

# Szászrégeni csónakokkal az olimpián

## A rezonanciafa, amelyből nem készülhet hangszer

● Kilencven esztendővel ezelőtt engedték vízre az első szászrégeni csónakot. Az azóta legyártott 40 ezer példányból jó párral olimpiát és világbajnokságot nyertek a hazai sportolók. Melbourne kétszeres bajnoka, Leon Rotman egyetlen alkalmat sem mulaszt el, hogy háláját fejezze ki az időközben elhunyt Varga László tervező-mérnöknek és munkatársainak.

SZUCHER ERVIN

Most is hálás a szászrégeni csónakgyártóknak Leon Rotman, amiért olyan kezuval ajándékozták meg, amellyel 1956-ban a melbourne-i olimpián mind az ezres, mind a tízezres versenyszámban sikerült elsőnek célba érnie. A maga szinte 89 esztendejével a bukaresti zsidó származású sportoló a legidősebb életben lévő hazai olimpiai bajnok. Szokta is mondogatni, hogy nála már csak a régeni csónakgyártás régebbi – egyetlen évvel. A Maros menti városkában – ahol az első fűrészgyárat 1872-ben avatták fel – 1932-ben a Nautica SAR társaság megalakulásával a Lehel és Diamantstein Rt.-nél kezdődött a romániai csónakgyártás története. Azelőtt a Görgényi-havasokból kitermelt jó minőségű lucfenyőből csak félkész vonós és pengetős hangszereket, zongorát, fadródot és zsalut készítettek.

### A hasznavehetetlen rezonanciafa

A tulajdonosok rájöttek, hogy a minőségileg nem megfelelő rezonáns deszkaárut csónakgyártásra lehetne felhasználni. Első lépésként alkalmazták a budapesti MTK Margit-szigeti csónakházának tervezőjét és mesterét, Wickhardt Józsefet, aki három helyi és környékbeli bútorasztalossal és áccsal látott neki az új termék előállításának. Kezdetben kajakokat, szkíffeket és túracsonakokat készítettek, majd a '30-as évek közepétől rátértek más típusú sportcsónakok, motoros jachtok és motorcsónakok gyártására is. Az 1940-es bécsi döntést követően a részvénytársaság új tulajdonosai, az Ilescu testvérek

a gyár felszerelését Giurgiuba költöztették. A csónakgyártás újraindítása egybeesett az 1948-as államosítással, ekkor alakult az IPEIL, amely a későbbiekben vitorlás és kisebb motoros repülő, silécek, teniszütők, valamint más tornatermi felszerelések és sportcikk előállításával is próbálkozott. „Csehszlovákiai tervezők bevonásával 1949-ben fellendült a versenycsónakok gyártása. Ezt bizonyította a román válogatott kenusa, Leon Rotman, aki az 1956-os olimpiai játékokon szászrégeni csónakkal ért elsőnek célba” – büszkélkedik Varga István, a gyár nyugalmazott tervező-mérnöke. Mint hozzáfűzi, Rotman több levélben, majd szászrégeni látogatásai során személyesen is köszönetet mondott a sportszergyárnak és vezetőjének. Akkoriban az IPEIL-t Varga István édesapja, Varga László irányította. A régeni hajók már az '52-es helsinki ötkarikás játékokon is beváltak, később pedig a vitorlás világversenyeken is sikeresen megküzdöttek a hullámokkal a Finn, Repülő hollandi és Star megnevezésű versenyszámokban.

A hazai csónakoknak az 1960-as évek végétől, a '70-es esztendők elejétől kezdett leáldozni a csillaguk. A mexikói olimpián az akkor még csak 19 éves Ivan Patzaichin dán műszálas csónakban evezett.

### A törött lapátról

Négy év múlva, Münchenben szintén külföldi hajóval állt rajthoz, a lapátja – amellyel történelmet írt – viszont szászrégeni volt. Ezt azóta is felelegetik, nem is ok nélkül. Ugyanis Ivan Patzaichint, aki a magyar világbajnok Wichmann Tamás legfontosabb ellenfelének számított, eredetileg kizárták a versenyből. Történt ugyanis, hogy a selejtezőben, közvetlenül



Varga István tervezőmérnök a bajnokoknak és gyártóknak emelt emlékműnél

FOTÓ: SZUCHER ERVIN

a rajt után a romániai sportolónak eltörött az evezője. A szabály lehetővé tette a verseny leállítását és az újraindítást, amennyiben a rendelkezés az első 25 méteren történik. Ez így is volt, csak hogy a versenybírók nem vették észre, amikor két-három karlendítés után Patzaichin a magasba emelte és megmutatta a törött lapátját, így két lehetősége maradt: vagy feladja, vagy megpróbál a csónakkal boldogulni. A szívós Duna-deltai lipovánt a lapátjánál is keményebb fából faragták, ezért az utóbbi megoldást választotta.

