

# Stefánia és kora

## A magyar vitorlázás kezdetei a XIX. század végén, a XX. század elején

CSERNUSSI GÁBOR

A korabeli gazdasági élet egyensúlyba kerülése után, 1877-ben Győrben Mihálkovich Tivadar Némethy Ernővel megalakította a Győri Csónakázó Egyletet. Még ebben az évben Széchenyi Béla – kelet-ázsiai expedíciójára történő indulása előtt – szeretett hajóját jelképes összegért átadta Némethy Ernőnek, aki azt „Hercegnő” névre keresztelte. 1879 júniusában dr. Csanády Gusztáv 105 taggal megalapította a „Keszthelyi Csónakázó Egylet”-et. Ez év októberében Andley Gosling angol főkonzul hívására az angol Richard Young megérkezett Balatonfüredre, és a tihanyi apátságtól bérelt területen hajóépítő-üzemet létesített. 1880-ban a főkonzul Angliából elhozatta 7 tonnás, „Királynő” nevű, vízvonala alatt vörösrézrel borított kutterét, de mivel más országba helyezték át, a hajót eladta Szarvassy Sándornak. Édesapja halálát követően Batthyány Ödön viszont ebben az évben Angliából hazatért Magyarországra. A Young-féle üzemből elkészült az első vitorlás, a „Mariska”, melyet 1881-ben „kettéfűrészelés útján 8 tonnásra megnagyobbitva” Esterházy Andor vásárolt meg. 1882. augusztus 22–23-án a Győri Csónakázó Egylet Balatonfüreden rendezte az első hazai vitorlázási versenyt, melyen a Balatonon levő 11 hajóból 6 állt rajthoz. Ezt a versenyt a „Királynő” nyerte, a „Hercegnő” lett a második. A versenybíró-ság hajója a szintén Young készítette, „Badacsony” nevű kereskedelmi hajó volt.

A verseny után öt szakosztállyal megalakult a „Balaton Egylet”, elnöke gr. Esterházy László, elnökhelyettese Nádasdy Ferenc, titkára Sziklay János lett. A sportszakosztályt gr. Esterházy Mihály vezette, titkára Mihálkovich Tivadar volt. 1883-ban a második versenyt a győri és a balatoni szervezet együtt rendezte, a győztes a „passionatus yachtista”, Nádasdy Ferenc hajója, a „Hableány” lett az esélyesebb „Királynő” előtt. Az év végére a flotta már 18 hajóból állt, így 1884-ben 24 vitorlásból, és 3 gőzösből álló flottával, Stefánia belga hercegnő (József nádor unokája) védnökségével, a sportszakosztály vitorlázóiból a „Balatonfüredi Yacht Egylet” jogutódjaként gr. Esterházy Mihály elnökletével megalakult a „Balatoni-vitorlázó Egylet”. Az augusztusban



A Stefania yacht egylet tagsági díjáról szóló nyugta – 1890

az általuk rendezett versenysorozaton a résztvevő 20 egységet a verseny során négy alkalommal történő, szélmérésen alapuló esélyki-egyenlítéses módszerrel értékelték, a versenyt a „Hercegnő” nyerte. Korabeli versenykiírások szerint a versenyeket akkoriban háromszög alakú, kétkörös, az időjárástól, hajónagyságtól függően 3000–28 000 méter hosszú pályán rendezték meg, melyet lehorgonyzott hordókkal jelöltek ki. Az Egylet megalakulásával szinte egy időben a Fertő tavon 1884-ben – 4 évvel azután, hogy az angol Edward Drory az akkor még magyar területen a mai Union Yachtclub alapjait megteremtette – könyoma-



Stefánia és Rudolf esküvői fényképe – 1881

tos kiadványban rögzítették a „Fertői Csónakázó Társaság” minden tevékenységre kiterjedő szabályait. Akkoriban a Fertő tavon az 1884-ben Pólában készült „Rudolf”, az 1882-ben Balatonfüreden készült „Júlia” nevű slup, és az 1884-ben Bécsben készült „Medea” nevű slup hajók képezték a versenyzés alapját. Az első versenyre 1884. július 13-án került sor, ez magyar győzelemmel zárult. A Fertőn a vitorlásélet további fejlesztését a századvégi vízszintszabályozások azonban alapjaiban rendítették meg.

