



*Bálint András díjnyertes Karsai hajója,
természetes közegében: valahol a Dunán.
(hajozas.hu)*

Mesterek a Duna-partról

A RÓMAI-PART VARÁZSLATOS VILÁGA

Schlosser Mátyás

Az evezés a XX. század elején volt igazán népszerű, amikor a polgárosodó társadalmi rétegek hasznos szabadidős tevékenységet találtak benne maguknak. A benépesülő budapesti Római-part a magyar evezőssport fellegvára volt, ahol a táj páratlan szépsége mellett minden az aktív vízparti kikapcsolódást szolgálta. Gróf Széchenyi István személyéhez fűződik az evezős élet megteremtése és népszerűsítése, ő maga is sűrűn gyakorolta ezt a fajta testedzést. A századfordulótól pedig sorra létesültek csónakházak, és közösségek, épületek köréjük. A kommunizmus alatt ugyan fennmaradhatott az evezős kultúra, de széles körű támogatás híján az szépen lassan elsorvadt, sajnálatos módon a néhány kivételtől eltekintve, a legtöbb hajóépítő műhellyel és a felhalmozott tudással együtt. A kegyelemdöfést a rendszerváltás utáni ingatlanspekulációk, a privatizációból eredő csónakházbezárások adták meg. Rengeteg szép fahajót érte el ekkor a végzet: kidobták, elégették, vagy felhasználták dekorációként: például félbevágva könyvespolcnak, rosszabb esetben pedig udvari virágágyásnak fogták be őket.

Az első magyar evezőstársaság, a Hajós Egylet 1841. évben került megalapításra, és példaként szolgált a későbbi hasonló szervezetek számára. A csónakok tárolását alapvetően kétféle módon oldhatták meg: vízparti vagy a vízen álló: „úszó” csónakházakban. A Rómain a partra épített csónakházak használata volt az elterjedt. Az üzemeltető vállalkozások '45-ig magánkézben voltak, és komolyan versengtek az ügyfeleikért, azért találunk a korabeli újságokban számtalan hirdetést a témában. A tulajdonosi körök szerteágazóak voltak, állami

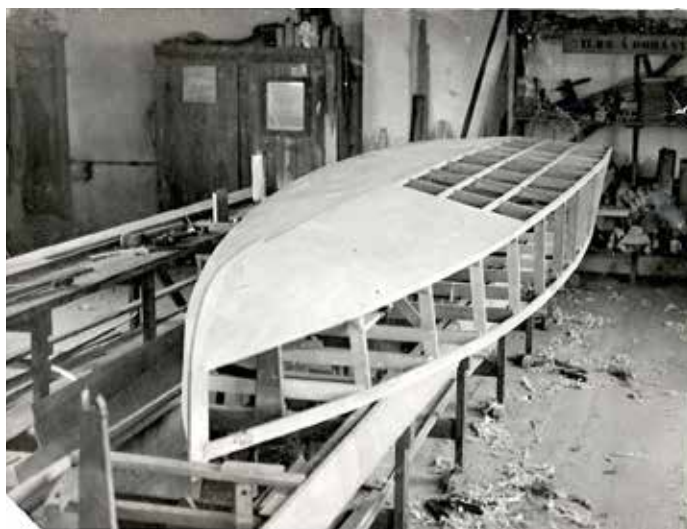
vezetők és gyári tisztségviselők egyaránt megtalálhatóak voltak közöttük. Ebben a korszakban a felsorolt csónakházakat főleg a módosabb középosztályhoz tartozó evezősök látogatták, ők alkották a Római-parton sportoló és kikapcsolódó közönség magját. Ehhez a társasághoz „csapódtak” a hétvégenként kilátogatók, a csónakbérletők, akik így szintén részesei lettek a terület életének. Az ő kiszolgálásukra kiépültek a csónaktárolók és műhelyek mellé a vendéglők és csárdák, kocsmák is. A Római-parton működő csónakhá-

