné, Szaitz Antal. Bp. 1994.
Domonkos Anna: Evezés, víz, mozgás, harmónia. Bp. 2004.
Evezés – Az Országos Testnevelési és Sport Bizottság Vízisportosztálya és az Országos Társadalmi Evezős Sportszövetség értesítője. Bp. 1955–1958, 1968–1989.

Az evezés kézikönyve. Szerk. Magyar Evezős Szövetség. Bp. 1943.
 Járjuk a vizet! A vízisport és a víziélet könyve. Szerk. Magyar Cserkész Szövetség Országos Vízi Vezetőtiszti Testülete. Bp. 1941.
Kertész Árpád: A Nemzeti Hajós Egylet 75 éves története 1862-1936. Bp. 1937
Kertész Árpád: Visszatekintés a Nemzeti Hajós Egylet 50 éves múltjára. Bp. 1912.
 Magyarországi sportegyesületek története. Szerk. Pluhár István. Bp. 1942.
Manno Leonidas: A Nemzeti Stadion ügye. Bp. 1921.
 Neptun Budapesti Evezős Egyesület 50 éve. Bp. 1935.
Vízisport – A sport minden ágával foglalkozó képes hetilap. Fel. szerk. Sebők Sándor. Bp. 1926–1927, 1934–1944.



A Vizek szabadja... című kiállítás egyik plakátja
 (Angyalföldi Helytörténeti Gyűjtemény)