

**Un vis devenit tradiție**  
**Hagyománnyá vált álom**

O monografie de suflet a celui mai vechi club de  
canotaj din România: Voința

România első evezős-klubjának története

Editura Concordia  
2015

**Redactori**

**Szerkesztők:** Ovidiu Balint  
Lajos Notaros  
Kisfaludi Júlia

**Traducere**

**Fordítás:** Lajos Notaros

**Tehnoredactare**

**Tördelés:** Teodor Petrar

**Foto:**

Ioan Virag  
Zempléni Múzeum, Szerencs

**Ilustrație coperta****Borítókép**

Mihai Takács

**Consultant științific:** Tiberiu Țiganu

Volum apărut cu sprijinul Consiliului Municipal Arad

Tipărit la : Tipărit la Tipo STAMPA S.R.L. Arad  
Tel.: 0257-349004; Mobil 0743-258782  
e-mail: stampasrl@yahoo.com

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

**Un vis devenit tradiție/ Hagymánnyá vált álom ;**

editor: Petru Ștețcu – Arad:

Editura Concordia - Arad, 2015

I.S.B.N.: 978-606-627-076-2

Format B5, 104 pagini

## Cuvânt înainte

Practicarea sportului a fost una din tendințele pe care arădenii le-au adoptat cu entuziasm încă de la început, fiind adevărații pionieri ai sportului în țara noastră. Cum viața arădenilor și evoluția Aradului au fost permanent strâns legate de râul Mureș, în mod firesc sporturile nautice au fost printre primele care i-au



cucerit pe arădeni. Valoroasa tradiție a sporturilor cu vâsle face parte din moștenirea culturală arădeană. Salutăm apariția acestui volum monografic dedicat clubului nautic Voința, al cărui pavilion conferă un plus de farmec Falezii Mureșului și îmbogățește patrimoniul construit al Aradului.

**Gheorghe Falcă**  
**Primarul Municipiului Arad**

A sportszeretet eleitől fogva az aradiak szemléletéhez tartozott, a város kiemelkedő szerepet játszva a sportok elterjesztésében hazánkban. S mivel a város megszületése és fejlődése szempontjából a Maros folyónak meghatározó szerep jutott, egészen természetes volt, hogy a vízi sportok az elsők között jelentek meg erre felé. Ezen belül különösen az evezős sportok képezik hagyományaink szerves részét. Üdvözljük tehát a Voința sportklub most megjelenő monográfiáját, amelynek a Maros-partot díszítő csónakháza külön ékesége városunk építészetének.

**Gheorghe Falcă**  
**Arad város polgármestere**

## Început de poveste

Citeam niște prostii pe internet și îmi măturam prin poșta electronică, când am dat peste un mesaj de la Clubul Voința. Mă invitaseră de nu știu câte zeci de ori să particip la evenimentele organizate de ei pentru toți "bătrânii" din canotajul arădean. De fiecare am promis că voi fi prezent, de fiecare dată am tânjit ca un adolescent la o reîntâlnire cu iubita lui, dar de fiecare dat uitatam ca unul îmbătrânit înainte de vreme și de fiecare dată îmi era ciudă că uitasem să particip. Îmi era și rușine să deschid mesajul. "Vrem să publicăm o carte, o monografie, despre Clubul Voința, în limba română și maghiară, și am vrea să te invităm să scrii ceva, dacă vrei", semnat Piri. Adică, parafrazând, o barcă se așeza pe Mureș, erau câțiva vâslași în ea și mai aveau nevoie de unul, iar eu să fi zis nu? Nu numai că m-am sismțit onorat și m-am grăbit să-i răspund, dar l-am și sunat pe Lajos (Notaros, pentru cunoscători):

-Avem de scris o carte! De suflet, despre povestea celei mai vechi baze nautice din Arad și cred că din România.

Nici eu nu-l întrebam dacă e de-acord, ori dacă are timp, ori, pur și simplu, dacă vrea. Dar nici el n-a mai întrebat nimic.

-Interesant, a zis. Atât îi venise să răspundă. Măi, Balint, dar totuși, ar trebui să ne întâlnim să discutăm despre ce este vorba.

Păi, despre ce să fie vorba? Despre o carte în care să scrii cu dragoste, ori măcar cu plăcere, despre trecerea a 125 de ani peste un loc în care s-au clădit vise, s-au năruit speranțe, s-au pus temeliiile unor destine, un loc în care s-au născut iubiri, în care s-au ars prietenii, în care s-a făcut performanță, un loc în care s-au hrănit ambiții. Pe scurt, un loc care a luat ființă din prietenie și dragoste și a rezistat în timp ca o familie, care a știut să își respecte înaintașii, dar care a știut și cum să-și îndrume urmașii. Simplu, nu? Cum naiba să fie simplu? Și, mai ales, cum să-i faci pe alții să înțeleagă această poveste și să iubească această familie, pe care n-au cunoscut-o niciodată?

*-Tu faci vreun sport?, m-a întrebat măsurându-mă dintr-o privire.*

*-Polo, am îngăimat din primul rând în care eram aliniat la capăt, fiindcă eram cam înalt.*

*-Ai fost vreodată cu barca?*

*-Oh, da pe lac, am aruncat răspunsul ca pe un colac de salvare care să mă scoată din discuție.*

*-Noi avem bărci mai performante. Hai să le vezi, cred că o să-ți placă!*

*M-am dus mai mult din curiozitate. În prima săptămână, până am învățat cum să țin vâslele, în palme aveam bătăături cum nu mai văzusem până atunci, iar la încheieturile mâinilor mă zgâriasem cu propriile unghii de*

*parcă aş fi dresat pisici. După ce am învăţat să vâslesc, n-am mai vrut să cobor din barcă.*

A fost prima amintire care mi-a venit în minte. Aşa m-a racolat primul antrenor de canotaj, Dumitru Sida. Şi, pe măsură ce amintirile începeau să mi se depene prin faţa sufletului, mi-am dat seama că datorită acestei întâmplări am aflat cum e când te bucuri de un succes pentru care ai muncit, cum e să te îndrăgosteşti cu adevărat, cum e să te bucuri de prietenii, cum e să fii dezamăgit de o nedreptate... De fapt, am învăţat să îmi păstrez echilibrul. Aşa începe şi prima lecţie de canotaj. Cu echilibrul. Abia apoi urmează coordonarea, efortul, voinţa, determinarea... Cam asta e povestea acestei baze nautice! O poveste simplă, dar superbă despre viaţă! Şi, foarte important, o poveste neîntreruptă!



***1890. Anul înfiinţării Maros Aradi Evezős Egylet (Societatea de Canotaj din Arad Mures)  
A Maros Aradi Evezős Egylet megalakulásának évében a csónakház előtt***

## Trecutul ascuns, prezentul plin de griji și viitorul nesigur

Timpul nu poate fi prins în povestire și cu toate acestea fiecare poveste își are timpul său.

La aniversarea a 125 de ani de la înființarea primului club nautic din Arad tentația este să uiți de griji și de greutate, sărbătoarea să fie eliberată de greutatea zilnică a traiului. Împreună cu colegul meu cu care am redactat această publicație, ne gândeam s-o facem mai deosebită, o recunoaștere mai puțin oficioasă și banală a meritelor acelor oameni, trecuți și prezenți, care au investit muncă, speranță și nu de puține ori adevărate sacrificii ca acum să putem aniversa. Nu știu dacă am reușit, dar asta a fost intenția.

La orele mele de istorie pe care le țineam mai de mult, nu uitam niciodată să atrag atenția tinerilor asupra perioadei europene dintre 1870-1920. Sigur, anii nu sunt exacti, în funcție de fenomenul luat în vizor pot fi mutați nițel mai în spate sau înainte. Importantă este această perioadă de jumătate de secol în care s-a schimbat fața Europei mai întâi iar mai târziu, prin contaminare, a întregii lumi.

S-au inventat și descoperit majoritatea lucrurilor fără de care viața noastră ar fi de neimaginat astăzi. Electricitatea și materialele sintetice, motorul cu ardere internă, telefonul, radioul, chiar și televiziunea. Au avut loc schimbări dramatice în artă, literatură, filozofie și toate științele. Oamenii și-au schimbat complet modul de gândire și de acțiune. Viața a devenit de nerecunoscut după o jumătate de secol, aproape pe nesimțite europenii și cei legați de ei de ei s-au trezit într-o altă lume.

Au aflat, printre altele, că în timpul liber pot face sport sau se pot uita la cei care practică sportul de performanță. Această idee nu exista înainte, termenul de sport provenind din vânătorile aristocrației englezești, îmbogățindu-și semnificațiile pe parcursul secolului al nouăsprezecelea, ca în secolul XX să se refere la toate activitățile de timp liber sau performanță care incumbau oarecum exercițiul fizic.

La Arad ideea de sport a apărut în perioada discutată, se poate spune, împreună cu nașterea orașului modern pe care îl putem admira și astăzi, chiar dacă așa cum vedem și în această carte, activități de natură sportivă, legate mai ales de înot, au apărut prin oraș chiar de la începutul secolului al XIX-lea.

Legat înainte de toate de gimnastică și atletism, sportul arădean a integrat foarte repede patinajul - un sport dispărut aproape din oraș acum - dar schimbarea fundamentală, impactul major a fost al sportului cu vâsle. Canotaj academic, cum se numește astăzi, ideea a fost adusă de la ea acasă, din Anglia, condițiile fiind oferite natural de Mureșul care curgea lângă sau

oarecum chiar în oraș.

În consecință canotajul este printre primele sporturi arădene care încetățnesc în opinia publică ideea de competiție și rivalitate sportivă, cluburile de pe malul Mureșului oferind pentru cei curioși adevărate spectacole pe apă. La început doar domnii, doamnele având rol de ceremonie și decor.

Desigur, în secolul XX au apărut jocurile cu mingea, în special fotbalul, care au devenit cele mai populare, oferind, mai ales pentru spectatori, oportunități mult mai concentrate și dese de divertisment.

Cu toate acestea, între cele două războaie mondiale Aradul era încă un oraș al sporturilor nautice, omul cu barca fiind o prezență aproape permanentă pe Mureș. După cel de al doilea război mondial, din păcate, tradiția nu a mai fost continuată, organizarea centralistă a sportului socialist oferind puține șanse cluburilor provinciale.

Nu știm cum va fi viitorul, dar, cum se spune, iar în sport adevărul acestei formule este și mai puternic: speranța moare ultima!



*Vedere cu clădirea clubului din 1891  
A csónakház, egy 1891-es levelezőlapon*

## La început, un club de domni

”O mică companie de domni va porni duminică pe Mureș la Szeghedin într-o ambarcațiune de regată. Echipajul format din opt vâslași și doi cârmaci va porni în zori cu hotărârea să-și satisfacă ambițiile sportive pe râul șerpuitor.” ”Ieri a fost lansată pe apă barca societății arădene de regată Hajnal, marcând începutul activității regulate a sportului cu vâsle pe Mureș”. Aceste anunțuri din ziare arădene sunt primele care, în vârstă anului 1890, confirmă apariția acestui sport la Arad. E cât se poate de clar din aceste știri că sufletul inițiativei este judecătorul Vincze Miklós ”...cel care este cel mai înflăcărat de ideea încetățenirii vâsliului pe Mureș”

Înființarea Asociației de vâslași Maros din 4 August 1890 a fost anunțată în Arad es Vidéke din ziua următoare. Orașul a fost al noulea dintre orașele Ungariei de atunci, după Budapesta, Bratislava, Győr, Szeged, Timișoara; Becicherechiul Mare, Keszthely și Titel, unde s-a înființat un club de vâslași. Procesul este foarte asemănător în toate aceste orașe atât în ce privește inițiatorii, cât și aspectele organizatorice (sediu, baza materială, ambarcațiuni) sau financiare. În anii optzeci are loc un proces de democratizare a mișcării sportive, locul cluburilor aristocratice este luat de cele ale clasei medii în formare, apar cluburile burgheziei intelectuale, un exemplu tipic fiind și Maros. Procesul verbal de înființare și regulamentul de funcționare pot fi găsite la Arhivele arădene. Cei 32 de membrii-fondatori îl aleg președinte pe baronul Edelsheim-Gyulai Lipót (1863-1928), tânărul aristocrat, membru în Parlament, asigurând rangul și seriozitatea întreprinderii. Baronul însă nu s-a stabilit în oraș, renunțând în februarie 1981 la președinție, în locul său fiind ales, în 22 Martie Vásárhelyi Béla, cel care va fi președintele asociației timp de 15 ani. Însă conducerea efectivă a asociației era treaba vicepreședintelui, în acest post fiind ales, în mod firesc, Vincze Miklós. Secretar a devenit Meray-Horváth Károly, Magyar Alajos casier, Farkas Gyula răspundea de chestiunile tehnice iar magazioner a devenit Jankó János. Din conducerea executivă mai făceau parte Taganzi István, Fóthy Nándor, Dániel Endre. Remarcă din aceste liste că la început conducerea era asigurată de reprezentanții mici nobilimi, de funcționarii înalți ai administrației, respectiv că sportivii vor ajunge aproape cu toții în funcții importante cu timpul.

Pe lângă vâsliu, majoritatea membrilor asociației mai practicau și ciclismul (Vannay Gyula), făceau gimnastică și patinaj. Unii apărea și în alte asociații sportive: Lukácsy Lajos în anii nouăzeci era și președintele Clubului Ciclist din Arad. Dintre acești sportsmani all-round de vîșă veche se remarcă



Fóthy Nándor, membru fondator al asociației dar care intră și în istoria atletismului. Membru al unei asociații sportive din Nagykanizsa, în 1903 devine membru al Clubului Athletic Arad, fiind unul dintre cei mai buni aruncători de disc din acele timpuri. În 1899 devine campion național la aruncarea greutății iar în 1903 și anul următor a devenit campion național la aruncarea discului. A fost primul din lume care a aruncat peste 40 de metri, 40,61 în 1903 iar anul următor a ajuns la 41,80.

Din păcate, spre deosebire de alte cluburi, Maros n-a publicat buletine anuale, activitatea ei putând fi reconstruită, aproximativ din știrile care apar în ziarele arădene și nu numai din vremea respectivă. Despre înființare, de exemplu, avem o știre din 17 Octombrie 1890 din care aflăm că actele au fost înaintate la județ, urmând să ajungă și la ministerul de interne. Tot așa, avem știri sporadice despre activitatea de construcție a bazei materiale: ” Ieri s-a început construcția un clădirii clubului de vălași, ca fragilele bărci să fie protejate iar sportivii să aibă vestiar și condiții adecvate. Clădirea, construită de firma Probst, va fi o adevărată bijuterie pe malul râului.”, aflăm din Arad es Vidéke din 19 August 1890. Nu știm prea multe despre construcție în afara faptului că era din lemn, dovedindu-se neîncăpătoare în scurt timp. ” Clădirea Asociației Maros nu mai corespunde interesului de acum, asociația cerând de la oficialități aprobare pentru lucrări de extindere.”, aflăm din același ziar la 1 Februarie 1895.

Tot din presă aflăm despre primul concurs organizat de asociație la 5 Iulie 1891. Cu participarea echipajelor proprii, a câștigat echipajul de patru format din Rupic Laszlo (cârmaci), Dániel Dezső, Magyary Alajos, Apor Gyula, Salacz Dezső. La dublu câștigătoare a fost echipajul format din Rupic la cârmă, Dániel și Jankó. După concurs ambarcațiunile au fost botezate, nașe fiind doamnele din lumea bună a Aradului de atunci: Hoffbauer, Andrényi, Vásárhelyi, Vincze, Kádas. ”Numele tău este...Du echipajul la victorie!” era formula de botez în timp ce un pahar de șampanie se lovea de ambarcațiune. Este știre inedită și unică în istoria sportului cu vâsle din care aflăm și numele celor cinci abarcațiuni participante la ceremonie: Ella, Julia, Hajnalka, Marietta, Adrienn. Tradiția acestor botezuri trăiește până astăzi în lumea sportului cu vâsle. Așa cum aflăm din Arad es Vidéke, următorul botez a avut loc în 1894, tot în urma unui concurs intern, urmat de banchet și bal.

Aceste serate și baluri constituiau nu erau întâmplătoare, în sezonul de iarnă fiind activitatea principală a asociației. Asociația Maros a organizat primul bal încă în Noiembrie 1890 în sala mică a hotelului Crucea Albă iar obiceiul a fost urmat, fără excepție, în fiecare an.

Primul concurs la care au participat și echipaje străine s-a ținut în 1892. Au fost invitați sportivii de la Szegedi Csónakázó Egylet (Asociația

Vâslaşilor din Szeged) în timp ce membrii Clubului Gimnastic Arădean i-au încurajat ca spectatori pe concurenți. Iar peste două săptămâni Asociația Mureșul a mai făcut un pas: așa cum aflăm din publicația Hercules, a intrat în Federația de Regată de pe lângă Tisa. De altfel, publicația pomenită a fost cea mai importantă publicație de sport a perioadei, însă asociația arădeană nu a dorit să fie patronată de Hercules. Pe de altă parte la concursul organizat de Federația pe țară a asociațiilor de vâslaşi (MEEOSZ) în 11 Iulie 1893, arădenii au participat la trei probe, terminând în toate pe locul doi. Echipajul Rupcsics, Dániel, Lazaczy, Apor, Vannay în două probe de patru, în timp ce Salacz la schif juniori. În mai puțin de o lună același echipaj, la concursul Federației de pe lângă Tisa, pe insula Diavolului de lângă Szeged, a reușit să ocupe locul I, învingând echipajul local. Începând din 1894 arădenii participă deja la concursuri internaționale, același Salacz Dezső venind pe locul doi după concurentul din Szeged, Meak Gyula. La concursul federal de patru chiar câștigă în fața unor echipaje din Szeged, Budapesta și Timișoara.

