



A „Hungária” a mezőny élén az amszterdami olimpián (1928)

# Pólától Amszterdamig

## A sportág hazai fejlődése – évszázados múlt

### CSERNUSSI GÁBOR

Az I.Y.R.U. alakuló konferenciája idején, 1906 tavaszán dr. Fináczy Béla megrendelésére érkezett az első, 6 m hosszú osztályon kívüli jolle Balatonszemesre, az „Allright”, Johann Ratz atterseei hajógyárából. Ettől kezdve nem csak St. Gilgenből, hanem a Wolfgangseeről is egyre több hajó került a Balatonra, közöttük Fináczyék második hajója, a „Pretty”, és a ma is kitűnő állapotban levő, 1910-ben gr. Hunyadi József részére épült „Szemtelen”. 1907-ben a magyar vitorlázás előnyös helyzetbe került: gr. Andrassy Géza, a Stefánia Yacht Egylet, és a K.u.K Yacht Geschwader alapító tagja – az ő részére épült az „Álmom” – NOB-tag (1907–1938), és MOB-elnök (1908–1928) lett. 1908-ban, a balkáni status quo fenntartása érdekében államshajóként Konstantinápolyban állomásozó „Taurus” gőzhajó parancsnokává a szintén Geschwader alapító tag Horthy Miklóst nevezték ki. Horthy ekkor Pólából áthozta Konstantinápolyba a Balatonról leszállított „Arám”-ot, mellyel 1909 októberéig, szárnysegédi kinevezéséig az ösz-

szes helyi versenyt megnyerte. 1909-ben a DSV elkészítette a jollék versenyszályba sorolásának első szabályozását.

## NOB-ülés Budapesten

Gróf Andrassy Géza érdeme, hogy a NOB 1911-ben Budapesten tartotta ülését, melyen Antwerpennel, és Lyonnal szemben elnyertük az 1920. évi olimpia rendezési jogát. A Stefánia Yacht Egylet nevét 1912. június 24-én Magyar Yacht-Clubra változtatták, ezzel egy időben a Club Angliában Királyi Magyar Yacht Club néven az I.Y.R.U.-tól tagságot, és a vitorlázás magyar sporthatósága címet kapta. A KMYC elnevezést a klub itthon hivatalosan 1913-tól viselte, működéséhez a későbbi években hat helyen létesített telepet. 1912-től a klub felújította a hagyományos vitorlásversenyeket, ez az újjászületés a gr. Széchenyi Emil commodore (a „Kishamis” akkori tulajdonosa) által irányított vezetőségnek volt köszönhető. 1912 nyarán Balatonvilágoson mozgalom indult annak érdekében, hogy a Balatonon leg-



Gróf Andrassy Géza

alább két klub legyen, ezt követően december 17-én, Budapesten megalakult a Balatoni Yacht Club (BYC). Az alakuláskor ugyan az elnöki tisztet betöltetlen maradt, de Balaton-

szemesen ekkor már 70 jolléval vitorlázta. A club az évek folyamán nyolc helyen létesített telepeket. A különböző hajók egymással történő versenyztetése érdekében dr. Jordán Károly 1912-ben konstruálta meg az ún. „sebességi szám” képletet, mely módszert 1914-ben az I.Y.R.U. elveihez igazítottak. 1913-ban Bencsai Kálmán elkezdte egy hazai vitorlás-szakszótár szerkesztését. A háborús helyzet ellenére az Adrián vitorlásversenyeket még 1914-ben is rendeztek. 1914–16 között az új egyesületek alapítása itthon törvényileg is tiltva volt, majd egészen 1919-ig is csak hadviseléssel vagy a hadi jótékonyssággal kapcsolatos egyesületek alakulására nyílt lehetőség.