A 2017-ben a Cannes Yachting Festival Concours d'Élégance versenyét – ami gyakorlatilag egy világhírű hajószépségverseny – egy Karsai Béla által 1954-ben gyártott magyar motorcsónak nyerte, megelőzve ezzel több olasz Riva hajót is, amelyeket a vizek Ferrarijának tartanak. A tulajdonos, Bálint András 2010-ben vásárolta meg a hajót, mely hosszú, hároméves, saját kezű felújítást igényelt. Új, egyedi műszerekkel és kábelezéssel lett ellátva a hajó, valamint újraöntött, majd krómozott bronz kikötőbikák is felszerelésre kerültek. Szerkezeti megerősítések után saját tervezésű beépített alumíniumtankot is kapott, és „át lett gondolva” a teljes belső kialakítás, a minél jobb térkihasználás érdekében. Maga a felületkezelés és annak előkészítése gyakorlatilag egy évet emésztett fel. A külső megjelenést, a használt színeket látva, tökéletesen méltó elismerést kapott az 1980 előtt gyártott hajók kategóriagyőztese. Aki veterán járművekkel foglalkozik, az tudja, hogy a bürokrácia legalább akkora kihívásokkal képes szolgálni, mint maga a restaurálás, nos, egy új, szép és megbízható, húsz lóerős Yamaha-motorral felszerelve, sikerült a hajót ismét a magyar lajstromba felvenni. A hajó szerkezete, bordázata borovifenyő és kőris, hossza 4,25 méter, vezetőjével együtt három személyt szállíthat. Szerkezetét tekintve, kizárólag fából épült, és menetkészsúlya így is csupán 220 kg.



És ugyanez a hajó a francia Riviérán egy olasz Riva mellett sem vall szégyent. (hajozas.hu)

” A 2017-ben a Cannes Yachting Festival Concours d'Élégance versenyét – ami gyakorlatilag egy világhírű hajószépségverseny – egy Karsai Béla által 1954-ben gyártott magyar motorcsónak nyerte, megelőzve ezzel több olasz Riva hajót is, amelyeket a vizek Ferrarijának tartanak.



” A Rómain a partra épített csónakházak használata volt az elterjedt. Az üzemeltető vállalkozások '45-ig magánkézben voltak, és komolyan versengtek az ügyfeleikért.

zak és az egész környezet életében hatalmas törést jelentett a második világháború okozta pusztulás. Az újpesti vasúti híd közelében álló csónakházakat bombatalálat tette a földre egyenlővé, de az épen maradt épületeket is teljesen kifosztották. Az ezt követő új korszakot erősen meghatározta a kiépülő új kommunista pártállam szelleme. Először úri sportnak minősítették ezt a nemes tevékenységet és szinte tiltották,

később valamivel szerencsésebben alakult a helyzet: az a törekvés került előtérbe, hogy miszerint mindenkit megillet a sportolás joga, nem csak a kiváltságos társadalmi elitet. Ennek érdekében pedig széleskörűen bevonták a munkásokat a legkülönbözőbb sportolási és szabadidős programokba, így ebben a formában az evezés is újra teret kaphatott. A gyáraknak és a vállalatoknak kötelezővé tették a dolgozók ilyen

irányú tevékenységének támogatását. Megalakultak az új vállalati sportkörök, egyesületek, melyek segítségével valóban tömegeknek lett lehetőségük az aktív testmozgásra, kikapcsolódásra. Erre a Római-part remek lehetőséget adott, és ez évtizedekre meghatározta a hely sorsát. A második világháború elmúltával visszazivárgott a sportélet, a megmaradt csónakházak tulajdonosai pedig igyekeztek hely-



Kielboatmosás a Duna terasz üdülőben, 1938-ban. (Fortepan)



H. Kovács István: hirdeti a plakett, de minek a rövidítése a H? Ha egy településen sok azonos vezetéknevű család élt, akkor egy idő után betű előtaggal különböztették meg őket egymástól. Akár ez is szóba jöhet és akkor a H igazából nem jelent az égvilágon semmit... Vagy büntetőper miatt is előfordult, hogy nem írtak ki teljes vezetéknevet, de egy becsületes és jó hírű iparosnál ez az ok fel sem merülhet. Az igazságnak végül egyetlen cikkben találtuk nyomát, ahol is a hajóépítő nagypapját említik úgy, mint a „Hamvai Kovács”, aki unokájához hasonlóan, ügyes kezű ember volt. (képek: Kecskés Zoltán)

rehozni a károkat, sokszor erőn felül, családi vagyontárgyak eladásából, vagy éppen hitelből finanszírozva. A megnyitás után természetes, hogy szükségük volt a bevételre, hiszen ez jelentette számukra a megélhetést. Ezt az apropót könnyörtelenül kihasználta a kommunista rendszer propagandagépezete, és a sportolni vágyó munkásokat és evezősöket kihasználó uzsorásoknak állította be a csónakházak üzemeltetőit.