Cum se vede așadar din aceste informații, asociația Maros a crescut repede, reușind să concureze de la egal la egal cu adversari mușlt mai experimentați la mari regate. Începând de atunci participau anual la cel puțin o competiție la nivel național. În 1896 au concurat la Budapesta pentru prima oară cu ocazia întrecerilor milenare, în 14 Iulie, echipajul format din Laczay, Vannay, Shoor, Jankó, Gurányi (cârmaci) câștigând proba de patru. Competiția, organizată de federația pe țară, a fost onorată în prima zi cu prezența împăratului Franz Iosef și a prințului Josif. Au fost prezenți și prim-ministrul Bánffy Dezső și alți miniștri iar la ceremonia organizată cu această ocazie au participat și sportivii din Arad. Ziarul local Arad es Vidéke scria cu această ocazie: "Vâslaşii noștri victorioși s-au întors cu bine de la concursul pe țară, fiind recompensați cu două cupe ce pot fi admirate în vitrina bijutierului Granichstaden.

Una dintre aceste cupe este astăzi în posesia Muzeului de Educație Fizică și Sport a Ungariei. Decorată bogat, cupa cu capac de argint reține numele celor cinci sportivi arădeni clasati pe primul loc.

Cupa Fedeles este cupă este martora de aproape 120 de ani a reușitelor vâslaşilor arădeni. Trofeul Federației pe Țară a Asociațiilor de Vîslaşi, câștigată de Asociația Vâslaşilor din Arad Maros, din anul înființării, 1897, este textul ce se poate citi pe trofeu. A ajuns din nou la Federația Maghiară de Canotaj abia în 2001 pentru a recunoaște rezultatele cluburilor de canotori de data aceasta la nivel de rezultate anuale generale.

Trofeul MESZ: Tot în anul 1897 echipajul arădean a câștigat și cupa Federației de Canotaj de pe Tisa. Trofeul se află acum tot la Muzeul de Educație Fizică și Sport a Ungariei.

Trofeul cu trei vâsle: În anii următori, 1898,1899, arădeanii au câștigat din nou trofee de deja menționate. Iar în 1899 asociația arădeană a înființat și ea un trofeu pentru echipajul de patru, câștigat la prima ediție, în cadrul regatei din Seged, de tânăra echipă arădeană.

În jurul anului 1900 se simte schimbarea de generație în cadrul asociației arădene. Dacă în primii cinci ani sportivii care câștigă trofee sunt Gros Jenő, Hady Antal, Bojos János, Dániel Peter, Laubner József, Kneffel Béla, începând din 1905 ei sunt înlocuți cu sportivi la fel de performanți: Dr, Fényes Iván, Domonkos Gyula, Laubner József, Vannay Gyula. Dániel Péter s-a impus deja ca junior, continuând victoriilor la simplu și în perioada senioratului. Publicația Federației Maghiare de Canotaj menționează în 1905 asociația Maros printre cluburile provinciale remarcabile. Și tot în acest an apar și succesele celei mai tinere generații: echipajul de patru cu cârmaci format din Neszneera Aladár, Hegger János, Gergelyi László, Kneffel Béla și Jegessy K. Se clasează pe primul loc la regatele din Budapesta și Szolnok, organizate de Federația pe Țară, respectiv Federația de pe Tisa. Revenind de la Szolnok, campionii au fost sărbătoriți într-un banchet spectaculos, aflăm din ziarele de sport ale vremii. Viceprefectul Dálnoki Nagy a scris pentru această ocazie o poezie omagială, dedicată veteranului Jankó János.

Reprezentanții asociației au desfășurat o intensă activitate organizatorică, intrând în structurile superioare ale diferitelor federații în formare: cel mai dinamic a fost la început vicepreședintele Vincze Gyula. În 1892 asociația a intrat în Federația de canotaj de pe Tisa, fiind prezenți și în înființarea federației pe țară începând cu prima conferință pe țarp din 12 Septembrie 1892 și terminând cu conferința de constituirea a federației naționale din 12 Martie 1893. Vincze a fost ales în Consiliul Director al federației naționale iar din 1893 îl întâlnim la diferite competiții și în calitate de arbitru. Din 1898 a fost urmat în conducerea superioară a federației naționale de un alt reprezentant al asociației, Vásárhelyi Béla, cel care, în 1901 a fost ales președinte al federației.

La sfârșitul acestui an a fost cel care a formulat scrisoarea de intenție a federației maghiare de intrare în federația internațională, ceea ce s-a întâmplat în 1902 24 Martie. Vásárhelyi a fost președinte al asociației arădene până în 1905 iar până în 1906 a fost și președintele Federației de pe Tisa, respectiv al federației naționale. S-a despărțit de aceste funcții doar pentru că, în 1905, a fost numit prefect al județului Arad.

Asociația arădeană a ajuns în jurul anului 1900 să ajute alte asociații în formare, astfel din donația de 83 de coroane, Asociația Elöre din Zurich a reușit să-și cumpere prima barcă de concurs, botezată Maros, cu care au și câștigat prima competiției la care au participat.

Cifrele care ne sunt la dispoziției din diferitele noastre surse arată imaginea unui club într-o nespectaculoasă dar oarecum continuă dezvoltare. Dacă în momentul înființării asociația avea 32 de membrii, numărul acestora a crescut la 50 în 1896, la 60 în 1899, ca în 1903 să ajungă la 80. La pornire clubul avea două ambarcațiuni de concurs, în 1901 au achiziționat prima ambarcațiune de opt din Viena, nu nouă dar în satre ireproșabilă iar în 1902, după datele ședinței de bilanț, clubul dispunea de 12 ambarcațiuni: 3 de simplu, 2 de dublu, 6 de patru și doar unu de opt. Aflăm din presa din același ani de o comandă pentru o ambarcațiune la firma Leux din Frankfurt. Despre culorile clubului aflăm din regulamentul elaborat de către Ministerul de Interne în 1895 și publicat doar în 1909: pe fond alb împărțit în diagonală și orizontal în patru câmpuri, lângă catarg sus culorile Aradului: roșu-galben-albastru colțul opus în dungi alb-roșii iar pe dunga albă laterală inscripția Maros. Nu avem cunoștința să fi rămas pe undeva un astfel de steag.

Vâsleștii de pe Mureș erau dependenți într-o măsură mai mare ca alții de natura râului, debitul variabil al Mureșului cauzându-le multe probleme. Știrile cu diferitele situații deosebite datorită caracterului imprevizibil al Mureșului abundau: se renunța la antrenamente din cauza apelor crescute, au avut loc și accidente cum ar fi ciocnirea unei ambarcațiuni cu o moară luată de ape. Cu toate acestea evenimentele acvatice abundau, la început turele, paradele atrăgând atenția opiniei publice iar mai târziu intrând în obișnuit. Mai deosebită a fost tura efectuată de Dr Heppes Béla și Dr Nagy Orbán, cei doi vâslind până la Orșova pe o distanță de 539 de km pe parcursul a nouă zile.

Activitatea a mai scăzut în după 1910, cauza fiind reculul Federației de Canotaj de pe Tisa. Concururile s-au mai rarit, însă activitatea a continuat până la izbucnirea primului război mondial. Încă în Martie 1914 știm de un banchet cu cabaret la hotelul Crucea Albă, iar în iunie s-a efectuat o excursie în bărci până la Szeged cu pauză de o noapte la Pecica

După Iulie însă știrile sportive devin rare, locul fiind luat de cele de război. În anii războiului se mai amintea de rar de întreceri atletice sau câte un meci de fotbal. Nici în anii imediat următori nu sunt condiții prielnice pentru sport, primele știri apărând doar în jurul anului 1923. Aflăm că în 8 Iunie 1923 se organizează un concurs de canotaj pe Mureș cu participarea a trei asociații arădene, respectiv din Timișoara. Câștigătorii au fost răsplătiți cu plachete reprezentând bărbați cu vâsle iar mai sus numele clubului și data.

## Între lumi și ape

Imediat după Primul Război Mondial, în 1919, Federația Societăților Sportive din România (FSSR) încearcă să și reia activitatea, însă fără o perspectivă de scurtă durată în asigurarea condițiilor financiare. Profitând de incertitudinea structurii naționale, cluburile sportive din Ardeal și Banat înființează o altă Federație, a cărei existență anunța un fel de autonomie organizațională. În doar doi ani, în 1921, coexistau două Federații sportive, una la nivel central și una care reprezenta cluburile din Ardeal și Banat. Federația națională găsește o soluție aparent de compromis, dar care s-a dovedit o strategie de succes pentru anihilarea influenței pe care o avea Federația din Ardeal și Banat. În 15 aprilie 1921 se creează șapte regiuni sportive, în Regiunea de vest fiind incluse districtele Arad, Banat și Hunedoara, iar sediul era la Arad.

Doi ani mai târziu, în 1923, ia ființă Oficiul Național de Educație Fizică, organism care organizează și primele campionate naționale. Interesant este că întreaga structură organizatorică a fost făcută pe baza colaborării cu cluburile arădene Mureșul (Voința, de mai târziu), Regatta (Școala Sportivă, mai târziu) și Hellas (UTA, de mai târziu). De altfel, primul campionat național din România de canotaj se organizează la Arad, în 1924. După doar două ediții ale campionatelor naționale de pe Mureș, Comisia de canotaj din Arad a Federației Sporturilor cere afilierea acestei ramuri sportive la Federația Internațională de Canotaj (FISA), iar în 1927 acest for, întrunit la Lugano, validează cererea arădenilor și acceptă România, alături de Danemarca, ca membru cu drepturi depline.

Recunoașterea meritelor cluburilor arădene la înființarea și organizarea federațiilor sportive din România se poate remarca și câțiva ani după afilierea la Federația Internațională, când în 1931 se înființează Federația Română de Canotaj cu sediul la Arad, iar președintele Federației este ales primarul orașului Arad, Cornel Iancu. Federația își mută sediul la București abia în 1937. Chiar și în perioada în care organizarea sportivă capătă o orientare fascistă, Aradul primește rang de regiune, având și rolul de coordonator.

Până în 1944 sportul românesc este dominat de un haos organizatoric, fiind folosit deseori ca mijloc de propagandă fascist. Mai mult, în acea perioadă multe cluburi cu tradiție sunt desființate din motive antisemite. Așa s-a întâmplat cu AMEFA, Macabi, Kadima, Sparta.

Tradiția canotajului, care a prins rădăcini în cele două orașe, Arad și Timișoara, a fost și cea care a stârnit lupta orgoliilor. Bătăliile pentru titlurile

naționale erau dominate de rivalitățile dintre arădeni și timișoreni. Tocmai această rivalitate a creat o altă competiție între cele două orașe, dotată cu "Trofeul doamnelor arădene". Adică marii industriași din Arad le-au creat astfel și soțiilor lor un eveniment monden. Doamnele aveau ocazia să își etaleze toaletele chiar cu prilejul botezului făcut bărcilor care intrau în concurs. Botezul avea un întreg ritual, asemănător cu cel al botezării vapoarelor. Competiția propunea o serie de zece întreceri, cinci la Arad și cinci la Timișoara, iar Trofeul era înmănat orașului ai cărui canotori câștigau șase din cele 10 întreceri. Deja, la a opta întrecere Trofeul a fost adjudecat de către arădeni.



*În timpul inundației din 1901. În fundal clădirea Tribunalului  
Az 1901- es árvíz idejében. Háttérben a Bíróság épülete*

## Schimbări cu urmări previzibile

Canotajul arădean își revine rapid după Al Doilea Război Mondial, la nici un an după încheierea Armistițiului din 1945. Trei cluburi sportive preiau tradiția competiției din mersul istoriei și organizează câteva întreceri locale, cu participarea cluburilor din Timișoara și din București, chiar din luna septembrie a lui 1945. Sportivii arădeni au dominat primul Concurs

Național, devenind campioni la șapte dintre cele zece probe. Clubul CFR Arad, cel care preia de fapt și activitatea și baza sportivă de la fostul club înființat la sfârșitul secolului al 19-lea, câștigă și la juniori și la seniori patru dintre probe, iar la alte trei se clasează pe locul al treilea. La alte două categorii campioni sunt tot arădeni de la cluburile Regatta (care devine ulterior Clubul Sportiv Școlar) și Hellas Arad (care devine o secție a viitorului club UTA). Se poate spune că arădenii dominau canotajul românesc la jumătatea secolului 20.

Propaganda comunistă nu ratează momentul și folosește rezultatele sportivilor arădeni și din alte domenii, cum ar fi fotbalul, boxul, tenis de masă, atletism sau tenis de câmp și tirul. Cum ar veni, rezultatele sportivilor se datorau bunei politici a noii orânduriri. De fapt, sportivii arădeni, în special canotorii, nu făceau decât să ducă tradiția sportivă mai departe. Însă chiar și presa de propagandă remarcă "incidentele inevitabile" dintre cluburile arădene. Să fi fost doar ambiții sau rivalități mai aspre între cluburi, ori au fost și altercații care au degenerat în bătăi. Presa vremii remarcă, însă, că în deplasări arădenii uitau de rivalități și incidente și se mândreau că reprezintă orașul.

Canotorii de la CFR s-au trezit cu adversari noi pe Mureș. Se înființează ITA, Clubul fabricii TEBA, dar și altele mai mici. ITA preia baza de antrenament de la Hellas. Apare apoi secția de canotaj a fabricii Astra, în care sportivii erau chiar muncitori care vâsleau doar "în timpul liber", pentru ca la întrecerile naționale să facă parte din echipajele clubului Regatta. Clubul nou înființat al fabricii TEBA își programează antrenamentele la baza nautică a CFR-ului având în proiect construirea unei noi baze sportive pe malul stâng al Mureșului, undeva nu departe de Podul Traian. Proiectul nu se va mai realiza. Totuși, în 1946, echipa de 4+1 vâsle la feminin câștigă un titlu național. Canotorii de la Gloria au tras pe Mureș și în timpul războiului, dar doar la categoria de juniori. Cu toate acestea, imediat după război Gloria a putut "alinia" chiar un echipaj de 8+1 la Campionatele Naționale desfășurate la Arad în 1945. După câțiva ani clubul este preluat de sindicate și își schimbă denumirea în Progresul. În 1946 și clubul Regatta se

transformă în Metalul și câștigă două titluri naționale la campionatele de la Galați, unul dintre ele fiind chiar la proba de 8+1.

CFR Arad își construește un lot valoros de juniori, care în doar doi ani domină mai multe probe și la seniori și la juniori. Astfel, la Campionatul Național de la Orsova, din 1947, CFR Arad câștigă titluri la juniori simplu cu Vladimir Moțiu, seniori simplu cu Isaia Gabor, 8+1 seniori, cu frații Spiță, Păcurar, Miklossy, Oravetz, Mihalcovici, Iancovici și Czega Tiberiu, apoi titlu la feminin senioare, la 4+1 vâsle cu Poruțiu, Floroiu, Maimon, Ziegler. Un an mai târziu, în 1948, arădenii de la CFR își păstrează titlurile naționale și la Campionatele organizate pe lacul Snagov.

Până în 1950, canotorii de la Metalul sunt cei care mai aduc trofee pentru Arad, după care performanțele la seniori sunt din ce în ce mai rare. Cauza a fost una simplă și s-a perpetuat până la Revoluția din 1989: cluburile arădene pregăteau juniori de performanță, iar la vârsta la care trebuiau să treacă la seniori vâslașii erau racolați de cluburile din București. Asta se întâmpla în mod special cu băieții, care ajungeau la vârsta la care erau obligați să satisfacă serviciul militar, când erau selecționați direct la cluburile Armatei, CCA, și al Ministerului de Interne, Dinamo. De pildă, la Olimpiada de la Helsinki, din 1952, echipajul de 8+1, proba amiral a canotajului, a avut în componență 7 (șapte) vâslași arădeni și cârmaciul: Niga, Măcinic, Iancovici, Pongracz, Szminceak, Vlăduț, Bergesz și Cornelici. Toți erau membri ai cluburilor Dinamo și CCA, dar proveneau de la cluburile arădene CFR, Metalul. Apoi, în 1953, la Festivalul Mondial al Tineretului de la București majoritatea canotorilor din loturile masculin și feminin era din Arad. Doi ani mai târziu, la Europenele din Belgia, echipajul de 4 fără cârmaci, cu trei arădeni la vâsle, Măcean, Szimceak și Pongracz.

În 1953 se înființează secția de canotaj și caiac-canoe a Clubului Voința, dar fără să beneficieze de o bază nautică propriu-zisă. De fapt, nu aveau nici bărci, folosind o cămară pe post de vestiar, pe malul stâng al Mureșului, în dreptul Fabricii de Zahăr, la Port Arthur, un spațiu folosit chiar și acum, în secolul 21, de barcașii din Arad. Parcă numele noului club definea și atitudinea sportivilor de la Voința, pentru că după doar un an se mută la baza Constructorul, folosind bărci împrumutate de la Metalul. Mai mult, deși antrenorul celor de la Voința, Lascu, vâslea în echipajul clubului Metalul, juniorii noului club ocupă un loc trei la Naționale, la proba de 4+1 și un loc patru la caiac simplu. În același an, 1954, canotorii de la CFR, care se antrenau în baza ofertantă de pe malul Mureșului, câștigă un titlu la dublu rame fără cârmaci.

În 1955, la doar doi ani de la înființare, Voința câștigă primul titlu la junioare, la proba de 4+1 rame cu Stoian Ecaterina, Zakay Elisabeta, Wagner



Maria și Belco Agneta în barcă și cu antrenorul Lascu la cârmă. La aceleași campionate mai câștigă un titlu de vicecampion la fete, la 4+1 vâsle și un bronz la băieți la 4+1 vâsle. Anul următor Voința câștigă un titlu de vicecampion tot la 4+1 rame, dar și la 4-1 vâsle și la dublu de juniori și junioare.

1956 este și anul în care baza nautică a clubului CFR este transferată către Voința. Motivele transferului au fost simple. Cei de la CFR foloseau baza nautică pe post de club de distracție, iar secția de performanță a clubului a suferit de la sine. Presa vremii consemna că la 12 ani de la înființare, când clubul pornea activitatea sportivă cu patru ambarcațiuni împrumutate, Voința avea 50 de ambarcațiuni și formase deja peste 600 de sportivi.

De fapt, același an 1956 este cel care marchează și începutul unei competiții, care își câștigă rapid calitatea de tradițională, între orașele Arad și Timișoara. Competiția se numea Mureș-Bega și avea două etape de desfășurare, una la Arad, iar cealaltă la Timișoara.