## Szövetség

A térség I.Y.R.U.-képviselétének erősítése érdekében létrejött viszont két rövid életű és mára szinte teljesen elfeledett szervezet: 1915. december 12-én Berlinben a Német–Osztrák–Magyar, 1916. május 7-én Bécsben pedig az Osztrák–Magyar Vitorlásszövetség. Ezekben a szervezetekben hazánkat a KMYC részéről Harkányi József Vice-Commodore és Gordon Róbert képviselték. A háborúban játszott szerepünk miatt átmenetileg megszűnt hazánk I.Y.R.U.-tagsága. A sportügyekért felelős, 1913-ban létrehozott Országos Testnevelési Tanácsot (OTT) 1919-ben átmenetileg a Testnevelési Ügyek Direktóriuma követte, majd az év októberében a régi szervezet a korábbi elnök, Berzeviczy Albert vezetésével, és a vitorlázó Kalány Gyula alelnökségével folytatta megkezdett tevékenységét. A sport minden területét áthatották a társadalmi változásokkal kapcsolatos finanszírozási problémák. Más sportágakhoz hasonlóan a vitorlázásban is igyekeztek teret nyerni olyan – korabeli kifejezéssel a „virilisták” közé tartozó – személyek, akik népszerűségüket presztízsszerző lehetőségekre váltották, és az újjászületés képviseleiből kerültek ki, ezért nem véletlenül karolt fel az OTT a politikamentes sport jelszavát. Az 1920. évi Trianoni Szerződés értelmében a tengerpart mellett elcsatolásra került az Ausztriával közös Fertő tó nagyobbik részén túl a Szerbiához került Palicsi-tó is, ahol Vermes Lajos már 1897-ben vízi és jégvitorlázással egyaránt foglalkozó vitorlásklubot alapított, valamint az 1920. évi olimpia megrendezése is lehetetlenné vált. A piacvesztés miatt csödközzelbe került balatoni hajógyártás megmentése érdekében az Angol–Magyar Bank

## Az I.Y.R.U. bölcsőjénél



Az I.Y.R.U. első konferenciájának résztvevői (London, 1906. január)

A XIX. század második felében a nemzetek egymástól sokszor igen eltérő hajóépítési elvei miatt a világon már mintegy 21 különböző rendszer volt érvényben. Nagy előrelépés volt, amikor a britek „Thames Measurement” rendszerét a Yacht Club of France 1870-ben elfogadta. A Balatonon a századfordulón érvényes „Thames Measurement” rendszer élő tanúi a Balatonfüreden 1896-ban épült „Kishamis”, valamint a visszaemlékezések szerint id. dr. Lóczy Lajos részére Angliából behozott „Léda”, mely 1912-ben már Gálos Kálmán tulajdona volt.

Az egykori Hansa-közösség országaiban 1902-ben a „Union Rule” vált általánossá, Észak-Amerikában 1905-től vezették be a „Universal Rule”-t. A helyzet azonban még korántsem volt tökéletes, jellemző, hogy az 1900. évi párizsi olimpia vitorlásversenyén csak európai országok hajói vettek részt, 1904-ben Los Angelesben a versenyszámok között a vitorlázás nem is szerepelt. Az 1908. évi, londoni olimpián alkalmazandó egységes rendszer kidolgozása érdekében szervezett egyeztetésre a brit



Franz Freiherr Preuschen

klubokat tömörítő Yacht Racing Union nevében Brooke Heckstall Smith títkárra a vitorlázás európai vezető országainak (angol, francia, német, svéd, dán, norvég, olasz, valamint az Osztrák–Magyar Monarchia nevében a K.u.K Yacht Geschwader), illetve a New York Yacht Club képviselőit 1905. április 22-én kelt levelében hívta meg. Az amerikaiak végül nem küldtek hivatalos képviselőt a konferenciára. A részvételt elutasító határozatot az amerikai klubok hosszas vita után, 7:6 szavazataránnyal hozták meg. Az elutasítás oka alapvetően üzleti jellegű volt: az amerikai érdekeket képviselő Nathaniel G. Herreshoff híres hajótervező vezette ugyanis az Amerika Kupa kihívó hajók tervezéséért és kivitelezéséért felelős céget. Emellett az USA-nak akkoriban még nem volt saját szövetsége. Ugyanakkor megfigyelőként elküldték Winfield M. Thompson jachtszakújságíró, aki nem vett részt a vitákon, viszont minden résztvevőt alaposan kikérdezett, a tapasztalatait összefoglaló cikk a „The Rudder” 1906. áprilisi számában jelent meg.