A csónakházak egy tollvonással állami kézbe kerültek, amelyek a Sportlétesítmények Nemzeti Vállalat gondozásában folytathatták tevékenységüket. Sok kisebb, rossz állapotú csónakházat lebontottak, a legtöbbet átépítették, illetve újakat is felhúztak. Összességében a csónakházak száma jelentősen lecsökkent, az 1960-as évek második felére már csak 14 volt belőlük. Az évtizedek alatt ezeknek is látvá-

nyosan romlott az állapota, amelyet nagyban befolyásolt az ingatlanokat fenntartó vállalatok mindinkább katasztrofális anyagi helyzete. Mindezek ellenére sem lankadt az evezős élet szerelmeseinek igénye a csónakházak szolgáltatásai iránt, és sok ezer embernek nyújtott sportolási lehetőséget a már legendás Római-part. Ez nemcsak a szabadidős evezést jelentette, hanem rengeteg gyermek itt ismerkedett meg az evezős élet szépségeivel, és az itteni egyesületekben sajátította el a sportág alapjait, ami kétségtelenül meghatározó, életre szóló élmény. Tehát az evezés amolyan tömegsportként élt tovább, de kielboatok, dublók, kajakok és kenek mellett a motorcsónakok is jelen voltak. A kor kiváltságosai, például ismert színészek, vállalatvezetők és a pártelit tagjai ugyanis nemcsak



Egy margitszigeti csónakház „belbecse” 1954-ben. (Fortepan/Szent-Tamási Mihály)



vágytak e kényelmes és izgalmas hajózási élményre, de meg is tudták szerezni azt.

Ez az evezős- és hajóskultúra nem működhetett, sőt létre se jött volna megfelelő iparosok nélkül, akik képesek előállítani, javítani és karbantartani ezeket a különleges vízi járműveket. A teljesség igénye nélkül, a Magyarországon alkotott H. Kovács, Karsai, Bucséter, Eper, Csillaghegyi, Fúke, Barna, Mihályfi mesterek. De milyen emberek voltak ők? Hogyan dolgoztak a régiek? Amikor az idősebb Eper Béla csónaképítő mestert interjú céljából felkeresték, sokszor nem jártak nála sikerrel. Azt mondták, Eper mester mindent tud, amit tudni kell, csak hát teljesen kiszámíthatatlan, soha nem sejtteni, hogy mire hogyan reagál, gyakran ugyanis megmakacsolja magát és hallgat, akkor pedig lehet koslatni utána, vagy „udvarolni” neki, de szó nem hagyja el a száját, ugyanis azt vallotta: a dunai ember nem beszél feleslegesen... A hoppon maradt érdeklődőt ilyenkor jellemzően H. Kovácshoz irányították, mert, hogy az olyan „újságnyalatkozó” ember – így azt ajánlották, legjobb lesz, ha őt keresik.

H. Kovács István lakása egy kabinszerű alacsony házacskva volt a Duna-parton, olyan jellegű, amiben vízi életet élő emberek szívesen

eltöltenek pár estét tavasztól ősziig, csak éppen ő az egész esztendőben itt élt hosszú évtizedeken keresztül – mégis a legnehezebb időkben is azt vallotta: megvan mindenünk, nem panaszkodhatunk. H. Kovács mester tehát a Dunán élte le életét, neve pedig már életében márkanévvé érett. Már nagyapja is híres halászmester volt Szegeden, aki mindig maga készítette a ladikjait. Ha pedig valaki barátilag megkérte rá, annak is készített egyet ez az ügyes kezű halász. Édesapja továbblépett és „úgy okoskodott”: nem fog ő vésződni a Tiszán, abbahagyja a halászatot és csak csónakokat fog építeni, az akkor még tutajokon érkező faanyagokból. Így lett Szeged első csónaképítő mestere, és szinte természetes, hogy fia is