Încet, încet, canotajul se dezvoltă și datorită împărțirii juniorilor în două grupe, de juniori mici și juniori mari, dar și datorită diversificării probelor de concurs, fiind incluse mai multe întreceri cu vâsle, la probe la care se concursa doar cu rame.

Mai mult, în aceeași perioadă, imediat după război, în 1948, apar și primele caiace pe Mureș. La Arad, pionierii acestei discipline de sport nautic au fost Constantin Bojescu, Marcel Ionescu, Budacsek și Erdoș. Secțiile de caiac-canoe s-au dezvoltat pe lângă cele de canotaj, la CFR, Metalul, Gloria (Progresul), Școala de Tineret, ITA și mai târziu Voința. La început se organizau doar concursuri între cluburile arădene, apoi între orașe și abia în 1955 se desfășoară primul concurs republican de slalom nautic.

Performanțele sportive se mai îmulțesc în anii următori și abia în 1960 vine primul titlu de campion pentru Voința la dublu băieți juniori, cu Ruppert Geza și Oshlager Gunther, pentru ca din 1961 clubul să se specializeze în câștigarea de locuri pe podium la juniori și junioare. În 1962 se naște și prima vedetă sportivă arădeană. Canotoarea Ana Tămaș va câștiga trei ani consecutivi titlul de campion național la senioare, la proba de simplu.

În perioada de după război și până prin 1963, în Arad au activat șase cluburi de canotaj: CFR, a cărui bază nautică este preluată de Voința în 1956; Regatta, care continua activitatea clubului antebelic și se transformă în clubul Metalul, apoi Strungul, iar în 1963 se desființează, baza nautică fiind preluată de Școala Sportivă; AMEFA, cu o slabă activitate sportivă, care se și desființează la scurt timp după înființare, baza nautică nemaieistând; Gloria, care se transformă în Progresul, iar în 1955 se desființează; Hellas,

care devine o secție a clubului UTA; TEBA, club care se și desființează după cucerirea unui titlu național, din lipsa unei baze nautice.



*Cupa Federației Maghiare de Canotaj din 1897 câștigată de echipa Maros*



*MESZ-serleg. A szövetség vándordíja 1897-ből*

## Oameni și fapte I

*O discuție cu un om care știe tot despre canotajul arădean  
(Interviu acordat de Tiberiu Țiganu)*

**-Cum s-a născut clubul despre a cărui bază nautică vorbim? Sau, cum era viața arădanilor de au avut nevoie de un club de canotaj?**

-Înainte să-ți răspund la întrebare, vreau să îți spun că pentru Arad sportul a fost și este un brand. Iar canotajul a fost și este nava amiral a sportului arădean. Pentru că vorbim despre



*Tiberiu Țiganu, alături de marele campion, Ivan Pațaichin*

sute de medalii câștigate pe plan național, alte zeci de medalii la competițiile europene și la cele mondiale, dar și despre cele patru medalii olimpice câștigate de canotorii arădeni.

Păi, cum să apară acest sport în Arad? Datorită râului Mureș. Mureșul curge prin locurile astea de niște secole, iar navigarea pe râu a venit de la sine. Canotajul și sporturile nautice au apărut în Arad nu mult după ce au fost inventate în Anglia. Mureșul a fost o primă cale de comunicare, de transport. El a curs numai în favoarea localităților riverane. De la Drumul Sării și până la apariția mișcării sportive. La sfârșitul secolului al 19-lea Aradul era unul dintre poliile dezvoltării economice din estul Imperiului Austro-Ungar. Apar primele investiții în industrie, primele unități bancare, primele unități organizatorice ale unui comerț sănătos, apare prima bursă de mărfuri, apar chiar și primele ziare. Toată această dezvoltare economică și socială a determinat și dezvoltarea culturală. Nu din întâmplare se înființează și Conservatorul de la Arad. Așa apar și germenii mișcării sportive. În 1874 ia naștere Societatea de patinaj. Creștea și nivelul de cultură al arădenilor.

**-Creștea și nivelul educației.**

-Tocmai. Dezvoltarea economică dădea posibilitatea trimiterii tinerilor la studii în străinătate, în Anglia, Franța, la Viena sau Budapesta și Bratislava.

Iar canotajul, pe lângă rugby, erau considerate sporturi academice. Se știe că această disciplină sportivă, canotajul, are cea mai celebră și cea mai veche întrecere universitară. Ca o paranteză, un arădean la origine a făcut parte din echipajul câștigător al Universității Oxford în două întreceri consecutive. Inclusiv înființarea clubului Mureșul, în 1890, s-a făcut la inițiativa unor tineri arădeni întorși de studii în străinătate. Ca structură organizatorică și juridică, clubul îmbrăca modelul unuia englez.

**-Cu alte cuvinte, tinerii arădeni se întorceau de la studii din străinătate gata "virusați" cu spiritul sportiv și al organizării sportive.**

-Da, aveau și organizarea dar și atitudinea unui club de gentelmeni. Erau niște reguli foarte stricte pentru a fi acceptat în clubul nautic. De pildă era obligatoriu să fi absolvit bacalaureatul, care pe atunci avea valoare de diplomă universitară de acum. Apoi trebuia plătită o taxă care nu era la îndemâna oricui. Mai mult, nu erau acceptate femeile, decât în vizită și doar la sfârșit de săptămână.

**-Activitatea clubului era întreținută din acele taxe?**

-Nu numai. Existau și sponsori. De fapt, erau un fel de acționari ai clubului și făceau parte din elita industriașilor arădeni. Calitatea de membru al clubului era și o mândrie, dar și o plăcere de familie. Interesant este că înaintea acestui club se născuse un altul, pe Lacul de la Pădurice. Era Societatea de Patinaj, care iarna făcea patinaj, dar vara membrii săi vâsleau. A fost un fel de început al cluburilor nautice, cu bărci de agrement, care puteau fi văzute până în anii 1950 pe lacul de la Moneasa. Și încă ceva: pentru canotori era obligatorie știința înotului. Aici Aradul a mai avut un avantaj. Pentru că în 1825 un farmacist creează primul bazin plutitor pe Mureș. Au fost multe discuții, inclusiv au fost acuzații din partea militarilor din Cetate că este un obiectiv de spionaj. Dar, în 1845 apare primul manual de înot și la Arad. Mai mult, în 1861 se face primul bazin static în parcul din spatele Primăriei, adică în Parcul Eminescu, de azi. Acest bazin este preluat în anul 1891 de către Clubul Mureșul.

**-Clubul a luat ființă ca o urmare firească a nevoii de petrecere a timpului liber, nu neapărat ca o societate de performanță sportivă.**

-Pe vremea aia nu se punea în discuție performanța sportivă, fiindcă nu exista ca și concept. Era o activitate de agrement, de statut social și de orgoliu. Necesitatea performanței a venit de la sine, ceva mai târziu, deoarece clubul nu putea exista de unul singur. La Szeged, în Ungaria, era constituită deja o Societate de Canotaj. În aceeași perioadă ia ființă și la Timișoara primul club de canotaj. Chiar în 1892 are loc primul concurs între cluburile dintre cele trei orașe. De fapt, cluburile din aceste trei orașe se hotărăsc să se unească într-o asocieră, care mai târziu devine un germene al primei Federații de

canotaj. Încep să se organizeze concursuri în fiecare oraș, Szeged, Arad și Timișoara. Această asociere a stârnit și invidii. În 1902 chiar Societatea de Gimnastică din Arad, una dintre cele mai conservatoare societăți sportive, își face și ea un club de canotaj. Însă nu rezistă mult timp. Un alt grup de tineri cumpără acest club, Hajos, și astfel ia naștere mai târziu al doilea club mare de canotaj din Arad, Regatta.

**-Nu sări în altă barcă, hai să rămânem la Clubul Mureșul, actualul Voința.**

-La început au fost niște barăci pe post de vestiare, cu niște hangare pentru bărci improvizate. Avea un ponton care avea o scară ca o punte a suspinelor, atât era de abruptă. Cred că venețienii au luat de la noi denumirea asta, nu invers! De menționat, foarte important, clubul era învecinat cu cinematograful de vară. Deci era în atenția publicului larg din Arad, fiindcă toată lumea îi vedea pe sportivi când ieșeau pe apă. Ceea ce a creat chiar o emulație în rândul populației. Ceea ce spuneam înainte, existând două cluburi de canotaj, au început întrecerile locale. Apare competiția. Apoi apare cealaltă problemă, cumpărarea de ambarcațiuni competitive. În doar câțiva ani mai apar încă trei cluburi sportive. Aradul mustea a sport.

**-Era și o modă.**

-Iș! Îmi place să fac această joacă de cuvinte între limbile română și maghiară. Și! A fost și o modă, sigur că da. Era o întrecere a orgoliilor. Încă o dată, nu uitați că apare și presa sportivă, adică orgoliul era și văzut și citit de întreaga comunitate. Prin sport se vindea imagine. Apar chiar și primele magazine sportive. Ba, apar și almanahuri sportive.

**-Cum îți explici continuitatea sportivă în aceeași clădire, timp de peste 100 de ani, chiar trecând prin perioada comunistă?**

-Stați puțin, haideți să disociem! De la naștere și până în perioada comunistă, clubul a funcționat după un sistem de organizare englez. Cu seriozitate, cu susținere financiară și cu devotament. De gentlemen! Continuitatea de după Primul Război Mondial se explică prin faptul că în club era reprezentată protipendada orașului, indiferent de naționalitate. Ce să vă mai spun că din acest club se mai desprind două cluburi de canotaj, Hellas, care mai târziu devine UTA...

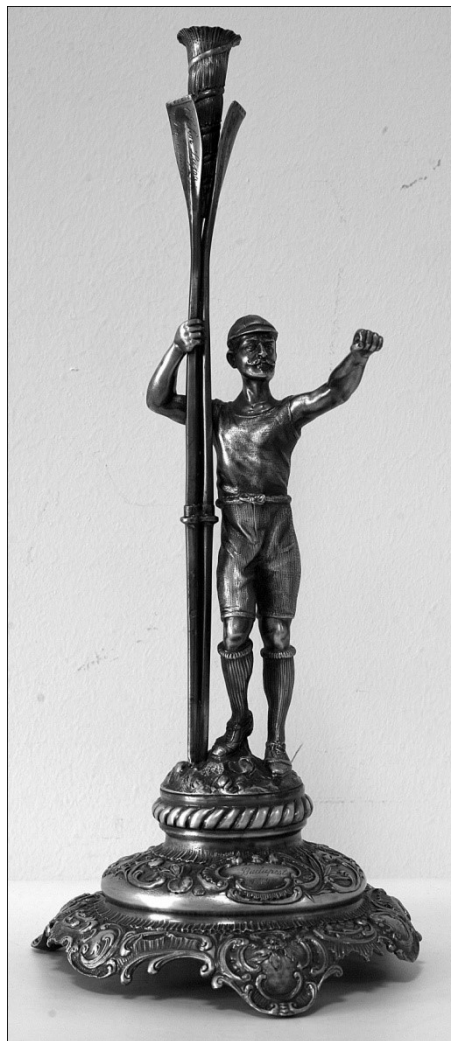
**-Păi, în anii 1930 chiar Federația Română de Canotaj are sediul la Arad, nu?**

-Chiar președintele Federației era primarul orașului. Asta a fost: seriozitatea, suportul financiar, continuitatea, existența bazei sportive și nu în ultimul rând, Mureșul care era amenajat pentru competiții. Din păcate, însă, la revenirea lui Carol al Doilea, prin sistemul legionar s-a distrus întreaga mișcare sportivă. Clubul a rezistat doar până în 1943. De fapt, în 1940 se

suspendă activitatea clubului, fiind transferată Camerei de Comerț. Interesant este că deși canotajul a devenit un "sport burghez" după Al Doilea Război Mondial, baza materială și sportivă s-a păstrat. Marea șansă a acestui club este că ajunge sub îndrumarea unui anume Poruczi, de la CFR, căruia îi plăcea sportul. Fiica lui ajunge să fie și campioană la canotaj. Deci, dintr-un noroc se crează o bază sportivă puternică. Dar, pe această structură se mai adaugă cu forța și alte discipline, luptele, ciclismul, popice și așa mai departe. După care nu s-au mai putut susține financiar. Clubul devenise un "kirvai". La o analiză mai atentă până și comuniștii au ajuns la concluzia că clubul se transformase într-un "cuplerai". Un club de distracții, nu de sport. Mai mult, canotajul era și este un sport scump, iar ei erau cu gândul la fotbal. Așa că s-a început să se pompeze în fotbla, în stadioane, și dăi, și dăi...Ce să-ți m-ai spun? Gândește-te că la competiții se cărau bărcile cu căruțele, cu "cocia", apoi în vagoane de tren... Acum nu se mai înțelege efortul ăsta pentru susținerea sportului.

**-De ce s-a pierdut tradiția asta, a sporturilor nautice?**

-În primul rând din cauza costurilor ridicate pentru ambarcațiuni. Apoi cluburile departamentaliste, Steaua și Dinamo, au omorât toate sporturile de tradiție din România. Cluburile locale au devenit doar furnizoare de sportivi pentru aceste cluburi departamentaliste.



*Trofeul Federației de pe Tisa câștigată în 1897  
A Tiszai Regatta Szövetség vándordíja, melyet 1897-ben  
a Maros kormányos négyese nyert el*

## Oameni și fapte II

*O poveste de viață mai puțin obișnuită:  
(Interviu acordat de Paraschiva Peloc – instructor canotaj la clubul Voința)*



*Paraschiva Peloc împreună cu soțul ei Mateiu Peloc*

-Ovidiu, n-aș vrea să apar în prim plan în această carte...

**-Nu-i vorba de prim plan. Scriem o monografie a unei clădiri. Clădirea a fost făcută de oameni, pentru oameni. Aici s-au trăit povești de viață, povești care au dat viață clădirii. Așadar, de unde dragostea pentru canotaj?**

-Am început viața sportivă cu atletism, cu domnul Traian Magheru. Pe la 14 ani se întâmpla asta. Dar după o vreme, pur și simplu nu am mai dat rezultate. Așa că, domnul Magheru m-a dus de mână la UTA, la secția de canotaj. După aceea am ajuns la Școala Sportivă, ca junioară, și, în final, la Clubul Voința. Asta, așa în viteză, fiindcă altfel nu mai terminăm cartea.

**-Atunci, de unde dragostea pentru Clubul Voința?**

-Păi, n-a fost dragoste! Îmi era ciudă pe sportivii de la Voința. Noi terminam antrenamentele și eram trimiși acasă. Cei de la Voința rămâneau după antrenamente, se distrau, erau...

### **-Ca o familie.**

-Exact. Când am trecut la tineret, la 18 ani, Lascu baci ne-a racolat de la Școala Sportivă. Chiar din primul an, la Voința, am luat un loc trei la campionatele naționale în 1977, când am tras un peror (2 rame, fără cârmaci, n.r.) și un dublu vâsle. Am găsit ce mă așteptam să gădesc, o familie mare, cu mai multe secții, canotaj, caiac-canoe, ciclism, orientare turistică, navomodelism.

### **-Sincer, și eu am observat atmosfera de club de la Voința, tot la Școala Sportivă fiind și eu legitimat.**

-Da, asta m-a motivat și pe mine, deși n-am avut performanțe înalte, ca sportivă. Însă m-a cucerit canotajul, nu numai ca disciplină sportivă. Ca atitudine, ca... nu știu cum să spun. Am făcut și eu și alte sporturi, am avut și alți membri de familie care au făcut și alte sporturi, dar la canotaj este altfel. Deși este un sport greu, complex. De exemplu, puțină lume știe câte trebuie să înveți numai ca să stai în barcă și să nu te răstorni sau să îți păstrezi echilibrul. Apoi să înveți să vâslești și încă n-am vorbit de performanță. Ce-i drept, toate astea, un copil de 13-14 ani le învață destul de repede, dar când începem să umblăm la finețuri ca să îmbunătățim performanța, să devenim mai eficienți, adică aceeași barcă să meargă 10 metri, în loc de 8, iar mai apoi să meargă 12 metri și 14 metri, începe greul. Fiindcă toate eforturile trebuie coordonate. De fapt, asta face canotajul: dezvoltă capacitatea de coordonare a persoanei.

### **-Cum te-ai hotărât să preiei destinele secției de canotaj, mai ales într-o perioadă în care canotajul au început să dispară din Arad, chiar dacă aveau o tradiție de peste 100 de ani?**

-Nu m-a întrebat nimeni până acum. E lungă povestea. Totul a început când m-am împrietenit cu Peloc, fiind și el sportiv, apoi instructor, conducător de club și așa mai departe. Ne-am căsătorit, am început și viața de familie, ni s-au născut cele două fiice, dar... toată viața noastră de familie a avut o prioritate: clubul! După club era restul. De exemplu, am primit de la părinții mei o Dacie, prima noastră mașină nou-nouță. Te rog să mă crezi că eu n-am văzut mașina aia în afară de drumurile pentru club. Tot la concursuri de ciclism. Acolo s-a și prăpădit. Sau Peloc venea acasă cu salariul. După o zi mai era jumătate din salariu, pentru că trebuiau cumpărate spițe, cauciucuri, sau mai știu eu ce pentru club. Până nu mai rămânea nimic din salariul lui. Au crescut și fetele, Amalia și Zita, și dintr-o dată ne-am trezit că trebuie să luăm o decizie importantă. Ne gândisem să trimitem fetele la studii universitare la Budapesta. Bugetul familie nu mai suporta și copiii, și clubul, și familia. Dar, nici nu puteam renunța nici la copii, nici la familie și nici la club. Trebuia să găsim o soluție. Și am găsit-o. Nici nu-mi vine să cred că îți



povestesc asta... N-am povestit la nimeni până acum. Am reușit să împăcăm și capra și varza. Adică ne-am vândut apartamentul din Micălaca, le-am cumpărat fetelor un apartament mic la Budapesta, iar noi ne-am mutat în club. Așa am înlocuit și postul de portar, de femeie de serviciu, de secretar, de antrenor...și ce post mai vrei tu să enumeri.