A Balatoni-vitorlázó Egylet a hercegnő 1884. február 4-én felvette a Stefania yacht egylet elnevezést. Gr. Esterházy Mihály 1885. augusztus 18-án kelt szerződésében az Apátságtól területet bérelt, mely „a Stefania yacht egylet bérelt telkétől a sétány fele vonulva egész a lóusz-tatóig terjed el, és jelenleg Young Richard hajóépítő bérletét képezi”. A fennmaradt szerződés szerint a bérbevétel Young tevékenységének végét, és az általa birtokolt épületek lebontását jelentette. A hajók építését 1886-ban Ratsey cowesi hajóépítő már egy új üzemből folytatta. 1887-ben a jelenleg épülő új BYC-székház helyén épült fel a Hauszmann Alajos tervezte fa klubház, mely a Monarchia arisztokratáinak kedvelt találkozóhelye lett. Korabeli leírás szerint a lehorgonyzott hajókról induló csónakok kanyargó, élő fűzfavesszőből

készült sövény védelmében érték el a klubházat. A „Vadász és Versenylap” által közölt, méretekkkel is ellátott kimutatás szerint az egylet hajóállománya az év elején már 25 hajóból állt. A flottáról Ludwig Rubelli ebben az évben festette híres festményét, és ekkor rendezték meg először a „Károlyi díj” versenyt, mely Balatonfüred–Badacsony–Balatonfüred szakaszon, 94 km-es távon zajlott. Az első versenyen az „Arám” csúcsárbcócnak törése ellenére elsőként futott be, de „időtérítmény kötelezettsége miatt” a „Mignorette” kapta a díjat. 1887-ben további 7 hajó épült, a fennmaradt dokumentumok alapján az egylet történetében versenyzés szempontjából ez az év volt a legmozgalmasabb. Az intenzív sportélet, és a nagy meleg ellenére a beszámolók szerint a Sió-csatorna mégis nyitva volt, emiatt a leggyorsabb balatoni vitorlás, az „Alma” hosszú ideig iszapba ragadva vesztegelt. A vízszint-csökkenés a Fertő tavon is megindult, ezért a „Leonore” nevű, 20 tonnás „kardhajó” schoonert a Balatonra szállították. A körülményekre való tekintettel úgy döntöttek, a vízszint csökkenése miatt „a kardhajókat a külső gerinczbe beöntött ólom alakjában gerinczhajóvá fogják alakítani”, és a versenyeket július és augusztus második felében fogják tartani. Akik a versenyeken nem tudtak részt venni, azok részére változatos vízi erőpróbákat szerveztek, ezek közül érdekességként megemlítjük a beszapanzott bugsprijtjárás versenyszámot. Akkoriban a Batthyány hercegnő, Commodore, Commodore-né, Hölgyek, Todesco, Lucifer, Egyleti, Álom, Gondnok, Tihanyi, Vándor, Vigaszverseny díjak elnyerése nagy megtiszteltetés volt. 1888-ban kanadai minta alapján elkészült az első magyar jégvitorlás is.

Erzsébet királyné (Sissi) és Rudolf trónörökös közismert volt hazánk iránti vonalmáról. Stefánia férjével többször járt hazánkban, de csak Rudolf mayerlingi halála (1889) után látta meg a Balatont: 1892-ben két-, később, a millennium idején, 1896-ban hatnapos látogatást tett Balatonfüreden. Férje halálával az akkor 25 éves Stefánia helyezte a bécsi udvarban jelentéktelenné zsugorodott. 1888-tól a Monarchia arisztokratái egyre nagyobb számban vitték jachtjaikat az Adriára, 1891 őszén a vitorlázó sport egységes keretek között történő szabályozása érdekében – érdekesség, hogy angol mintára – a flotta központjában, Pólában I. Ferenc József császár fővédnöksége alatt 160 taggal megalakult a K.u.K Yacht Geschwader. Vezetősé-