ezt az utat választotta. Tanoncként kezdte apja műhelyében, közben az ipartestületnél tanulta a technológiát, majd Tokaj nevű csónaképítő mester műhelyét is megjárva kapta kézhez segédlevelét. Ezután jött föl Pestre, hogy tovább képezze magát – abban az időben szinte minden vidéki segéd így tett, ez volt a szokás. De őt valószínűleg más is csábította, élt Budapesten ugyanis egy neves vállalkozó: Weiser Béla, kinek csónakszalonja volt az akkori Lipót körúton (ma Nagykörút). Később itt inkább fényes autó- és motorszalonok voltak a jellemzőek, de abban az időben több körúti kirakat mögött is ott csillogtak a lakkozott mahagóni kétpárevezősök, és feszültek a karcsú szkiffek bordái. Weiser



úrnak Szegeden is volt csónakháza, itt láthatta a fiatal H. Kovácsot dolgozni, és ennek hatására hívta őt Pestre, a Népszigetre, hogy az ő részére dolgozzon. H. Kovács saját elmondása szerint az első pesti munkahelye Parádi műhelye volt a Szűnyogszigeten, ő lett az ügyes vállalkozó huszadik hajóépítője, a kapcsolat pedig valószínűleg az, hogy Weiser úr értékesítette Parádi mester hajóit. Parádi üzleti sikere a

hadiüzemmé minősítették őket, ezzel dőlt a munka és vele a pénz is, persze a rohamos infláció miatt ez sem jelentett gyors meggazdagodást... A háború után ugyan szűkös létszámmal, de újra tudták indítani a vállalkozást, a „béke” viszont új, súlyosabb akadályokat hozott: a politikai irányvonal szerint az evezés úri (burzsuj) passzióvá minősült és nemkívánatossá vált. Fentről azt az útmutatást kapták, hogy játékok,

” Az új világrendben hajóra alig volt szükség, nem volt ugyanis megrendelés. A magántulajdonosok hajói a vállalati üdülők tárolóiba „vándoroltak”. Maradt ezek felújítása és javítása a feladat.

szériagyártásban rejtett, sorozatban készítette ugyanis a csónakokat. Jól felismerte emberei erősségeit, és ennek megfelelően osztotta fel közöttük a feladatokat, így míg a többi építő 320 pengőért adott egy csónakot, addig a hatékony Parádi 280-ért számolhatta azt haszonnal együtt, és a termék kiváló minőségű volt. H. Kovács 1937-ben szerezte meg a mesterlevelet, Parádi Lajos pedig azon mód ki is nevezte műhelyvezetőnek, de a fiatalembernek más tervei voltak. Gazdag fantáziával megáldott, ugyancsak asztalosszakmával bíró öccse ez időben sorra találta ki az új hajótesteket, amiket ő meg is valósított, így lelkesedéstől fűtve elhagyta a biztos állást és önállósodott. 500 pengőért vásárolták meg azt a kis műhelyt és házat, ahol gyakorlatilag leélte az életét. „Mi voltunk a Római koldusai” – így beszélt erről az időszakról, célozva arra, hogy máról holnapra kellett boldogulniuk. A második világháború során

sporteszközök gyártására álljanak át, ha jót akarnak maguknak. Fájó szívvel, de a nemes sporthajók és a kajütös motorcsónakok után át kellett térni tekére és hintalóra. A többre hivatott okumé, mahagóni, manzónia, kanadai cédrus, nemes kőrisfa anyagokból mesekönyvekbe illő hajók helyett „mifenék” készültek. 1952-ben az önállóságot ennek ellenére elvették, így lett a mester a Csillaghegyi Faipari Csónaképítő Szövetkezet munkása, a „saját műhelyében”, melyet a KTSZ papíron bérbé vett, de pénzt nem fizetett érte. Skobrák mester lett a főnöke, aki ugyancsak ismert és elismert csónaképítő volt, a nehéz helyzetet viszont némileg könnyítette a hozzáállása, hiszen Skobrák úr műhelyét is államosították, így mondhatni egy csónakban eveztek. Később Nagy Imre döntése nyomán újra önállósodhattak, amit meg is tett: „visszakérte az ipart”. A játékgyártás megszűnt, de az új világrendben hajóra alig volt szükség, nem volt