**-Ați avut curaj!**

-Am știut ce ne așteaptă, dar trebuia să avem curaj. Am știut că vor veni și bârfele, "ia uite, familia Peloc s-a mutat în castelul de pe malul Mureșului"... Întrebarea era dacă vom suporta toate cele ce urmau să vină și dacă mergem sau nu înainte. Iar noi am hotărât să mergem înainte. Sigur că au venit și atacurile. Nu ne-a întrebat nimeni de ce ne-am mutat, dacă avem de mâncare, dacă avem casă, ce sacrificii am făcut... Așa că a trebuit să punem și clubul pe picioare. Cu ce aveam la dispoziție. Și n-am avut nimic la dispoziție. Deci am luat-o cam de la zero. Așa că am început să caut prin arhive. Mare lucru n-am găsit la început. La club erau doar niște acte doar din perioada clubului Voința. Am căutat și pe internet, și la Arhivele Naționale, și la arhivele de la Regia Apelor... peste tot. Cel mai determinant moment în căutările mele a fost când au venit doi "tovarăși" de la Primărie și mi-au spus că se va demola clădirea, fiindcă oricum nu există nimic legal construit și așa mai departe.

**-Când a fost asta?**

-În anul 2005. Au început să ne spună că oricum zona va arăta altfel, că... Și atunci mi-am zis că trebuie să existe o dovadă a construirii clădirii. Mai ales că avea peste 100 de ani de existență. Ei, vreau să îți spun că mai fericită decât atunci când am găsit actul de construire nu am fost niciodată. Tot sărind într-un picior am venit la club! Am găsit că s-a început construcția în 1925, s-a finalizat în 1927, cu acceptul Apelor Române, fiindcă ei sunt proprietarii terenului. Până și cei de la Apele Române s-au bucurat, fiindcă ei nu aveau actul în arhivele lor. S-au reactualizat actele, conform noilor condiții. Apoi am citit tot mai mult despre istoria clubului "Mureșul" și am văzut cât suflet au pus cei care l-au înființat și au construit această clădire. Am rămas impresionată. Toate astea la un loc mi-au dat putere și m-au ambiționat să readuc clubul în locul pe care îl merită în istoria Aradului. Am simțit că strigă după ajutor. M-am uitat în stânga, m-am uitat în dreapta, n-am văzut pe nimeni, așa că a trebuit să sar ca să ajut. Dacă o să văd și clădirea renovată, și secțiile funcționând, atunci pot să mă retrag fericită.

**-Cum își trăiește viața astăzi clubul Voința? Cum vă selecționați sportivii? Îmi aduc aminte cum am fost eu selecționat. A venit antrenorul la școală și m-a întrebat dacă nu vreau să mă plimb cu barca.**

-La unele cluburi s-a păstrat selecționarea de la școală. Dar acolo sunt antrenori care au salariu. Noi nu avem grilă, nu avem salariu. Noi

selecționăm din tinerii care vin singuri la club. Știi de ce? Pentru că atunci când chemi sportivi la club trebuie să ai ce să oferi, trebuie să promiți ceva. Ori noi nu avem ce oferi, nu putem promite nimic în afară de muncă, dragoste față de canotaj sau față de sport. Sunt copii și tineri care vin pur și simplu la club să se intereseze. Dacă îi vedem că au și voință îi îndrumăm.

**-Ai găsit o poveste a numelui clubului. Poate că de aici și vine, de la voința sportivilor.**

-Să știi că așa și este în realitate. Asta putem oferi. Dacă vedem voință și dăruire și dacă sportivii ajung la un anumit nivel al performanței atunci îi sprijinim să participe la campionate, ori la alte întreceri. Să știi că trăirile lor de la întreceri contează foarte mult pentru dezvoltarea lor.

**-Chiar anul ăsta ați avut o performanță frumoasă la Campionatele Naționale.**

-Într-adevăr, a fost o performanță cum n-a mai avut Voința de 20 de ani, la canotaj. Pentru că nu poți să te pui cu centrele olimpice din țară, unde condițiile de antrenament asigură performanța. Rar te întâlnești în canotaj cu talente care au și voință. Deja băieții care au realizat performanța își fac planuri pentru ediția de anul viitor. Unul dintre ei este de la Conop. Gândește-te că vine de la o distanță de 50 de kilometri la antrenamente. Acuma face și ciclism și canotaj. Așa că sunt tineri talentați și muncitori. Numai că trebuie descoperiți și îndrumați. Apoi trebuie să le dai și șansa să se afirme. Să știi că sunt mulți tineri care vor să iasă din anonim. Cred că, de fapt, asta îi și motivează. Așa a fost și acum 100 de ani. Sunt oameni care nu se mulțumesc cu condiția lor socială și vor mai mult.



**Imagine cu cladirea clubului din 1915. In fundal Palatul Cultural  
A csónakház 1915-ben. Háttérben a Kultúrpalota**

IV. Négyezves verseny kormányossal palánkos regattahajókkal. Aradváros vándorújsza. (Ezüst serleg). Alapította Aradváros 1924-ben. Időseges vándorújsza, amely 3-szor egymástalán vagy 3-szor nem egy másuttalán győzelmehez van köve. Védő a Maros Anatól E. E.

1. *Előre E. E. (Timissara)* Hoffmann v. e., Tanék, Gröger, Brunner, Békési korm.
2. *Maros E. E.:* Ritt Zoltán v. e., Laczay Péter, Czégla Tibor, Hehs Béla, Gröb Jenő korm.
3. *Hajós E. E.:* Domán János v. e., Domán Sándor, Austerweil Károly, Havas István, Salamon I. B. korm.
4. *Hajós E. E.:* Szabó Miklós v. e., Licker Ferenc, Stern Péter, Stern Pál, Dr. Mannheim Aladár korm.

V. Újenc négyes verseny. (Olyan evezősök részére, akik versenyben nem vettek részt.)

1. *Hellas E. E.:* Mester József v. e., Azary András, Piliáh Antal, Schmidt József, Alászló korm.
2. *Maros E. E.:* Náder István v. e., Hári Tibor, Quini Ferenc, Rottár János, ifj. Demónkos Gyula korm.
3. *Hajós E. E.:* Pósm Tibor v. e., Kovács Zoltán, Frick József, Frankl Gyula, Havas István korm.
4. *Hajós E. E.:* Pogány Miklós v. e., Pogány Dénes, Gerő Ferenc, Szántó A., Salamon I. Béla korm.

VI. Old boys négyes 35 éven felüli evezősök részére palánkos regatta hajókkal.

1. *Hajós E. E.:* Dr. Brasch Aladár v. e., Schulhof Andor, Dr. Sugár Jenő, Salamon I. Béla, Dr. Mannheim Aladár korm.
2. *Maros E. E.:* Bittó Géza v. e., Lengyel Imre, Kovács Sándor, Stifler Ferenc, Kabdebó János korm.

VII. Négyezves verseny kormányossal legjobb hajókkal Románia bajnokságáért és a Maros E. E. által alapított „Aradi Hölgyek díja” vándorújsza, amely 3-szor győzelmehez van köve. (Ezüst serleg). Védő a Maros Aradi Evezős Egyesület.

1. *Maros E. E.:* Ritt Zoltán v. e., Laczay Péter, Czégla Tibor, Hehs Béla, Gröb Jenő korm.
2. *Maros E. E.:* Jegessy Károly v. e., Csiky János, Puy Aladár, Linger Gyula, ifj. Demónkos Gyula korm.
3. *Előre E. E. (Timissara)* Hoffmann v. e., Tanék, Gröger, Brunner, Békési korm.

VIII. Nyolcezes verseny kormányossal regatta hajókkal.

1. *Hellas E. E. – 2. Maros E. E.*

Å versenyben csak a román sportszövetséghez tartozó egyetlen igazolt tagjai vehetnek részt. – Å verseny pályája hossza 2000 méter. Åz útsón 1500 és az old boys számban 1000 m. – Å start a cemenjáró kerítésnek végénél, a céd a teniszpályák kerítésnek végénél van.

## PROGRAMUL ŞI CONDIȚIUNILE CONCURSURILOR REGIONALE DE CANOTAJ

aranjate din incredințarea F.S.S.R. la 31 Iulie a. cri. ora 4 și jum. d. m. in Arad pe Mureş de către Clubul de Regata din Arad și Societatea de Regata Mureşul

**PATRONI:** Prefectul Ioan Georgescu, prefectul poliției Zamfir Pileti, șef-prințiarul Dr. Stefan Anghel, Dr. Vasile Avramescu, Dr. Barbara Sevcz, Victor Babescu, Ioan Fejér, Dr. Ioan Rebu, Dr. Iancu Cornel, Ioan Kirtzig, Adalbert Füršp, Andrei Daniel, Samoil Stern (Timissara), Dr. Ludovic Stoll, Dr. Ladislau Kovcs, Josef Klein, Isif Reich, Ludovic Scher.

**Secretarul concursului:** Dr. Emere Zubor.

**Notar al concursului:** Stefan Tóds.

**Starteri:** Alex. Kovács și Dr. G. Antal

**Arbitri de arenă:** Petru Daniid și Dr. Eugen Sugár

**Arbitri de finit și cronometristi:** Ioan Steiner, Coleman Vejtők.

### I. Concurs singular cu luntre regata (championatul Românic)

1. *Cl. Mureşul:* A. Hehs,
2. *Cl. Mureşul:* P. Laczay,
3. *Cl. Hellas:* P. Jankovich.

### II. Concurs in luntre regata cu patru lepeți

1. *Cl. Hellas:* Alfrider, Meater, A. Azary, A. Piliáh cárm. I. Schmidt.
2. *Cl. Mureşul:* C. Jegessy, I. Csiky, A. Puy, I. Unger cárm. Iuliu Demónkos.
3. *Cl. de Regata:* Ioan Domán, A. Domán, C. Austerweil, St. Havas cárm. Dr. Aladar Mannheim,
4. *Cl. de Regata:* N. Szabó, F. Licker, P. Stern, P. Stern cárm. Dr. Salamon.

### III. Concurs in luntre regata cu 2 per. lepeți (champ. Românic)

1. *Cl. Mureşul:* A. Hehs, G. Kleindl, cárm. L. Jegessy,
2. *Cl. Hellas:* St. Tóth, A. Azary, cárm. A. Neulander

**Afisul bilingv al concursului regional al federatiei romane din 1927**

## Oameni și fapte III

*Un om care nu se lasă:*

*(Interviu acordat de Mateiu Peloc – președinte actual al clubului Voința)*



*Mateiu Peloc*

**-Tu de câți ani ești în Clubul Voința?**

-Am venit aici în anul 1958, ca sportiv.

**-La ciclism?**

-Da' de unde! Ciclismul era pe desființare! Am făcut volei, tenis de masă....Antrenorul de ciclism mi-a spus că dacă vreau să practic sportul să îmi cumpăr bicicletă. Și îmi dă și voie să vin la antrenament! Și am așteptat trei ani.

**-Și în acești trei ani ce ai făcut?**

-Până și fotbal, la Gloria! Am jucat doi ani la juniori, cu legitimare în Campionatul Regiunii Banat. După aia, în 1962, m-am hotărât să trec la un sport individual. Și mi-am cumpărat bicicletă. Am mai fost niște copii pe vremea aia, am mai găsit ceva biciclete prin club, le-am refăcut și am reînființat secția de ciclism.

**-Ha, ha... incredibil!**

-Ăsta a fost adevărul! În aceeași perioadă cu noi a crescut Puterici, care și

acum deține recordul orei pe velodrom! Pe urmă a fost în Turul Franței pentru amatori, s-a afirmat la Steaua și la Metalul Plopeni.

**-Asta era situația ciclismului în toată țara?**

-Nu, doar la Arad. Noi fiind finanțați de UCECOM (o uniune cooperatistă din perioada 50'-90', n.r.) de la București, nu am fost doriți. S-au preferat cluburile de la București și de la Ploiești. Zece ani am purtat această luptă cu finanțarea. Când am plecat eu în armată, în 1967, s-a și întrerupt finanțarea secției de ciclism. În 1971 am reafiliat cu greu secția. Ne-a ajutat enorm clubul. Voința. Nu UCECOM-ul din Arad, ci clubul! Am primit bani să cumpărăm biciclete noi, domnul Bretoteanu ne-a ajutat foarte mult atunci... După aceea, în 1975, a venit un alt șef care ne-a întrebat de unde avem noi bani să cumpărăm biciclete. Dar noi ne-am văzut de treabă și am promovat sportivi în lotul național, dintre care Ionel Gancea a ajuns unul dintre sportivii reprezentativi ai țării, și așa s-a pus batista pe țambal! Am început să primim și noi echipamente sportive. Fiindcă, pe vremea aia, degeaba aveai bani, nu aveai de unde să cumperi. Copiii au fost foarte entuziași. Au fost care veneau cu biciclete de-acasă! La un moment dat am ajuns și eu în conducerea administrativă a clubului...

**-În ce an?**

-1969! De atunci am rămas angajatul clubului. Pot spune că am avut noroc de o echipă de conducere care a reușit să facă față dificultăților vremilor, dar să și le depășească, ori să le înfrunte. Astfel am avut și rezultate sportive și așa am supraviețuit!

**-Cu alte cuvinte ați avut șansă și datorită faptului că a existat această clădire, a clubului, unde să vă desfășurați activitatea.**

-Categoric! De exemplu, când s-a înființat secția de canotaj, în 1952, s-a făcut o baracă lângă această clădire, pentru bărci. Și pentru schif-uri și pentru caiace. Abia după câțiva ani amabarcațiunile au intrat în clădire. Interesant este că încă de atunci au existat divergențe între canotori și caiaciști, care nici în ziua de astăzi nu s-au stins. Dacă vrei, este ca între fotbaliști și rugbiști. Fotbaliștii sunt mândri, iar rugbiștii sunt uniți! Dacă tot am făcut paralela asta ar trebui menționat faptul că și acum sunt mulți conducători de sport care nu fac diferența între canotaj și caiac-kanoe. Greu se înțelege că amândouă sunt sporturi nautice, dar sunt sporturi diferite. De-aia zic că și fotbalul și rugby se joacă tot cu mingea, dar după alte reguli și cu altă minge. Nu mai vorbim despre atitudinea de pe teren! Revenind, tot timpul între canotori și caiaciști a fost un conflict mocnit. Dar am știut cum să îl stăpânim, cunoscându-le ambițiile și orgoliile. Cred că datorită acestui fapt am reușit să rămânem singurul club nautic din Arad, care are secție și de canotaj și de caiac-kanoe. Tot timpul am avut o atitudine pozitivă față de club, am știut să ne

gospodărim și să ne bucurăm de puținul pe care îl aveam. Chiar am reușit să participăm la toate competițiile la care eram invitați! Și, crede-mă, n-a fost ușor! După 2005 a urmat o perioadă foarte dificilă. Eram pe butuci! Din toate punctele de vedere!

### **-Și cum ați reușit să treceți peste?**

-Sincer, am avut noroc cu legislația! Nu vreau să mă laud, dar am învățat să facem proiecte, să solicităm finanțare și să și câștigăm finanțările. Așa am reușit să reprezentăm și municipiul, și clubul, dar și sportivii și pe noi! Am fost și la competiții internaționale... De exemplu și acum avem reprezentanți în Sardinia! La canotaj am obținut un loc pe podium la Campionatele Naționale, performanță care n-a mai fost obținută pentru Arad de 15 ani.

### **-Clubul acesta s-a născut dintr-o necesitate a petrecerii timpului liber. Mai știi arădenii să își petreacă timpul liber prin sport, după 125 de ani?**

-Cei care au mai practicat sportul, care acum au o anumită vârstă, mai vin, se mai interesează de activitatea clubului. Se bucură de participarea noastră la competiții, se bucură că noi continuăm activitatea. Când s-a înființat acest club scopul a fost de a uni oamenii, de a le crea un loc de întâlnire, cu un mijloc plăcut de a-și petrece timpul liber. Într-o ambarcațiune intrau nouă oameni. În vremurile alea erau trei echipaje de 8+1. Deja vorbim de 27 de oameni, care se întreceau doar la acest club. Era o concurență cine ajungea primul la club, ca să urce în barcă. Dacă întârzia nu mai prindea loc să iasă în ambarcațiune.

### **-Înseamnă că această "întrecere" determina și o impunere a disciplinei și a punctualității.**

-Firesc. Erau și care fugeau de la școală ca să ajungă să urce în barcă. Adevărul este că în ziua de astăzi tinerii nu mai vor să facă efort. Pentru performanță trebuie să transpiri. Tânărul, când începe să transpire, nu mai poate. Mai sunt foarte puțini care vor să facă efortul să se autodepășească. Bineînțeles că aceeași situație este în toată Europa, nu doar la noi.

### **-Nu mai știi să își găsească motivație?**

-Cred că da. Poate nici noi nu am găsit modalitatea de a-i stimula. Stimularea ar veni din două părți. Sportivii nu solicită nu știu ce fonduri. Dar ar vrea să aibă asigurată baza materială. Echipamentul, condiții de antrenament... Noi avem proiecte, avem și sponsori care contribuie substanțial, dar nu avem un buget sigur. Înainte vreme toți veneau de acasă cu tot, cu echipament, cu bani... În perioada comunistă se primea totul de la club. Noi asta facem acum: le oferim o bază sportivă, echipamente, condiții de antrenament... Altceva nu avem. Nu le putem oferi bani. Dar au venit copii de la alte discipline sportive la noi doar pentru că acolo li se cerea bani, iar aici li se oferă totul. Așa cum

putem noi. Nu avem echipamente și mijloace ultramoderne, dar avem ce să le oferim. Alte cluburi nu le oferă nimic, dar cer bani și pentru transport, de exemplu. S-a dus chiar vestea că vin la Voința să practice ciclism sau caiac, sau canotaj, fiindcă primesc bicicletă sau barcă pe gratis. Au fost și întrebări dacă nu le dăm acasă. Sunt și părinți care asta înțeleg din faptul că își îndrumă copiii să facă sport.

Sunt și copii talentați, dar mai este și conjunctura de familie. Nici părinții nu mai înțeleg ce este sportul. Mai ales sportul de performanță. De pildă, părinții nu înțeleg nici de ce trebuie să vină copiii zilnic la antrenamente. Adică, vreau de muncă am avea, dar nu avem intensitate. Asta este lipsa sportului de performanță în România.