Lényegében egy bot segítségével végigbillegte és kintlódta az ezer métert, és az utolsó előtti versenyző után mintegy három perccel vándorolt a célba. Bár a szabályzatban nem szerepelt időkorlát, a futam befejezése után a versenybírók meglepetéssze-

rűen kizárták Patzaichint. Óvás, vita és hosszas egyeztetés következtében a döntéshozók változtattak álláspontjukon, így részt vehetett a reményfutamon, amelyet megnyert, akárcsak a következőket, beleértve az elődöntőt és a döntőt is. Még szerencse, hogy minden a lehető legjobban végződött, különben ki tudja, mi várt volna a párt és a Securitate részéről a régeni sportszergyártókra. Annál is inkább, mert Ivan közvetlen ellenfele épp a barátjának mondott, de ellenségesen kezelte Magyarországot képviselője volt.

„Szerencsére nem minket hibáztattak. Abban az időben jelentek meg a műszálas csónakok, Patzaichin is egy Dániában gyártott kenuval állt rajthoz. Az evezőket viszont tőlünk kapta, a legjobb minőségű hangszerfából készültek. A válogatottnak szánt lapátok nyelét vastagabbra hagytuk,

hogy majd a sportoló tenyermérete függvényében a csapat karbantartója dolgozza át. Patzaichin evezőjét sajnos túlságosan levékonyították, ezért már a második vagy harmadik karlendítésnél eltörött” – meséli a nyugalmazott mérnök. Varga, aki fiatal korában maga is evezett, elmagyarázta, hogy a lapát az induláskor van kitéve a legnagyobb nyomásnak, ezért ha nem eléggé masszív, könnyen elhasad vagy akár el is törik. Annak ellenére, hogy nem a régeni mesteremberek lelkén száradt Patzaichin evezőjének eltörése, a brassói mérnöki egyetemen Varga István többször is visszahallotta, hogy „ti, régeniek még egy lapátot sem vagytok képesek becsületesen megcsinálni”.

### Mára minden történelem

Az 1989 után várt fellendülés helyett az ország egyetlen sportszergyárába is a csödközési állapot köszönt be. Az addigi német, holland és francia megrendelések elmaradtak, a hazai piac összeomlott, a Libanonból importált cédrusból készült szkíffek drágának bizonyultak. Ilyen körülmények közt a rendszerváltást követően az egység még húzta-nyúzta két évig, majd bezárt. A fél évszázados mérleg: több mint kétszáz csónaktípus és negyven ezer eladott példány. Nem csak a gyártás szűnt meg Szászrégenben, maga a sportág és a sportolási lehetőség is. A csónakházat lebontották, a Maros mintegy 700 méteres mellékágát tönkretették. Mindössze egy városzéli útelágazásban felállított emlékmű tiszteleg a régeni magyar, szász és román csónakgyártók és Leon Rotman sikere előtt. Ifj. Jorga Ferenc jobb sorsra érdemes alkotása előtt naponta több száz kamion fordul ki- vagy be, járókelő viszont alig-alig téved arra.

A csónakgyártás kilenc évtizedes történelmét néhány megmentett csónak és korabeli fénykép segítségével nemrég kiállításon mutatta be Varga István. A nyolcvanesztendő mérnöknek ennél merészebb álmai is vannak: egy ipari múzeum létesítésében és a Malom-árok kipucoltatásában gondolkodik, hogy Szászrégentől Abafájáig 11 kilométert lehessen evezni.

„LÉPJÜNK ÁT VIDÁMAN AZ ÚJ ÉVBE,  
LEGYEN EGÉSZSÉG ÉS BŐSÉG A KÖZÖSSÉGBEN,  
SZÉKELYBERE LAKÓIRA SZÁLLJON ÖRÖM, BÉKE,  
SZÉP KIS FALUNK LEGYEN A TÉRSÉG ÉKE.”

**REMÉNYEKTEL TELL,  
BOLDOG ÚJ ESZTENDŐT  
KÍVÁNK SZÉKELYBERE  
KÖZSÉG LAKÓINAK!**

BENEDEKFI CSABA  
POLGÁRMESTER

A koronkai  
polgármesteri hivatal  
sikeres, boldog új évet kíván  
a lakosságnak.