Kielboat testéből készített könyvespolc, mely divatos loft berendezési tárgy, hajózást kedvelők számára valahogy mégis kicsit szomorú látványt nyújt. (Pinterest/ Turtsányi György)

ugyanis megrendelés. A magántulajdonosok hajói a vállalati üdülők tárolóiba „vándoroltak”. Maradt ezek felújítása és javítása a feladat, ami a szakszerűtlen tárolás és használat miatt (gondoljunk csak a közös ló túrós hátára) állandó munkát adott. Az öreg H. Kovácsot még egy alkalommal sikerült meghurcolnia a hivataloknak. Az eredeti tulajdonostól bérelt területen építették fel a saját műhelyüket még a '20-as években, az államosítás során a telket elvették, de a műhelyt végül mégsem, ezért bérleti díjat volt köteles fizetni a telekhasználat után. Ez a helyzet már önmagában visszás és problémás volt. A kisiparosoktól telephelyengedélyt is elvártak, ki is jöttek a tanács (ipari, építésügyi, KÖJÁL) hivatalnokai, akik szerencsére megadták (miért ne adták volna) az engedélyt. Ezt a telektulajdonos vállalat viszont megfellebbezte, ugyanis szerintük ipart zöld területen, pihenőövezetben, azaz a Duna-parton végezni nem lehet. Csónakot mer valaki a Duna-parton javítani!? El vele egy iparúzésre alkalmas helyre! A történet végét nem sikerült pontosan felgöngyöltítenem, de nem hiszem, hogy el tudták űzni az öreg, elhivatott mestert. Nyugdíjasként sajnos új hajót sem építhetett már, egy megint csak értelmetlen törvényi okból, így maradt a javítás, és javított is, ahogyan illik. Amikor azt kérdezték tőle, megszűnik-e a magyar hajóépítés, ezt válaszolta: „Na, látják, ezt nem tudom. A választ ne nálam keressék. Öregember vagyok és az öregember könnyen búsul.” Napjainkban csak egy maroknyi csónakház működik és várja az evezés szerelmeseit, akiknek egyre kevesebb lehetőségük maradt csónakjaik tárolására. A fahajók világa pedig az új alapanyagok elterjedése miatt is nagyon hát-



A régi mesterek hajói közül néha feltűnik eladásra egy-egy példány, ez a gyönyörű állapotú H. Kovács csónak például egy szegedi autókereskedés portfóliójában jelent meg nemrég. (lackoauto.hu)

térbe szorult. Ennek ellenére az evezősvilág nem szűnt meg a Római-parton, és máshol sem, sőt, az utóbbi években kezdi visszanyerni egykori jelentőségét és szerepét. A csónaképítés is reneszánszát éli, a leginkább Amerikából terjedő új, korszerű hajóépítési technikák, pl. strip-built (furnércsíkokból építés), stitch-and-glue (rétegelt lemezből ragasztással történő építés) vonzák a lelkes hobbistákat, akik kis tehetséggel és sok erővel csodaszép kajakokat, kenukat és csónakokat tudnak készíteni, akár az otthoni garázsban. De a Római-part jövőjének ügyében még napjainkban is sok a bizonytalanság, Wass Albertet idézhetnénk: A víz szalad, a kő marad..., de ebben a helyzetben leginkább csak a Duna, azaz a víz jelenti az állandóságot. ■

Források:

Esti Hírlap, Nyugdíjban és Perben, Kőbánya György hajoepitok.hu hajozas.hu/magazin/kulfold/1954-karsai-motorcsonak-2017 Horváth Péter: A Római-part esszenciája Magyar Ifjúság 1986/02/16 Novotny László: Magyar kajakok és kenuk fából (2012.) obudaianziks.hu/horvath-peter-a-romai-part-esszenciaja Római parti csónakházak anno Facebook oldal /Kecskés Zoltán wboat.hu És a CSALÁDFA - Gyökerek és szárnyak Facebook-csoport tagjait is köszönet illeti segítségükért cserébe.