*Echipa clubului după defilarea din 1972  
A csapat felvonulás után 1972-ben*

## Oameni și fapte IV

*O tânără care știe ce înseamnă o clădire de o sută de ani:  
(Interviu acordat de Iulia Anghel – arhitect)*

**-Iulia, cum ți-a venit ideea să faci un studiu de arhitectură pe o clădire pe lângă care mulți trec fără să o observe măcar? Ce te-a ademenit: valoarea arhitecturală sau valoarea istorică?**

-Mă simt legată de multe clădiri vechi ale Aradului, dar mai cu seamă de clădirea Clubului Voința. Poate abia acum conștientizez impactul pe care l-a avut asupra mea încă de mică. Am trecut de multe ori pe lângă acest club în plimbările mele de pe Malul Mureșului și pot spune că o parte din el



a crescut și s-a transformat o dată cu mine, prin imaginile și percepțiile multiple care au rămas proiectate în subconștientul meu. Am conștientizat acest lucru abia mai târziu ca studentă la arhitectură, când în 2014, am avut ca temă la seminarul de Istoria arhitecturii românești să propunem fiecare dintre noi câte o clădire din orașul natal, care merită să fie clasată pe lista monumentelor istorice. Atunci mi-au trecut prin minte diverse clădiri ale Aradului, dar una singură mi-a rămas întipărită în suflet: Clubul nautic Voința.

Despre clădirea clubului Voința am știut multe povești de la familie, rude, prieteni, însă, mai târziu, când am căutat date despre această clădire, având nevoie pentru lucrarea mea, am fost impresionată de faptul că datează din 1890 și că la baza ei a fost ideea unor tineri arădeni plecați o vreme în Anglia.

**-Adică, la început a fost doar valoarea sentimentală.**

-Da, dar tocmai asta m-a făcut să îi descopăr și valoarea istorică și arhitecturală. Din arhive am aflat că în planul Aradului din 1892, pe amplasamentul actual al clubului Voința, este indicată construcția inițială din lemn, formată din două corpuri alipite, un hangar pentru barci și vestiarele sportivilor (detaliu plan 1892). Construcția inițială era situată pe amplasamentul actualei clădiri a clubului Voința, în zonă inundabilă, în apropiere de primărie. Palatul Cultural nu era construit la acea dată, locul lui apare în plan liber, el fiind construit mai târziu, în 1911.

**-Am să citez un alt arhitect, pe regretatul Miloș Cristea, care spunea că**



## **Mureșul este cel care a dat viață Aradului, el copnsiderând că orașul este un dar al Mureșului. Tu cum vezi importanța Mureșului?**

-Mureșul este elementul natural dominant care a influențat și influențează dezvoltarea orașului. În toată istoria lui, dezvoltarea Aradului a fost în relație permanentă cu Mureșul. Cursul Mureșului la Arad descrie o mare buclă care cuprinde cetatea și ștrandul, în timp ce orașul s-a dezvoltat în exteriorul buclei, tangent ei. Faleză Mureșului de azi a rezultat în urma evoluției în timp. Ea constituie zona de articulare dintre oraș și Mureș, de articulare între cadrul construit și cel natural.

Amplasamentul clubului nautic Voința este situat în cel mai important segment al Faleză Mureșului, în care esplanada digului este învecinată Palatului Cultural, Parcului "Eminescu" și Primăriei.

Specificul Aradului este definit de două elemente majore: traseul drept al bulevardului și traseul curb al faleză Mureșului. Centrul orașului este locul în care cele două elemente de specific se întâlnesc, adică locul în care bulevardul central este tangent traseului curb al faleză Mureșului.

Clubul Voința este amplasat tocmai în acest punct de inflexiune. Nu e extraordinar?

**-Sincer, n-am observat amplasarea specială a clădirii. Să zicem că nu sunt arădean. Convinge-mă că are ceva special, că această clădire îl are pe "vino-ncoa".**

-Construcția clubului Voința se încadrează în tipologia arhitecturii programelor sportive nautice. Situarea clădirii clubului Voința în zona inundabilă a Mureșului face ca această construcție să fie supusă riscului inundațiilor.

Volumetria clădirii mi-a atras atenția și mi-a incitat curiozitatea. Clădirea este dominată de masa hangarului vechi, fiind accentuată pe latura sudică de cele două turnuri de colț. Hangarul principal are o structură interioară de rezistență, cu stâlpi dubli de lemn, care susțin bărcile.

Iedera care acoperă clădirea, face ca aceasta să se dezvăluie treptat și în diferite ipostaze oamenilor, prin schimbarea de nuanțe pe întreg parcursul anului. Aspectul fațadelor este unic, particularizând zona în care este amplasată construcția. Locul de pe faleză Mureșului capătă identitate. Construcția are trei fațade diferite, dar în relație armonioasă. Fațada a patra, dinspre nord, este lipită de restaurantul actual situat pe locul fostului cinematograf de vară din perioada interbelică. Fațada principală este orientată est, spre Mureș. Aceasta are forme variate, cu linii oblice, curbe, în unghi ascuțit - având aspect dinamic. Fațada sudică, orientată către parc, este dominată de cele două turnuri de colț. Fațada vestică este orientată către dig. Aceasta este integral acoperită de iedera, având vara un aspect natural, verde.

Forma acoperișului este complexă, în mai multe ape, accentuând particularitățile volumetriei.

Deși construcția actuală a fost realizată la începutul perioadei interbelice, arhitectura ei este tributară perioadelor anterioare, de la sf. sec XIX și începutul sec. XX, caracterizată prin amestecul unor stiluri. Decorația eclectică are ancadramente la ferestre cu motivul scoicii și mulaje cu delfini, simbolizând apa și sporturile nautice. Decorația are la bază formele naturale în reprezentări nestilizate. Apar și anumite influențe ale secesionului la unele ancadramente ale ferestrelor și ușilor parterului de pe aripile vest și sud. Ornamentele structurii de lemn de la etaj sunt geometrice, se poate spune de inspirație secesion. Însă influențele secesion nu sunt pregnante, fiind integrate în restul decorației. Garguiele de la colțurile acoperișului au motivul corabiei cu gât de lebădă. Cred că în 1926 clădirea veche de lemn a fost înglobată în actuala construcție, care, mai apoi, în cei 88 de ani de existență, nu a fost restaurată. Nevoia de spații suplimentare a determinat, după 1950, realizarea unor exinderi ale parterului spre nord și închiderea pridvorului de la etaj.

În lucrarea mea de la facultate, am concluzionat astfel:

“Fondat acum 124 de ani, actualul Club Nautic Voința din Arad este primul club nautic din România, fiind model pentru cluburile nautice realizate ulterior la Târgul Mureș, Timișoara, București, ș.a. Chiar dacă a fost un model din punct de vedere funcțional, urmat ulterior de alte cluburi nautice din țară, arhitectura construcției actualului club nautic Voința este unică în Arad, județ și în țara și de aceea valoarea la criteriul III unicitate este “EXCEPȚIONALĂ” Clubul Voința a devenit un reper pe Faleză Mureșului, însemnând pentru arădeni un element important al memoriei locului.



*Clădirea în anul inaugurării, 1927  
A csónakház elavatásának évében, 1927-ben*

## Oameni și fapte V

*Un om care își amintește, dar nu numai:*

*(Interviu acordat de Ioan Butyka – arbitru de sporturi nautice)*



Am intrat cu o oarecare emoție în hangarul de bărci al Clubului Voința, deși fusesem de zeci de ori acolo. Cred că mi-am recunoscut și una dintre bărcile în care am vâslit și am întors privirea, ca să nu ne recunoaștem trecerea anilor. Iancsi, arbitru care îmi dăduse atâtea starturi și mă cro-nometrase la atâtea sosiri, mă aștepta acum ca prieten.

-Am multe poze să-ți arăt, îmi zice el din fața unui teanc de fotografii îmbătrânite. Uite, asta-i o barcă pe care am cumpărat-o eu din Cehoslovacia, și cu care am început Raliul Mureșului.

*Ioan Butyka (cu mâna ridicată la linia de start)*

**-Când a fost asta?**

-În 1984. L-am ținut până în 1996.

**-Și cum se desfășura?**

-Fiecare venea cu ce barcă putea. Ne adunam aici, la club la Voința. Cu bărci cu motor, cu caiace, cu canoe, cu canoe de slalom... Duceam bărcile cu mașinile până la Lipova și de acolo coboram pe Mureș cu bărcile. Aici sunt copiii de la prima grupă făcută de mine la Școala Sportivă...

**-Câți ani ai fost arbitru de canotaj?**

-Din 1976 și până în 1989 am fost secretarul Comisiei de Canotaj, iar arbitru am fost, cu Sandor împreună, din 1980 și până în 1989. No, iute aici o poză importantă! În 1984, la Voința s-a înființat o competiție inter-națională, Cupa UCECOM, la care participau sportivi din patru țări: România, Ungaria, Polonia și Cehoslovacia. Competiția era unicat în România și era onorată de sportivi cu renume din cele patru țări. Am reușit să o ținem până în 1989, când s-a desființat tot.

**-De ce crezi că după 1989 s-a desființat tot ce era bun în competițiile de**

## **canotaj?**

-În primul rând, pentru că nimeni nu mai știa de unde primea finanțare. Era un haos total. Și la Federație s-a schimbat toată conducerea, fiindcă atunci era la modă schimbarea tuturilor "mamușilor", dorindu-se promovarea tinerilor în funcții de conducere. Nimeni nu mai primea bani de la Federație. Însă declinul canotajului a început mai devreme, de prin 1987.

## **-Din ce cauză?**

-Păi, de exemplu nouă ni se dădea să plătim cu cecuri, dar nimeni nu le accepta. Atunci mergeam la Oficiul Județean de Turism, schimbam cecurile pe bani cash, dar numai dacă dădeam mită. La campionate nu se primeau cecuri, doar bani cash. Sau trebuia să dăm șpagă la contabilii unde eram cazați ca să primească cecurile. Apoi ni se trimiteau mașinile ca să încărcăm bărcile. Trebuia să dăm din nou șpagă și la directori și la șoferi ca să putem încărca bărcile pentru concurs.

## **-Cât de importantă crezi cu că a fost această bază nautică pentru Arad?**

-N-aș putea măsura. Foarte importantă. A fost și norocul că acest club avea mai multe secții, și de ciclism, și de navomodele. Ți-am spus că aici s-a organizat una dintre cele mai importante competiții internaționale de sporturi nautice din România.



*Ioan Butyka (stânga), înmânând diplome alături de Șandor Ștefan la Campionatul Internațional UCECOM de la Arad*



*Echipa câștigătoare la concursul din 5 iulie 1936  
A győztes csapat 1936 július 5-én (Régner Kálmán, Sándor Gyula, Machán Tibor edző,  
Jegessy Lajos korm., Somogyi Zsolt, Régner Dániel)*



*Membrii clubului fotografiați pe șaleză în fața clubului  
Klubtagok a csónakház előtt a sétányon*

## Eu și Voința

*Lucian Valeriu - jurnalist*

Erau Bruno și Amado și Rășinar... puțini se încumetau să facă testul ăsta... sub cinci la sută: te dezbrăcai, lăsaai hainele pe ponton și intrai sub el, înotând preț de câteva secunde de la un capăt la celălalt, pe sub ancorajul din fier plin de sârme, bucăți de copaci și ce Dumnezeu a mai înfulecat Mureșul și a rămas printre acei dinți la acel moment al istoriei. Mușca rău -

„Legende Falezii” dădeau ca siguri morți și răniți cu zecile... numai să ai chef să le-ascuți. Aproape toți, adolescenți. Unul a murit pentru că a crezut că s-a terminat pontonul – iar când a țâșnit, fără aer în el, dând să iasă la suprafață a dat cu capul de cornierul structurii, a leșinat și... l-au găsit după 3 zile, la Trei Insule (moartea joacă zaruri). Altul s-a sufocat, vrând să meargă ca șmecherii, în contra Mureșului – iar râul i-a pedepsit obrăznicia prinzându-i capul între armături și blocându-l până a venit salvarea, să-l recupereze mort. Pe altul l-a salvat un nene care a ieșit din Căsuța de la

Voința... resuscitându-l, sub privirile a sute de colegi și spectatori cărora hazardul a vrut să le transmită ceva important, și aducându-l la viață în mod mai spectaculos decât orice breaking-news pe care l-am evaluat vreodată (pentru că are un procent de imaginar care se întretaie cu visul repetat).

De atunci ne știm bine – eu și Voința. Căsuța de la Voința.

Erau zorii anilor '80 când asistam la asta (pasiv – nu mă ținea să mă pun cu oamenii care umblau pe-acolo la sporturi fizice) și, cumva aerian problemelor care se rezolvau, oricum, și fără mine, admiram clădirea asta... Căsuța de la Voința. Iarna, vara, primăvara sau, mai ales, toamna... pe ploaie și pe viscol, pe grindină sau caniculă... în timpul chefurilor și în timpul concursurilor... în toate tripurile color sau alb-negru... din toate unghiurile și din toate perspectivele am văzut-o (nu și de deasupra... sau nu încă:); m-am dat cu ea pe curat, pe bere, pe tărie, pe silent și pe bătaie. Pe despărțitea și pe reîndrăgostitea. Am în comun cu ea, cu căsuța asta-palat-de-amintiri, majoritatea poeziei pe care Natura Aradului mi-a predat-o în lecțiile ei principale – de la arhitectură și amplasament până la detaliul intim al unei încăperi secrete și de la administrație la poezia ascunsă în pedalele unei biciclete ori în bătaia vâslelor unei ambarcațiuni. Cumva incompatibili... Eu și Voința... dacă pui filosofic sau vulgar problema – cumva atât de compatibili... dacă ești genul care te iei după ce vezi, iar ce vezi comunică în mod explicit-poetic cu tine. Am amintiri din intrauterin cred că... și, de când o cunosc, o văd schimbându-se mereu și rămânând totodată la fel: la fel ca noi toți.

## Eroism

*Andrei Ando – director*

*Asociația Arad Capitală Culturală Europeană 2021*

O carte poștală, pe la margini îngălbenită de vreme, dintr-un secol în care Aradul a ars intens, secolul dezvoltării explozive a orașului nostru liber regesc, surprinde o mulțime de arădeni pe malul Mureșului, înghesuți pe un podeț improvizat. Figurile oamenilor trădează extaz, uitare de sine, pasiune. În fața lor, pe luciul apei, schifuri lungi și grațioase, ca niște umbre întinse de soarele care răsare domol dinspre Cetate, brăzdează valurile cenușii.

Cândva prin 1890, când încă Palatul Cultural nu domina faleza arădeană și arădenii luau băi de soare pe malul dinspre primărie, fotograful a surprins un concurs mobilizator. De unde să fi știut că va fi o imagine simbolică, istorică, a unui sport care a adus orașului de pe Mureș unele dintre cele mai importante satisfacții în competițiile naționale și internaționale?!

Se spune că arădeanul băștinaș știe musai să înoate și și-a făcut botezul în Mureș. Iar vizitatorul care trece pe aici va reveni cu siguranță dacă gustă apa râului. Și unul, și celălalt, vor fi observat, cu siguranță, silueta cochetă, de palat miniatural, a clubului Voința. Cu pereții îmbrăcați în iederă răcoroasă, cu turnuri romantice, cu gemulețe cochete, clădirea căzută parcă dintr-o carte de povești domină faleza. Aproape de nivelul apei – un hangar de bărci construit cu fantezie și suflet, o bijuterie perenă a urbanisticii arădane vechi, este reperul spre care te poate ghida oricine, din orice punct din oraș.

1890, anul înființării Clubului Vâslașilor Arad „Mureșul” (cum altfel?!) este un an de referință pentru istoria locală. Obiective care au trecut testul timpului poartă pecetea acestuia: este inaugurată Statuia Libertății, se dă în folosință Palatul Andrenyi, se deschide fabrica de mobilă Lengyel, angajații fabricilor locale se grupează pentru prima sărbătoare de 1 mai. Probabil că nu întâmplător ajung în oraș, tocmai atunci, primele ambarcațiuni din Germania, finanțate de baronul Kintzing. Aradul fierbe sub presiunea inițiativei dezlănțuite, competiția dintre elite generează pionierate industriale, culturale și sportive. Suntem în cele mai prolifice decenii din istoria orașului, care i-au conturat personalitatea și caracterul!

Cu nouă ani înaintea primului meci oficial de fotbal care se joacă la Arad în 15 august 1899, canotajul este deja un sport de masă. În 1900, în orașul cu 56 de mii de locuitori, numărul mare al pasionaților justifică înființarea secției de sport nautic la Aradi Torna Egylet și peste alți nouă ani Hajos Regatta completează oferta. Ne putem face, din asta, o imagine

asupra aderenței vâsliului pe Mureș, în epoca romantică a progresului accelerat! Aradul și sporturile nautice erau un corp comun.

Ca pe o bijuterie de familie cu valoare sentimentală, țin cu grijă pe palmă cartea poștală învechită care mărturisește un episod intens de viață pe cursul tulbure de apă. Câte bărci au ieșit în larg, câți arădeni au coborât în aval, câți au urcat în amonte, câte inimi au fost furate de canotori de la domnișoarele cochete, emoționate să petreacă cu privirea de la primul la ultimul minut de antrenament?!

Înființat în 1950, clubul Voința a dus mai departe spiritul acesta al sportivității și performanței, a pus galoane noi pe blazonul orașului de pe Mureș și a evidențiat Aradul pe harta sportivă a lumii. Campioni mondiali, campioni olimpici, vicecampioni mondiali, campioni europeni, campioni balcanici, campioni naționali, figuri legendare ale sportului în lume s-au format aici, la Arad, sub mâna unor antrenori devotați.