gében Contre Commodore-ként a magyarokat Andrassy Géza, az osztrákokat Batthyány Ödön képviselte. Az alapító tagok között voltak a Stefania Y. E. meghatározó személyiségei, így a magyar vitorlázás súlypontja is áthelyeződött az Adriára. Ezt a folyamatot az is jelzi, hogy az évkönyvekben egyes hajók (pl. az Alma, Álom, Arám) az új klub színeiben, de balatonfüredi állomáshellyel szerepelnek, míg másokat, például a „Királynő”-t ténylegesen le is szállítottak a tengerre. A legtöbb versenyt Póla és Trieszt környé-



Kutter a századfordulón – Dr. Tuss Miklós archívumából

kén rendezték, melyek közül kiemelkedő jelentőségű volt az István Károly főherceg nevével fémjelzett Abbáziai Nemzetközi Hét. A sport szempontjából akkoriban mértékadó „Vadász és Versenylap”-ban ettől kezdve az adriai versenyekről szóló tudósítások kerültek túlsúlyba, néhány év múlva a lósportról szóló tudósítások viszont a vitorlázást onnan is kiszorították. Az 1896. évi balatonfüredi millenniumi víziparádéra készült el a „Kishamis II.” 8mR, mely után ismereteink szerint 1909-ig komolyabb balatoni hajóépítésére nem került sor. Ennek alapvető oka, hogy 1898-tól csökkenni kezdtek az ipari beruházások, hitelválság rázta meg a bankszektort. 1898-ban Sissit egy anarchista meggyilkolta. Az új század túltermelési válsággal, a beruházások megszűnésével, vállalati csődökkel és tömeges munkanélküliséggel köszöntött be. 1900-ban Stefániának második házasságával le kellett mondania osztrák főhercegnői rangjáról és címéről, ezután fontos karitatív tevékenységeket vállalt, 1945-ben Pannonhal-

mán lelt végső nyugalomra. Munka híján 1902-ben a Balatonfüreden dolgozó angol hajóépítők is elhagyták az országot.

Magyarország 1906 és 1913 között élvezhette a boldog békeidők utolsó felfelé ívelő periódusát, a fellendülés 1909–1912 között érte el csúcspontját. A vitorlázó sport további fejlődése alapját képező jollék építése Balatonfüreden 1908-ban kezdődött el. Az osztrák-magyar haditengerészet a tengeren a hazai válság ellenére is rendezett vitorlázó versenyeket, illetve tagjai más országok versenyein is részt vettek. Így például a Sankt Georg cirkáló versenyzésre átalakított „Holzbarkasse” típusú vitorlás csónakjaival a magyarok 1907-ben az Egyesült Államok Hampton Roads-i kikötőjében a több napig tartott csónakregattán kétszer első díjat és ezzel az Army and Navy Life Regatta serlegét is megnyerték. Az IYRU 1907. évi megszervezésében a 12 alapító között Ausztria–Magyarország is részt vett, a képviselet ekkor a Geschwader látta el. A Geschwader aktivitása ezt követően csökkent, valószínűleg ezzel is lehet összefüggésben, hogy Batthyány Ödön ebben az időszakban lett tagja a „Regio Yachtclub Italiano” és a „Yacht Club de France” kluboknak. A Geschwader alapszabálya szerint a tagok hajóikat háború esetén a Monarchia rendelkezésére bocsátják, így érthető, hogy az Adrián maradt hajók többsége az első világháborúban eltűnt, ezért szerencse, hogy a „Tramontana” 8mR-t 1912-ben felhozták a Balatonra. A korszak végét jelezte, amikor a balatoni flotta egyik büszkesége, „Álmom” 1911-ben Balatonfüreden tüzifaként és szőlőkaróként hasznosítva végezte be. 1912-ben a magyar vitorlázás történetében új fejezet kezdődött.

Következő alkalommal az ettől kezdve 1945-ig tartó időszakot fogjuk áttekinteni.



Sigillumok a korszakból