Az első konferencia megrendezésére 1906 januárjában a londoni Langham Hotelben került sor. A konferenciát az YRA elnöke, George Frederick Ernest Albert, az akkori walesi herceg vezette, akit 1910-ben V. György néven koronáztak meg. A résztvevő szakértők közül ma már talán csak a Dragon tervezője, Johann Anker neve ismert. Az akkori osztrák–magyar vitorlázást Franz Freiherr Preuschen báró képviselte, aki nemcsak a haditengerészet korvetkapitánya volt, hanem kora neves versenyzője is, a pólai kikötőben két hajója is állomásozott. A második konferenciát ugyanott, júniusban tartották meg, ezeket követte az októberi, berlini megbeszélés. A végleges változat elfogadására 1907. október 14-én Párizsban, a Yacht Club de France helyiségében került sor, az „International Metre Rule”-nak elnevezett szabályozás 1908. január 1-jén lépett életbe, így már ezt alkalmazták a londoni olimpián. A végleges változat elfogadói között már ott találjuk Svájc, Hollandia, Belgium és Spanyolország képviselőjét is.

A Balatonon jól ismert Tramontana 8mR-t Karl Bouquoy de Longueval gróf, a Geschwader Contre-commodore-ja részére építették. Típusmegnevezése elfogadott „R” szabály híján akkor még „A” osztályú versenyhajó, a szabály hatálybalépését követően „Alte R Yacht” volt. Már 1905 májusából is ismerjük adriai versenyeredményeit, melyeket 1905–1906-ban Horthy Miklós, 1907–1909 között többnyire Preuschen kormányzásával ért el. A szabály elfogadásával megalakítottnak tekintett I.Y.R.U. alapvetően brit irányvonalat követő rendszerével párhuzamosan a DSV 1909-ben szakmai ellenpólusként saját rendszert dolgozott ki, melyet az Osztrák–Magyar Monarchia területén is alkalmaztak. Ennek megfelelően 1910-ben Bouquoy már a legújabb elképzelések alapján épített Tramontana II. 8mR-rel versenyz, régi hajója Széchenyi Imréné tulajdonként a Balatonra kerül. Az „International Metre Rule”-t, amelyet 1920-ban és 1933-ban is finomítottak, az első nem európai szervezet, az Észak-amerikai Vitorlásszövetség csak 1929-ben fogadta el. A szervezet vezetését egészen 1946-ig az éves konferencia helyszínének országa adta, az első elnök Sir Ralph Gore volt. Az I.Y.R.U. alapító dokumentuma körüli legbizarrabb probléma, hogy a mai napig nem került elő az elfogadott dokumentum alapítók által aláírt eredeti példánya.

Csernussi Gábor

1920–22 között Balatonfüreden új hajóépítő üzemet és a KMYC részére új klubházat épített fel.

A magyar sport etatista szemléletű továbbfejlesztése a Klebelsberg Kunó által kiadott 1921. évi LIII. tc. alapján kezdődött el. A jogszabály szellemében például a Keszthelyi Csónakázó Egylet vízilevente-oktatásokat is végzett. A BYC elnökének 1920-ban megválasztott gr. Hunyadi József 1921-ben Madeira szigetére követte IV. Károlyt. Ebben az évben rendezték meg az első Kenese–Keszthely rekordversenyt is. Grofcsik János ekkor dolgozott ki egy „sebességi szám” képlet rendszert, melyet még évekig alkalmaztak a hazai vitorlázásban, de határozat született az osztályhajókkal történő versenyzés mielőbbi bevezetéséről is. A BYC „Iskolahajó-alap” létrehozását javasolta. 1921-ben jelent meg először a BYC lapja, a Kleindin Hugó által szerkesztett „Magyar Yacht”. Ezzel párhuzamosan elindult az „Árboe” című folyóirat is, mely 1926-tól Vizisport néven a vitorlázás, evezés és motorcsónaksport híreit is közölte. 1922-ben a BYC következő elnöke gr. Jankovich-Besán Endre lett, az ő nevéhez fűződik a Budapest–Balaton repülőjárat 1923 áprilisában, hat F-13 Junkers hidroplánnal megvalósított elindítása.