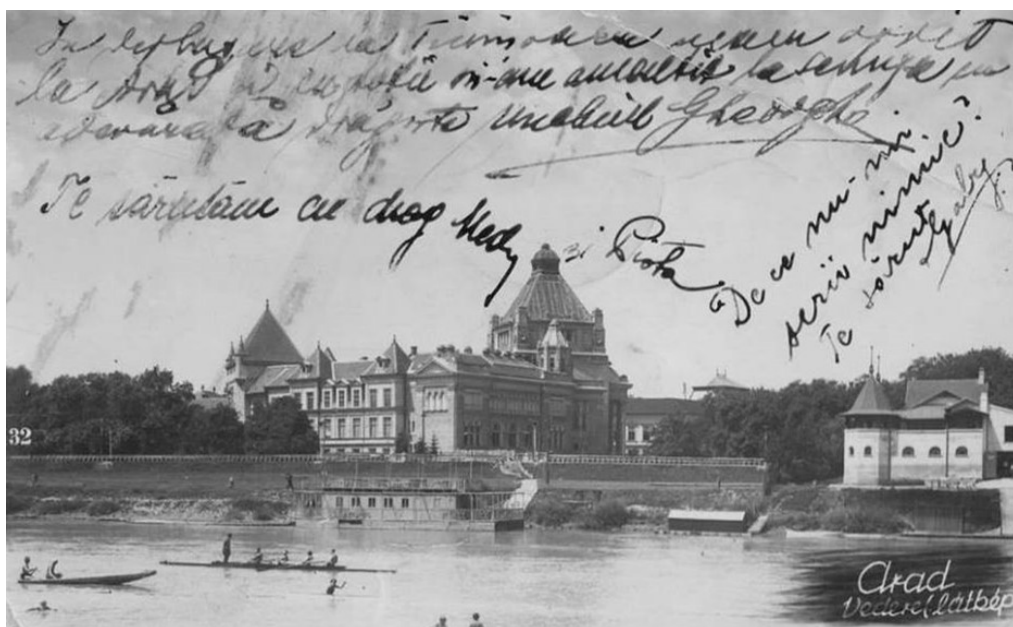
Este și o tristețe în recapitularea aceasta nostalgică. „Unde sunt zăpezile de altădată”, se întreba Villon, și transferată în Arad această întrebare retorică primește un miez amar. La 125 de ani de sport nautic în Arad, la 60 de ani de la reluarea și relansarea tradiției, astăzi supraviețuim cu amintiri și fărâme de entuziasm. Abia acum înțelegi, urmărind zbaterea aproape solitară a soților Peloc și a câtorva companioni nedeziplinați de ei, ce semnificație profundă ascunde cu adevărat numele clubului „Voința”, ce crez, ce tărie de caracter, ce ambiție fenomenală trebuie să îi motiveze pe oamenii aceștia excepționali să nu dezarmeze, să nu abandoneze, să țină în continuare vertical stindardul sportului nautic arădean. Pentru că vremurile de glorie au apus și e austeritate, sunt mari nevoi acolo unde nu demult străluceau medalii de aur. Tranziția confuză post-revoluționară a băgat clubul la apă. Autoritățile nu sunt inspirate de tradiție, mediul de afaceri nu rezonază, sensibil la palmarea. Numai îndărătnicia – sănătoasă, de această dată – a entuziaștilor amintiți mai ține sufletul în această entitate emblematică a orașului.

Privirea retrospectivă și analiza comparată a trecutului cu prezentul canotajului arădean îmi sugerează o etichetă demnă de întregul fenomen coagulat în jurul bazei sportive de pe mal: eroic. A fost eroică îndârjirea celor care au inițiat sportul acesta la Arad, l-au susținut și dezvoltat din banii lor. A fost eroică pregătirea campionilor care și-au sacrificat toate resursele de timp și energie pentru rezultate. A fost eroică pasiunea antrenorilor care s-au dedicat fără ezitare și fără regrete unui hibrid între familie și sport – familiei sportului, lăsând orice altceva deoparte. A fost și este eroică perseverența celor care duc tradiția mai departe și nu lasă „Voința” să moară! A celor care, cu drag și gingășie față de acest club, se străduiesc să dea



suferinței subzistenței o alură de pauză de regenerare.

Canotajul arădean stă sub semnul acestui eroism sincer, neromanțat, și al eroilor care i-au conturat dimensiunea mondială. Alimentată de încrederea că vremurile grele vor fi depășite, că ne vom alinia și noi din nou tendinței europene de redescoperire a mișcării în natură, că vom redescoperi apetitul pentru înalta performanță, acea mână de oameni de bine din jurul familiei Pe loc nu cred că luptă degeaba. Va fi un timp când efortul pentru (re)animarea canotajului arădean va fi prețuit așa cum se cuvine, când schifurile vor circula din nou pe Mureș ca pietonii pe corso! Și când cărțile poștale îngălbenite vor fi completate cu colecții de imagini noi!



*A második világháború utolsó évében a CFR vette át a klubbot  
Clubul devine CFR in 1945*

## Personalități care au marcat istoria celei mai vechi baze nautice

*(toate datele sunt prelucrate după notele și explicațiile din presa vremii, culese în volumul "Istoria ilustrată a canotajului arădean")*

**Baronul Andreny Ladislau**, născut în Arad, la 1902. Studiile superioare le face în Anglia, unde și ia contact cu canotajul universitar. Revine la Arad și face parte din conducerea Clubului Mureșul (Maros).

**Barra Ernest**, comerciant din Arad, născut în 1895. Sportiv de performanță la tenis, înot, patinaj, scrimă și canotaj. A fost membru în conducerea Societății de gimnastică, a Clubului Hellas și a Clubului Sportiv Mureșul.

**Barsony Ștefan**, născut în 1915. Ziarist sportiv.

**Dr. Botiș Aurel**, președinte al Clubului Hellas, membru în conducerea Clubului Gloria CFR. Medic sportiv.

**Ferdinand Gheorghe**, secretar general al Districtului Arad, născut la 1892. A făcut sport la PTT, C.A.C., Societatea de Gimnastică, A.M.E.F.A. și Gloria CFR, unde ajunge și secretarul clubului. 10 ani, până în 1930, a fost secretarul Federației Societăților Sportive din România (FSSR.), apoi secretarul Uniunii Federațiilor Sportive. Președinte de Onoare al Clubului Gloria CFR.

**Holzer Ladislau**, născut în 1915, student la Oxford. În 1932 a făcut parte din echipajul de 4 în celebra cursă dintre Oxford și Cambridge.

**Jarembinal Grob Eugen**, născut în 1874, director de bancă. Practică mai multe sporturi printre care scrima, patinajul, înotul, canotajul. Membru permanent al Asociației Mureșul. Este cel care înființează competiția "Trofeul doamnelor arădene". A fost și director al Asociației Vâslaşilor Mureșul.

**Samosujvaros Nemeti Andrei**, născut în 1857, secretar general al Casei de Asigurări a Pensionarilor din Arad. Unul dintre fondatorii Asociației Vâslaşilor Mureșul, în anul 1890.

Academicianul **Aurel Avramescu**, născut în Radna, în 1903. Canotor la Mureșul și Gloria CFR. A afirmat despre canotaj că este "o voluptate hărăzită doar avântaților".

**Iancovici Milivoi**, născut în 1930, la Arad. Canotajul îl practică de la vârsta de 16 ani, la Liceul Catolic, iar canotajul de performanță îl continuă la Clubul CFR, devenind campion național la juniori în 1948. Mai târziu devine multiplu campion național cu echipaje ale Clubului Steaua București. În 1952 face parte din echipajul de 8+1 cu care România participă pentru prima oară la Jocurile Olimpice de la Hesinki.



**Lascu Petru**, născut la Arad, în 1926. Debutează în sport la Societatea de Gimnastică Arad, chiar la secția de gimnastică. În 1945 își face debutul în canotaj, fiind descoperit de antrenorul Hanczu Teodor, la Clubul Regatta. În 1947 devine pentru prima oară campion național în proba de 8+1. Debutează ca antrenor tot la Clubul Regatta, în 1952, dar după înființarea Clubului Voința, în 1953, antrenează canotorii de aici. Nu mai părăsește clubul Voința nici măcar la ieșirea sa pensionată. A fost cel mai longeviv antrenor, pregătind peste 1000 de sportivi. Lascu bacși și-a dedicat

peste 45 de viață canotajului arădean.

**Măcinic Gheorghe**, născut în Arad, în anul 1926. Debutează în canotaj la Clubul sportiv CFR Arad în 1948. Din 1950 devine sportiv al echipei Steaua, odată cu începerea stagiului militar obligatoriu. Se poate spune că, alături de **Niga Ioan**, a fost fondatorul secției de canotaj a Clubului Steaua. După 1951 revine în Arad și își continuă activitatea sportivă la CFR Arad. A fost multiplu campion național, participant la multe regate internaționale și unul dintre componenții echipajului de 8+1 de la Jocurile Olimpice de la Helsinki, din 1952.

**Mâscan Tiberiu**, născut în Arad, în anul 1929. Debutează în canotaj la Clubul sportiv CFR Arad. Câștigă primul titlu de campion național la prima ediție a campionatelor, din 1945, la Arad, la juniori, apoi, în 1946 și la seniori.

**Mihailovici Cornel**, născut în Arad, în anul 1919. Debutează în anul 1945, tot la Clubul CFR Arad, an în care ajunge și campion național la juniori.

**Păcurar Ștefan**, născut în Arad, în anul 1928. Debutează în canotaj în anul 1945, la Clubul Regatta, club cu care câștigă și primul titlu național. Un an mai târziu se transferă la CFR Arad, club la care rămâne trei ani și pentru care mai câștigă două titluri de campion. După aceea este preluat de Dinamo București, perioadă în care urcă pe podiumul de premieră de două ori.

**Sarkozi Alexandru**, născut în Arad, în anul 1927. Începe să practice canotajul la vârsta de 19 ani la clubul AMEFA. Își satisface stagiul militar la Steaua București, club pentru care câștigă titlul de campion național, apoi se întoarce la Arad, unde se transferă la Clubul CFR Arad.

**Spîță Gheorghe**, născut în anul 1929, la Chișineu Criș. Începe să practice simultan canotajul și canoe la CFR Arad, și mai apoi la Dinamo București. A câștigat șapte titluri de campion la canotaj și unul la canoe. Lucrează și ca instructor în motonautică, chiar de la înființarea disciplinei. Activează ca

antrenor de canotaj și canoe la Voința București. A activat și ca arbitru de canotaj, fiind cooptat să arbitreze și la campionatele mondiale și europene timp de 10 ani. Antrenor emerit.

**Șandor Ștefan**, născut în anul 1951. Arhitect diplomat, a fost unul dintre arbitrii internaționali ai Federației de Canotaj, președinte al Comisiei de Canotaj Arad. A încercat prin eforturi susținute să înființeze o pistă de canotaj, care să și îndeplinească rigourile regulamentare.

**Urziceanu (Poruțiu) Felicia**, născută în Arad, în anul 1931. Activează la mai multe cluburi sportive, CFR Arad, Știința, Metalul, Dinamo București. A fost de 15 ori campioană națională, având 11 ani de activitate în loturile naționale. La 8 ediții ale Campionatelor Europene a obținut 9 medalii.

**Wieser Tiberiu**, născut la Arad în anul 1910. Abandonează studiile financiare de la Politehnica Timișoara și debutează în canotaj în 1931, la Clubul Mureșul. Primul titlu național îl câștigă în anul 1934, performanță pe care o repetă un an mai târziu, la Snagov. După cel dea Al Doilea Război Mondial se dedică antrenoratului, printre elevii lui numărându-se nume mari ale canotajului românesc. În memoria lui se organizează, tot la Clubul Voința, un concurs cu participarea sportivilor din Arad, Orșova, Timișoara și București.

**Zelinski Sergiu**, născut în anul 1930, la Bălți, în Basarabia (astăzi Republica Moldova). Debutează în canotaj la CFR Arad, în anul 1946. Apoi devine sportiv al Clubul Armatei CCA, cucerind 7 titluri de campion național și două medalii la Festivalul Mondial al Tinerilor și Studenților de la Budapesta, din anul 1949. Din anul 1953 este numit antrenor al lotului național de canotaj, cu care și câștigă două titluri mondiale în 1964 și o medalie de bronz la Jocurile Olimpice de la Montreal, din anul 1976. A fost președinte al Federației Române de Sporturi Nautice și arbitru internațional. Maestru al Sportului, Antrenor emerit, Ordinul "Meritul Sportiv" și Medalia Națională pentru Merit.

**Papp Francisc**, a debutat în sportul de performanță în "sportul rege" adică fotbalul, acolo unde cu gabaritul său impresionant (la maturitate – 185 cm, 70 kg ) nu prea a avut succes, lipsindu-i probabil îndemânarea și agilitatea caracteristică acestui sport. Crescut în cartierul Mureșel (Zsigmond-haz), s-a dedicat canotajului. Astfel anul de debut în acest sport, a fost de bun augur, câștigând titlul de campion național de juniori, coroborat cu o medalie de bronz la seniori cu echipajul Voința Arad. Participant la două ediții ale Olimpiadei de la Mexic (1968) loc.7 și Munchen (1972) loc 5. În cei 11 ani petrecuți la clubul Dinamo din capital a adunat 19 titluri de campion național în diferite echipaje.

**Botez (Florea) Mitana**, născută la București în anul 1945. A început să practice canotajul în 1962. A activat la cluburile Metalul și Voința din București. A fost multiplă campioană națională în echipajul de 4+1 vâsle. În perioada 1968-1971, când nu se organizau Campionate Mondiale, a participat la 4 ediții ale Campionatelor



Europene, cucerind în proba de 4+1 vâsle 3 medalii de aur și titlurile de campioană europeană, în anii 1968, 1970 și 1971, iar în 1969 medalia de argint. I s-au decernat titlurile de maestră a sportului și maestră emerită a sportului. Anii 1980, sportivă și antrenore la Vointa Arad.



*1973 Cupa Mureș (Voința) internațional Polonia Ungaria Romania premiere cu arh.Sandor Istvan arbitru canotaj internațional Sándor István nemzetközi bíró díjakat ad út.*

## Președinți, vicepreședinți, directori – a clubului nautic

1890

(Aradi Maros Evezős Egylet) Elnök: II. Edelsheim Gyulai Lipót. Született 1863 nov 1 –én, Salzburg. Jurist, pictor

1893-1932

Daniel Endre – vicepreședintele asociației Muresul.



Daniel Endre – **Szamosújvár – Németi**, vicepreședintele asociației încă de la înființare, a fost secretar general al Casei de Asigurări a Pensionarilor din Arad. S-a născut în 1857. În lumea văslașilor, nenea Endre, așa cum era cunoscut, a condus și îndrumat cu multă însuflețire Asociația Vășlașilor din Arad, el fiind unul dintre fondatorii acesteia, în anul 1890. A fost văslaș activ, chiar dacă nu a luat parte la concursuri, dar cu atât mai mult a știut să însuflețească participanții activi ai concursurilor. De la pensionarea sa, de dimineața până seara își petrecea timpul în localul Asociației, lucrând cu zel la înfrumusețarea și aranjarea halei de bărci și a sediului clubului. Cu ocazia inaugurării clădirii bazei nautice, membrii și conducerea acesteia i-a mulțumit contribuția cu o tablă de marmură pe care s-a înscris numele său și detalii despre realizarea imobilului.

1932 – 1942

(Aradi Maros Evezős Egylet) Dr. Széll Lajos – în fiecare an ceva care rămâne (forrás: az Aradon éltem c. önéletrajzból, a Kőlcsey Egyesület Fecskés könyvek V. kötetéből)



Dr. Széll Lajos – să crezi în fiecare an ceva durabil...(traducere: Am trăit la Arad, scriere autobiografică, Asociația Kolcsey)

Judecător, apoi avocat arădean, președinte la o serie de asociații aradene, se dedică în totalitate pentru munca în folosul comunității. De mic școlar devine membru al Asociației Mures din Arad, vâslind pe Mureș adună cele mai plăcute experiențe din viața sa. Obține licență de drept în Budapesta, apoi se reîntoarce în orașul său natal, la Arad. Permanent a făcut parte din consiliul directoral al Asociației, el a fost cel care a inițiat reconstruirea bazei nautice din cărămidă în forma actuală. După alegerea sa, continuă să militeze pentru realizări durabile și reușește încă în primul an de mandat să cumpere o ambarcațiune de 8+1 din Germania. În anul următor, asociația cumpără un teren la Mândruloc, la izvorul Bandi pentru loc de campare pentru canotori, din donațiile prietenilor și din bugetul său propriu. Aici în fiecare an a plantat un copac în cinstea fiecărui campion al asociației...

1946 – 1966

(CFR) Barbu Stefan, fost fotbalist

1950 – 1958

(Voința) Goda Oszkár - reprezentant al UJCM Arad

1958 – 1962

(Voința) Bălascău Aurel – reprezentant al UJCM Arad

1962 – 1991

(Voința) Vițelar Nica Mihai – născut la 1942 în Arad, activist la Cooperativa Mestesugărească “Pielarul” Arad. La vârsta de 20 de ani a fost numit secretar al AS Voința Arad unde a activat până în ultima zi din viață, până în 1991. Cu toate că nu a fost sportiv activ, s-a dăruit necondiționat pentru bunul mers al vieții sportive din cadrul asociației. Sub îndrumarea lui a avut loc preluarea bazei nautice în anul 1966 și nu a încetat nici odată să lupte pentru drepturile asociației în familia mare al UCECOM-ului.



Vițelar Nica Mihai (prim plan)



1991 – prezent  
(Voința) Peloc Mateiu



Născut la 11 iunie 1943 în com. Ciumeghiu, Jud. Bihor, sportiv din 1958, apoi antrenorul secției de ciclism de performanță al clubului. Din 1991 directorul executiv al clubului Voința Arad. Rezultatele lui ca antrenor de ciclism sunt enumerate în cele ce urmează, iar în calitatea lui de director cea mai mare realizare este că a reușit să păstreze și să relanseze secțiile tradiționale ale clubului: canotajul academic, kailac-canoe și firește, ciclismul, după o stagnare de sport de amatori de aproximativ 10 ani, cauzată de încetarea finanțării clubului. În condițiile în care alte cluburi și secții similare din Arad își închideau porțile prin anii 1990, Peloc Mateiu (Matyi bacs) insistă în continuare să țină în viață secțiile tradiționale ale urbei chiar în condiții vitrege, chiar și fără finanțare. Se dedică în întregime cauzei, apelează la prieteni, la foștii lui sportivi, mobilizează voluntari chiar și din sânul familiei lui, și reușește. Astăzi, când scriem aceste rânduri, sportivii secțiilor juniori, seniori sau masters, sunt în pregătiri pentru campionate naționale și internaționale. În ultimii ani a contabilizat o serie de medalii și clasări la diferite competiții aduse de sportivii secțiilor la campionate naționale. Dar iată că după muncă și răsplată...pentru merite deosebite i-a fost acordat premiul Mentor pentru excelență în educație 2014 din partea "Fundatia pentru Comunitate" din programul MOL România, decernat la

Cluj Napoca, pe data de 15 aprilie 2015.



Peloc Mateiu împreună cu Kinga DARADICS, Country Chairman MOL România și András Imre, directorul executiv al Fundației Pentru Comunitate la decernarea premiului.



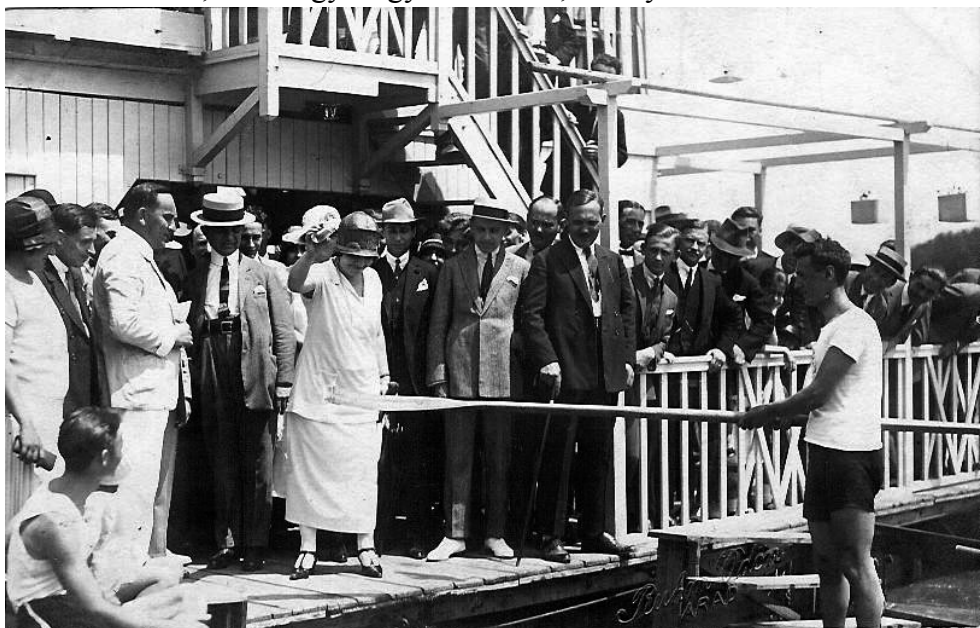
**Hagyományyá vált álom**

**Un vis devenit tradiție**



## A történet elkezdődik

Az interneten bóklásztam, aztán a levelezésemet kezdtem rostálni, amikor a Vointa klub levelére akadtam. Nem először invitáltak már különböző eseményekre, amit a klub öreg harcosai számára rendeztek. Annyiszor megígértem elmegyek, vágytam ezekre a találkozókra mint gondolatbeli találkozásokra az első szerelemmel, aztán, ahogyan ez lenni szokott, közbejött mindig valami, hogy aztán annál jobban gyötörjön a lelkiismeretfurdalásos a be nem váltott ígéret miatt. Szégyenkezve nyitottam 'bontottam' ki az elektronikusan csomagolt levelet. Szeretnék ki adni egy könyvet a klubról, román és magyar nyelven, jó lenne, ha írál bele te is. Aláírás, Piri. Más szóval, a hajó készen áll, még valaki kellene egy evezőhöz, mondhatnék erre nemet? Annyira meghatódtam, hogy felhívtam rögtön Lajost: Írhatnánk együtt egy könyvet. Valami igazán lélekemelőt az első aradi, de lehet hogy országosan is első evezősklubról. Nem kérdeztem semmit tőle, van-e ideje, mit szól hozzá, egyáltalán semmit, de ő se kérdezett. Érdekes, ennyit mondott, aztán még hozzátette: nem lenne jó ha találkoznánk és megbeszelnénk? Mit kell itt megbeszélni: egy 125 éves történet valamiről, amit létrehozta egyszer szívvel-lélekkel, aztán volt itt minden, győzelmek és bukások, bánatok és örömök, gyűlölködés és szerelem, barátságok jöttek létre és mentek szét, mint egy nagy családban, amelyben tisztelettel néznek az



*1891 botezul ambarcatiunilor dupa concurs*

*Hajókeresztelő*

elődökre és gondosan ügyelnek a fiatalokra. Egyszerű nem. Vagy talán nem is annyira. Hogyan ismerted meg azokat ezzel az érzéssel-élménnyel, akik sosem vettek részt benne, hogyan ad át nekik azt, ahogy kezdődött számodra: Sportolsz valamit, kérdezte miközben alaposan végigmért. Vízilabdázok, nyöszörögtem kényszeredetten a padsor végéről, ahová magasságom miatt kerültem. Ültél már hajóban, folytatta rendületlenül. Persze, a tavon, dobtam el a választ mint egy mentőövet. A mieink sokkal jobbak, gyere le egyszer, nézd meg őket. Kíváncsiságból mentem, aztán az első hét után, míg megtanultam az evező használatát olyan volt a csuklóm mint valami macskaidomáré, hogy a tenyerembe keletkezett büttykökről már ne is beszéljek. Aztán már ki se akartam szállni többé a hajóból. Egy találkozás, az enyém, amelyre pontosan emlékszem még. Így ismertem meg első edzőmet, Dumitru Sidat, s az emlék vezetett tovább a megdolgozott győzelmek és elveszített versenyek felé, a sikerek és csalódások, igazságtalanságok és más ilyen sporthoz nagyon is tartozó dolgok felé. Rádöbentem, hogy ott tanultam meg az egyensúly nélkülözhetetlenségét. Ezzel kezdődik minden evezős-oktatás: az egyensúllyal. Aztán a koordináció, az erőfeszítés, az akarat, az elhatározás. Erről szól minden, ami egy evezős-klubban történik. Egyszerű és mégis parafrázisa az életnek, és mint olyan sosem látod a végét.



*Inundatiile din 1932*  
*Árvíz 1932-ben*

## **Eltűnt múlt, gondos jelen, beláthatatlan jövő**

Az időt nem lehet elmesélni, de minden történetnek megvan a maga ideje.

Arra gondolsz, hogy egy 125 éves évfordulón el kell felejtetni a rosszat, ünnepelni illik, félre tenni a mindennapi gondokat. Barátommal, kivel szerkesztettük ezt a könyvecskét, arra jutottunk, hogy ne legyen annyira megszokott, formális, adjunk neki valami különleges ízt, zamatot. Nem tudom, sikerült-e, de így szeretttük volna.

Nem is oly rég, amikor megpróbáltam bevezetni a történelem titkaiba a nebulókat, mindig felhívtam figyelmüket erre a rövid és egészen különleges időszakra, amely nagyjából 1870 és 1920 között tehető. A határvévek hozzávetőlegesek, nyilván, annak függvényében, hogy éppen mire figyelsz a történelemből, lehet őket tologatni előre-hátra pár évet. Ami fontos az a félévszázad, amely megváltoztatta Európa arculatát, aztán szép lassan, mint egy fertőzés, az egész világot.

Ekkor találták ki, fedezték fel, hozták létre azokat a dolgokat, melyek nélkül mostani életünk elképzelhetetlen lenne. Villamosság, műanyagok, Otto-féle, a Dizel motor, telefon, rádió, televízió. De nem csupán az anyagiak változtak gyökeresen, új gondolatok és érzések születtek minden területen: az irodalomban, művészetekben, filozófiában, és a tudományokban. Az emberek elkezdtek egészen másként érezni és gondolkodni. Egy félévszázad alatt az európaiak és a hozzájuk kötődő világ más lett, egy egészen más világ.

Többek között, kiderült számokra, hogy szabadidejükben sportolhatnak vagy élvezhetik azok látványát, akik sportolnak. Az említett félévszázadot megelőzően a sport gondolata legfeljebb az angol arisztokráciának jelentett valamit, szorosan kapcsolódva vadászó szokásaikhoz. Aztán a XIX század során egyre több és több jelentést szippantott magába, hogy a század végén már nagyjából azt jelentse mint manapság: szabadidős fizikai tevékenység kikapcsolódás és testedzés céljából.

És ez a gondolat városunkban is megjelent nagyjából a nyugatibb részekkel egy időben, maga a város megszületésével egy időben. Természetesen voltak kezdetek, jóval korábbi próbálkozások. Természetesen, a folyó közelsége már ekkor meghatározó volt, az első sportpróbálkozások, mint látni fogjuk, városunkban az úszáshoz, korcsolyázáshoz kötődtek.

A XIX század végén a torna és az atlétika jelentették a sportot nálunk, ám csupán az evezés megjelenésével beszélhetünk Aradon igazi sportéletről. Angliából importálták ott tanuló aradi fiatalok, és magukkal hozták mindazt, amit egy angol klub jelenthetett.

Az evezés vezette be városunkba a versenysport fogalmát, az evezős-versenyekre jártak ki először az aradiak, hogy drukkoljanak a versenyzőknek,

még akkor is ha ekkor még a hölgyeknek csupán passzív szerep jutott, mint nézők vagy ceremónia-mesterek.

Később aztán megjelentek a labdajátékok, mindenek előtt a futball, kiszélesítve a lehetőségeket, mind a sportolni vágyók, mind a nézők számára. Ennek ellenére, egészen a második világháború végéig Arad a vízisportok paradicsoma maradt, a csónakos ember a Maroson jelképezve az igazi aradi sportembert.

Aztán, sajnos, a központosított szocialista sportszervezés szép lassan felszámolta a kisebb vidéki klubokat, maradt a hagyomány, maradtak az ifjúsági versenyzők, és marad, itt nálunk, egy párját ritkító csónakház.

Nem tudhatjuk mit hoz a jövő, ennek ellenére, talán mert ennek a szólásnak a sportban hatványozott a fontossága: a remény hal meg utoljára.



*Concurs in 1948  
Evezős-verseny 1948-ból*



## Kis úri társaságból virágzó egyesület

„Egy aradi úri kis sporttársaság indul vasárnap hosszú regatta-csolnakon a Maroson lefele Szegedre. Nyolc evezős és 2 kormányosból fog állani a társaság, mely hajnalok hajnalán ered majd útnak, hogy a kanyargós folyamon elégitse ki sportpasszióját...” „Tegnap ment vízre az aradi regatta-társaság első csónakja a 'Hajnal', s ezzel életbe lépett a Maroson az evezősport programszerű gyakorlata.” A városi lapok fenti és a fentiekhez hasonló tartalmú, próbaevezésekről szóló, 1890 nyarán kelt tudósításai az elsők, melyek az evezés aradi megjelenéséről számolnak be. A híradások szerint egyértelműen Vincze Miklós törvényszéki bíró a mozgatórugója e próbálkozásoknak, „...ki a legnagyobb hévvel van rajta, hogy az evezési sportot a Maroson is meghonosítsa.”

A *Maros* Aradi Evezős Egylet 1890. augusztus 4-i alakuló közgyűléséről már másnap értesült a város az *Arad és Vidéke* c. lap hasábjain. A magyarországi városok sorában – Budapest, Pozsony, Győr, Szeged, Temesvár, Nagybecskerek, Keszthely, Titel után – Arad a kilencedik, ahol evezős egyesület alakult. Mind a folyamat maga, mind az egylet tisztségviselőinek társadalmi összetétele, mind a szükséges infrastruktúra létrehozása (klubház, hajópark) a többi helyszínhez teljesen hasonló. Az 1880-as évek a sportág demokratizálódásának korszaka, a korábbi ún. mágnás klubok helyébe a polgárságot, a középosztályt, az értelmiséget tömörítő polgári egyesületek jöttek létre – tipikusan ilyen a *Maros* is.

Az alakuló közgyűlés jegyzőkönyve, az alapító okirat és az alapszabály az Aradi Városi Levéltár C 513 ltsz. iratcsomagjában megtalálható. A 32 alapító egyleti tag elnöknek ifj. báró Edelsheim-Gyulai Lipótot (1863–1928), a főrendi ház tagját választotta; a mágnás főúr társadalmi rangjával és vagyonával lett volna hivatott az egyletnek biztosítékot nyújtani, mintegy rangot adni. A báró mégsem telepedett le Aradon, ezért már 1891. februárban leköszönt az elnökségről; a március 22-én megtartott rendkívüli elnökválasztó közgyűlésen Vásárhelyi Bélát választották a *Maros* élére, aki el is fogadta és 15 évig be is töltötte az elnöki tiszteletet. A tényleges vezetés, a gyakorlati munka a Marosnál is az alelnök feladata volt, ezért természetes, hogy e posztra Vincze Miklóst választották. Titkár Méray-Horváth Károly, pénztárnok Magyar Alajos, művezető Farkas Gyula, szertárnok Jankó János lett, a választmány tagjai pedig Tagányi István, Fóthy Nándor, Dániel Endre. Az alapítói tagnévsor és a későbbi évtizedek élversenyzői névsora arról árulkodik, hogy Aradon is az evezősök java része a városvezetés birtokos nemesei, a városi hivatalok vezető előkelőségei közül került ki; illetve hogy a fiatal sportolók később magas beosztású vezetőkkel váltak a polgári életben.

A *Maros* tagjai közül többen is – mint általában a korszak sportemberei – nemcsak egy sportágban tevékenykedtek, hanem az evezés mellett kerékpároztak (Vannay Gyula), tornáztak vagy korcsolyáztak is. Mások, míg a *Marosban* eveztek, más sportágban vezető tisztséget töltöttek be, pl. Lukácsy Lajos az 1890-es években az Aradi Kerékpár Klub elnöke volt. Az all-round sportsman-ek sorából kiemelkedik Fóthy Nándor, aki részt vett a *Maros* Evezős Egyletnek alapításában is, de mégis **atlétaként írta be nevét a magyar sporttörténetbe**. A Nagykanizsai Testnevelési Egylet, majd 1903-tól az Aradi Atlétikai Club versenyzője, korának legkiválóbb diszkoszvetője volt. 1899-ben megnyerte a súlylökés, 1903-ban és 1904-ben a diszkoszvetés országos bajnokságát. A világon elsőnek dobott 40 m-en felül diszkosszal, 1902-ben 40,61 m-t, 1903-ban 41,80 cm-es dobásával a világ legjobb eredményét érte el.

Szemben több más evezős egylettel, a *Maros* nem adott ki évente nyomtatott jelentést tevékenységéről, rendezvényeiről, versenyeiről, eredményeiről, vagyonáról; ezeket az információkat a városi napilapokból és a sportra szakosodott lapokból kell kihámozni. Ennek következtében az eseményekről eltérő pontosságú és részletességű képet nyerünk.

A klub alapszabályának elkészültéről pl. csak egy szűkszavú hír tesz említést: 1890. október 17-én terjesztették a tanácshoz, s hamarosan felterjesztik a belügyminisztériumba.

Az egyleti működés infrastruktúrájának biztosításáról is csak rövid hírek formájában szerzünk tudomást. Kérvényt intéztek a városi tanácshoz, engedje meg nekik, hogy a Maros-parton csónakházat építsenek. „Tegnap fogtak hozzá a csónakház építéséhez, hogy a gyöngye fájószágok földel alá kerüljenek, s alkalmas öltözője is legyen a társaságnak. A csónakházat a Probst cég építi s csinos díszre lesz a Maros partnak.” – így az *Arad és Vidéke* 1890. augusztus 19-i száma. A házról magáról nem tudunk meg semmit, csak néhány korabeli fényképfelvételen és képeslapon láthatjuk, hogy fából készült. Alig telt el azonban néhány év, s a házat máris kezdték kinőni. „A 'Maros' evezős egylet tagjainak száma annyira felszaporodott, hogy jövőre a Marosparton levő mostani csónakház már szűknek bizonyult a tagok felszereléseinek befogadására. Az egyesület folyamodott a városhoz a csónakház kibővítésére.” – olvashatjuk az *Arad és Vidéke* Csónakház-kibővítés című írásában.

Ugyanakkor részletes tájékoztatást kapunk a *Maros* 1891. július 5-én tartott első (házi) versenyéről. A négyesek futamában a Rupic László korm., Dániel Dezső, Magyar Alajos, Apor Gyula, Salacz Dezső összetételű csapat győzött a dr. Farkas Gyula kormányozta, Vincze Miklós, Scheffer Adolf, Jankó Imre, Vásárhelyi Géza összetételű legénységgel szemben. A kettesek versenyében a

Rupic L. (korm.), Dániel D., Jankó I. csapat nyert. A versenyt követő „csolnak-keresztelési” ünnepélyről szól a híradás, hol a keresztanyák Hoffbauer Sándorné, Vásárhelyi Béláné, Vincze Miklósné, Andrányi Károlyné, Kádas Kálmánné voltak. „Mint ezen pohár, úgy törjenek meg bordáidon a hullámok. Neved: ... Vezesd a csapatot győzelemre!” – hangzott el, miközben a pezsgővel teli poharat eresztettek a hajó palánkjára. Eddig ez az egyetlen eset, amikor a hajókeresztelők elhangzó mondatokról értesülünk! Az öt hajó az Ella, a Júlia, a Hajnalka, az Adrienn és a Marietta neveket kapták. A sportágban a hajókeresztelésnek a mai napig meglévő szokása tehát Aradon is egyidős a klubbal. Három évvel később, 1894-ben került sor újabb hajókeresztelőre, szintén háziverseny keretében, melyet táncestély és társas vacsora kísért.

Az egyesületi élet egy másik eleme is a kezdetektől jellemezte a *Marost* is: egészen a második világháborúig az evezősök a téli holszezonban estélyek, bálók formájában tartották életben a tagok összetartozását. A *Maros* életében az elsőt már 1890 novemberében megtartották a Fehér Kereszt szálló kistermében. Szinte kivétel nélkül minden évben rendeztek legalább egy ilyen bált vagy műsoros estélyt.