Pierre de Coubertin, és a hazánkkal szemben viszonylagos jóindulatot mutató NOB-körök hatására Magyarország nem csatlakozott a németek antanttal kapcsolatos ellenbojkott indítványához. Ez lehetett az alapvető oka annak, hogy a magyar vitorlázásban a KMYC választmányi tagjaként is tevékenykedő gr. Andrassy Gézá, más hazai sportvezetőkkel együtt Coubertin – már a többi központi hatalom képviselőit megelőzően – meghívta a NOB 1922 májusában tartott konferenciájára, ahol sikerült elérni Magyarország kettős NOB-tagságának



A magyar olimpiai vitorlázócsapat (1928)

kinyilvánítását. A biztató előzmények ellenére sajnos az 1924. évi, párizsi olimpián nem vettek részt magyar vitorlázók.

## Újjáépítés

1924. június 21-én kelt levelében B. Heckstadt Smith titkár értesítette Klöss Károlyt, hogy a KMYC nemzeti sportfennhatósági szerepének megújítása mellett Magyarországot egyhangú szavazással újra az I.Y.R.U. tagjává választották. Ettől kezdve a hazai vitorlázásban egymás után jelentek meg a DSV által elfogadott típushajók: 1923-ban a 14 m<sup>2</sup>-es jolle, 1924-ben a 12 lábás dingi, és a 22-es binnenejolle, 1925-ben a 25 m<sup>2</sup>-es túrajolle. 1924-ben a közlekedési miniszter rendeletben intézkedett a hajók nyilvántartásáról és új hajózási szabályzat kiadásáról. Kertész Róbert elnökletével megalakult a Velencei-tavi Vitorlás Yacht Club. Még ebben az évben Balatonföldváron 22-es binnenejolléban 3-3 hajóval osztrák–magyar nemzetközi versenyt rendeztek, melyet Heinrich Tibor és csapata nyert meg. Ebben a típusban a külföldi versenyeken történő részvétel 1925-ben kezdődött el: a KMYC versenyzői – Heinrich József, Heinrich Tibor, Burger Sándor – a Wörthi tavon, majd 1926-ban Velencében értek el kiváló eredményeket. 1926-

ban dr. Hunyadi Vass Gergely elnökletével megalakult a Szegedi Vitorlás Egylet (titkára volt a mai napig aktív Papp János), valamint a Magyar Atlétikai Club Motorsport és Vitorlázó osztálya. Júliusban a versenyzők a Forgách Sándor vándordíjért küzdöttek, szeptemberben IV. Károly emléktáblájának leleplezésekor a KMYC és a BYC közös hajófelvonulást tartott a Tihany előtti vízterületen. 1926–27-ben épült meg az első 2-2 darab 22-es, 30-as és 40-es Scharenkreuzer, 1927 júliusában

a balatonvilágosi válogatóversenyt követően Balatonfüreden 12 lábás jolléban rendezték az első magyarországi női versenyt, melyet Gallart Lea nyert meg. Eközben a vízhiányos Fertő tó magyar oldalán a vitorlásélet az 1920-as években a hajdani haditengerészek és a helyi fiatalok jóvoltából lassan újjászületett, elkészült néhány vitorlás, például a Hany Istók és a Hét Sváb. A vitorlázás fejlődését jelzi, hogy 1928 februárjában már 150 terítékes vitorlásból volt a budapesti Hungária Szállóban.

Az 1928. június 15–16-án Triesztben, a Reale Yacht Club Adriatico 25 éves fennállása alkalmából 22-es binnenejollék számára rendezett versenyen dr. Tuss Miklós és csapata az előkelő 2. helyet szerezte meg. Az 1928. évi amszterdami olimpia vitorlásversenyeit augusztus 2–9. között a Zuiderzeen rendezték meg, a rendezők között ott volt Uhl Gyula és Zuber Ferenc is. Hazánkat a KMYC és a BYC legjobbjaiból álló csapat képviselte. A „Hungária” 6mR osztályában 13 résztvevőből a 11. helyet szerezte meg. A dr. Mihákovics János kormányozta hajón Heinrich Tibor és Sebők Sándor a nagyvitorlát kezelte, a többi feladatot dr. Tuss Miklós és Burger Sándor végezte el. Uhl Raoul a 12 lábás dingi kategóriában 20 résztvevő közül a 11. helyen végzett, a csapatot póttagként Oswald László kísérte el.

Uhl Raoul (jobb oldalon, 9-es rajtszám) az olimpia 12 lábás dingi mezőnyében (1928)