1892 őszén már nemcsak saját versenyzői közötti háziversenyt rendeztek, hanem a Szegedi Csónakázó Egylet meghívott versenyzőivel mérték össze erejüket; a versenyt az ugyancsak meghívott Aradi Torna Egylet tagjai nézték és szurkolták végig. Két héttel később újabb lépést tettek a versenyvezős egyletté válás útján: az aradi *Maros* Evezős Egylet megerősödöttnek érezve magát belépett a dél-magyarországi evezős egyleteket tömörítő, 1889 óta működő Tiszai Regatta Szövetségbe – értesülünk a *Herkules* c. lapból. A lap a korszak sport napilapja volt, sok evezős egyletnek is hivatalos szócsöve, a *Maros* azonban nem vált előfizetőjévé, hivatalos megbízójává. Az 1893. márciusban megalakult Magyar Evezős Egyletek Országos Szövetsége (MEEOSZ) által június 11-én rendezett versenyen már három versenyszámban is indultak, sőt mindháromban második helyen végeztek: az Apor Gyula, Vannay Gyula, Laczay Gyula, Dániel Dezső, korm. Rupcsics László összetételű csapat két négyes versenyszámban; Salacz Dezső a kezdők szkiffversenyében. Alig egy hónap múlva a Tiszai Regatta Szövetség Szegeden a Boszorkány-sziget mellett rendezett versenyén ugyanez a négyes fényes győzelmet aratott a Szegedi Csónakázó Egylet felett. 1894-ben már nemzetközi mezőnyben is megállták a helyüket: a szkiffek nemzetközi futamában Meák Gyula (Szeged) mögött Salacz Dezső az előkelő második helyet szerezte meg. A szövetségi négyvezős versenyben első díjat, egy „ezüst billikumot” nyertek budapesti, temesvári, szegedi ellenfelekkel szemben.

A *Maros* tehát valóban gyorsan megerősödve felnőtt, a már hosszú ideje regattákon edződött klubok méltó ellenfelévé vált. Ettől kezdve hosszú éveken át legalább egy országos versenyen részt vettek. Budapesten először 1896-ban a millennium tiszteletére rendezett versenyen (június 14.), ahol a Laczay Gy., Vannay Gy., Shoór L., Jankó I. legénységből álló, Gurányi Pál által kormányzott egység a palánkos négyes versenyszámot megnyerte! Az MEEOSZ által rendezett versenyt az első napon I. Ferenc József és József főherceg is meglátogatta Bánffy Dezső miniszterelnök, Vlassics Gyula és Dániel Ernő miniszterek kíséretében, s az uralkodó tiszteletére tartott díszfelvonuláson további aradi versenyzők – Apor Gyula, Dániel Endre, Hán Lajos, Dániel Péter – is részt vettek. Sikereikről a város lakossága így értesült: „Győztes regattistáink az országos versenyről szerencsésen hazaérkeztek két értékes díjjal, két gyönyörű serleggel, amelyek Granichstädten ékszerész kirakatában vannak közszemlére kitéve.”

Közülük az egyik ma a Magyar Testnevelési és Sportmúzeum birtokában van. Az ezüst, fedeles kupa gazdag díszítése között olvasható a *Budapest 1896 1 Laczay Gyula 2 Vannay Gyula 3 Schór Lajos 4 Jankó Imre kormány. Gurányi Pál felirat.*

Egy ma is meglévő gyönyörű dísz tárgy csaknem 120 éve hirdeti az aradiak következő sportsikerét. „*A Magyar Evezős-Egyletek Országos Szövetségének örökös vándordíja. Megnyerte a Maros Aradi Evezős Egylet az alapítás évében 1897*” – olvasható egy ezüstserleg peremének külső oldalán. 2001-ben kalandos körülmények között került vissza jogos tulajdonos



*Bac pe pontonul din fața clubului*

hoz, a Magyar Evezős Szövetséghez, hogy újra a magyar evezősök teljesítményét jutalmazza – magasabb szinten! Már nem egy versenyszám elsőként való levezéséért, hanem egy klub egész évi összesített eredményéért érhet valakit a megtiszteltetés, hogy kézbe veheti.

Ugyanebben az évben, 1897-ben ugyanez a legénység elnyerte a Tiszai Regatta Szövetség vándordíját is. Ezzel a díjjal azonosítható a Magyar Testnevelési és Sportmúzeumban őrzött ezüst dísztárgy. A kerek talapzat közepén, jellegzetes 19. századi evezős ruházatban álló evezős három lapátot tart függőlegesen jobb kezében, a lapátok tollába gravírozva az öt név, a talapzatba a *Budapest 1897* szöveg.

A rákövetkező két évben 1898-ban és 1899-ben is ugyanez a csapat mindkét vándordíjat újra megnyerte. 1899-ben maga a *Maros* is – Vásárhelyi Béla elnök adományából – díjat alapított a palánkos négyvezős győztese számára. Ezt először a Tiszai Regatta Szövetségnek a Szegedi Mezőgazdasági Kiállítás keretében megtartott versenyén a *Maros* fiatal csapata nyerte.

A 19–20. sz. fordulójától kezdve érezhető a generációváltás a versenyzők körében: a Grób Jenő, Hady Antal, Bojos János, Dániel Péter, Laubner József, Kneffel Béla versenyzőkből összeállított kormányos négyesek, 1905-től a dr. Fényes Iván, Domonkos Gyula, Laubner József, Vannay Gyula összeállítású csapat rendre az élvonalban végzett az országos versenyeken is. Dániel Péter először juniorként, majd felnőttként is kitűnő egypárevezős versenyzővé fejlődött. 1905-ben a vidék agilis virágzó egyesületének nevezte *Marost* a Magyar Evezős Sport c. újság. 1905-ben a még fiatalabbak aratták a *Maros* sikereit: júniusban Budapesten az MEEOSZ versenyén Budapest Főváros díjáért kiírt versenyben második, a „Vendégek versenye” futamban első; júliusban a Tiszai Regatta Szövetség Szolnokon rendezett versenyén a kezdők számára kiírt futamban ugyancsak első helyen végzett a Nesznera Aladár, Heeger János, Gergelyi László, Kneffel Béla összetételű, Jegessy K. által kormányzott négyes. Ez utóbbi sikert Szolnokról hazatérve július 20-án egy bankettel ünnepelték meg, melyen „a felköszöntők legsikerültebbjét az aradi evezősök szeniorára”, Jankó János művezetőre mondta el Dálnoki Nagy alispán. A János vitéz dallamára átköltött „tószt” sorai a *Maros* tagjai között egymás iránt érzett, évtizedeket átívelő szeretetről, tiszteletről, megbecsülésről – és nem utolsó sorban – vidámságról szólnak:

Rég volt biz az, amikor én  
Evezgetni kezdtem  
Rég volt mikor csapatomat

Győzelemre vittem  
Most már többet nem evezek  
Most csak kiabálok  
Nem is lesz több győztes csapat  
Míg csak be nem állok  
Mert nélkülem négyes-nyolcas  
Mindenik hiányos:  
Az én nevem, az én nevem,  
Az én nevem Öreg Jankó János

A versenyeken való aktív és sikeres részvétel mellett a *Maros* képviselői – különösen Vincze Miklós egyleti alelnök – kivették a részüket a sportág életének megszervezésében. Azt követően, hogy 1892 őszén – felismerve a fiatal klub érdekeit – a *Maros* belépett a Tiszai Regatta Szövetségbe, az országos szövetség létrejöttéhez is tevőlegesen hozzájárultak az 1892. szeptember 12-i első országos értekezlettől kezdve egészen az 1893. március 12-i hivatalos alakuló közgyűlésig. Vincze Miklóst az országos szövetség igazgatósági tagjává is megválasztották, sőt, nevével a kezdetektől, tehát 1893-tól kezdve találkozni az országos versenyeken közreműködő versenybírók névsorában is. 1898-ban őt Vásárhelyi Béla követte az országos szövetség igazgatósági tanácsában a *Marost* képviselve. Az MEEOSZ 1901. évi rendes közgyűlésén Vásárhelyi Bélát választották a Szövetség elnökének. Az év végén már ő fogalmazta meg azt a pozitív tartalmú levelet, mely a nemzetközi szövetségbe való belépésről szólt; s az 1902. március 24-i közgyűlésén az MEEOSZ meghozta a belépésről szóló határozatát. Vásárhelyi Béla a *Maros* Aradi Evezős Egylet elnöki tisztét 1905-ig, a Tiszai Regatta Szövetség és az MEEOSZ elnöki tisztét 1906-ig töltötte be; tisztségeiről 1905-ben aradi főispánná történt kinevezése miatt mondott le.

1900-ban sporttársi szolidaritásról is tanúbizonyságot tett a *Maros*, amikor a zürichi Előre Magyar Evezős Egyletnek elsőként nyújtott segítséget. A 83 korona adományból tudtak versenynégyest vásárolni, melyet hálából Maros névre kereszteltek, s melyben június 23-án Zürichben nemzetközi versenyt nyertek.

Forrásaink néha-néha az egylet általános képét is felvázolják, amiből összességében egy folyamatosan, bár nem drasztikusan fejlődő egyesületet, stabil taglétszámot és szerény hajóparkot ismerhetünk meg. A megalakulás pillanatában 32, 1896-ban 50, 1899-ben 60, 1901-ben 63, 1903-ban 80 működő rendes tagról tudósítanak a források. Az egylet induláskor 2 hajóval rendelkezett; 1901-ben Bécsből használt, de jó verseny nyolcassal gyarapodott a hajópark, ami az 1902. évi közgyűlési adatok szerint összesen

12 hajóból (1 db nyolcas, 6 db négyes, 2 db kettes és 3 db egypárevezős) állt. 1902 májusában ugyanakkor azt a hírt is olvashatjuk, hogy a frankfurti Leux hajóépítő cégnél új versenyhajót rendeltek. Az 1895. évi június 1-jei közgyűlésen elfogadott új alapszabályt a belügyminisztérium 1908-ban hagyta jóvá, s 1909-ben nyomtatták ki. Első cikkelyében az egyleti zászló leírását olvashatjuk: „... Fehér alapszínen haránt és vízszint elosztva négy mező: fent rúdsarokban Arad város színei vörös-sárga-kék, alsó átló iránti sarok vörös-fehér csíkkal, a külső fehér mezőn 'Maros' felírás.”

A *Maros* evezősei az átlagosnál jobban ki voltak szolgáltatva a természetnek, mert a Maros normális körülmények között hajózható ugyan, de nagyon sokszor a rendkívül alacsony, zátonyos vagy éppen a magas vízállás akadályozta a forgalmat. A sporthírekbe is többször azzal került be Arad, hogy a folyó vízállása, jégzajlás megghiúsította az edzést vagy a versenyzést, sőt baleset (pl. vízimalommal való ütközés) és hajótörés is bekövetkezett emiatt. Mindezek ellenére az aradi evezősök krónikása nagyon sok vízi felvonulást, vízitúrát jegyezhet fel, melyekről kezdetben – mint újdonságról és látványosságról – a helyi lapok tudósítottak, később, ahogyan jelenlétük megszokottá vált, már nem számított hírnek. A túrák sorából kiemelkedik dr. Heppes Béla és dr. Nagy Orbán teljesítménye, akik 1906-ban Aradról Orsovára 9 nap alatt 539 km-t eveztek.

A *Maros* versenyzési hajlandósága, kedve érezhetően megcsappant az 1910-es évekre, aminek csak egyik oka lehet a Tiszai Regatta Szövetség aktivitásának csökkenése. Ha versenyeken kevésszer és mérsékelt eredménnyel szerepeltek is, az evezés maga és a túrázások életben tartották a klubot, egészen az első világháború kitörésének pillanatáig. 1914 márciusában még a Fehér Kereszt nagytermében tartott „regatta estélyről”, kabaréval egybekötött táncmulatságról, júliusban „csolnakkirándulásról” olvashatunk az *Arad és Vidéke* hasábjain: két négyesben és egy egypárban, pécskai megalvással Szegedre eveztek Keresztes Gyula, Reicher László, Malmarich főhadnagy, Szathmáry Béla, Petrán György, Nagy József dr., Institoris György dr., Kaiser Elek, Wimmer József (Temesvár), Striffler Ferenc, Valérián László. Július végétől kezdve az aradi lapokban elmaradnak a sporthírek, helyüket a sebesültekről és halottakról szóló kimutatások foglalják el; a háború évei alatt is legfeljebb atlétikai versenyekről és futballmérkőzésekről olvashatunk.

A háború után egy-két évbe még beletelt, mire az újrakezdés lehetősége a sportolóknak, az evezősöknek is megadatott. Az élet normalizálódását 1923-ban érezni először a forrásokban: „Evezős verseny Aradon” címmel kiemelt hír, hogy sok év után július 8-án a *Maros Aradi Evezős Egylet* a zsilip és a *Maros klubháza* közötti szakaszon versenyt rendez az időközben hárommá növekedett aradi, valamint a temesvári evezős egyletek részvételével. Erre a



versenyre külön plakett készült a díjazásra: az álló téglalap alakú plakett közepén balra néző evezős férfialak, a feje fölötti területre gravírozva az egylet neve és a dátum.

*Clubul devine Voința prin preluarea din 1966  
1966. Új tulajdonosok, új név: Voința*



*Atmosfera de club  
Együtt a társaság*



## Az első háború után

A háborút követően a Romániai Sportszövetségek (FSSR) próbálják megszervezni a sportéletet, azonban ez, rövid távon, az anyagiak hiánya miatt, kudarcba fullad. Ezt a bizonytalanságot kihasználva az erdélyi és bánági egyesületek saját szövetséget hoznak létre, megfogalmazva ilyenképp ez bizonyos autonómia-igényt. Így aztán, 1921-ben két sportszövetség létezett, egy központi Bukarestben, és egy erdélyi és bánági. A központi szövetség azonban megtalálja a módját, hogy semlegesítse az autonómia törekvéseket. 1921 április 21-én lép életbe az a rendelet, amelynek értelmében az országot hét sportkörzetre, tartományra osztják. A nyugati tartományt Arad, Temes és Hunyad megye alkotta, központját Aradra helyezték. Két év múlva, 1923-ban jön létre a Sportnevelési Nemzeti Iroda, melynek feladata közé tartozott a nemzeti bajnokságok rendezése. Megemlíthető, hogy az iroda megszervezése, szabályzatának kidolgozása létező aradi sportegyesületek (Maros, Regatta, Hellas) mintájára készült. Nem mellékesen az első országos evezős-bajnokságot Aradon rendezik 1924-ben. Két évvel később a aradi szövetség, az országgal karöltve kéri a nemzetközi szervezethez való csatlakozásukat. A Nemzetközi Evezős Szövetség luganói közgyűlésén elfogadják a román kérést, és Dániával egy időben, az ország belép a nemzetközi szövetségbe. Az aradi elsőbbség még éveken át meghatározza a romániai evezős-sportot, 1931-ben, például, Arad polgármesterét választják a Román Evezős Szövetség elnökének, amely ekkor még Aradon székel. 1937-ben költözik Bukarestben, de még a háborús autoriter rezsim is elismerik Arad fontosságát e téren, meghagyva a tartományi autonómiát. A háború végéig a sportban a káosz uralkodik, nem ritkán kimondottan propaganda célokat hajhászva. Nem kevés régi, nagy hagyománnyal rendelkező klub szűnik meg antiszemita meggondolásokból. Ilyenek voltak Aradon az AMEFA, Macabi, Kadima, Sparta. Azonban ekkoriban a hagyományos Arad-Temesvár versengés helyettesítette az országos versenyek hiányát. A két város minden lehetőséget megragadott a versenyzésre, így jött létre az Aradi Hölgyek Trófeája. A két város gazdagjai találták ki, hogy feleségeiknek is szerezzenek sportörömekeket. A gazdag hölgyek különös szerepet kaptak a hajók megkeresztelésénél. Egyébként, a két város versenyzői tíz számban indultak, természetesen az a város győzött, melynek versenyzői hat számban diadalmaskodtak. Arad már a nyolcadik szám után győztesnek mondhatta magát.

## A második után

Az aradi evezősport gyorsan magához tér a második világháború után, alig egy évvel a békekötés követően, már három klub működik a városban. '945 szeptemberében helyi versenyek zajlanak aradi, bukaresti és temesvári részvétellel.

Aradiak uralják az első nemzeti bajnokságot, hét első helyezéssel a tíz versenyszámban. A XIX század végén létesült club hagyományait a CFR csapata folytatja négy első helyezéssel a felnőttek és ugyancsak négygel a juniorok versenyében, e mellett még három számban érnek el dobogós helyezést. A Regatta csapata, a későbbi iskolás sportklub egy első helyet szerez, és szintén bajnokot avat a Hellas csapata, később az UTA evezősrészlege. Bátran elmondható, hogy a múlt század közepén a román evezőssport fővárosa Arad volt.

Természetesen a kommunista propagandának jól jöttek ezek az eredmények, melléjük pedig az egyéb sportokban – kerékpár, ökölvívás, labdarúgás, atlétika, tenisz és sportlövészet – elért kimagasló aradi eredmények. Saját hasznukra sajátították ki ezeket, mintha nem a városban nagy hagyományoknak örvendő sportmozgalom eredményei lennének. Nem mellékesen, egészséges rivalizálás zajlott az aradi klubok között, a nagy hagyományokkal büszkélkedő CFR hamarosan szembe találta magát az ITA, a TEBA és egyéb kisebb csapatok versenyzőivel. Az ITA a Hellas bázisát veszi át, kialakul a vagongyári evezős iskola, kimondottan munkásokból, akik szabadidő sportként űzték az evezést, ám a versenyeken a Regatta színeiben jelentek meg. A TEBA gyár új csapata eleinte a CFR bázisát és csónakházát használta, de tervbe vették saját bázisuk felépítését a Trajan híd közelébe. Bár a terv nem valósult meg, a klub 4+1-es lánycsapata 1946-ban országos bajnokságot nyer.

A Glória evezősei a habárú alatt csupán ifjúsági csapatokat állítottak ki, ennek ellenére már 1945-ban, az Aradon rendezett országos bajnokságra képesek voltak kiállítani egy nyolcas egységet. Nem sokkal ezután a klub a szakszervezetek tulajdonába kerül, nevét Progresulra változtatva. '946-ban a Regatta is nevet változtat, és a így kialakult Motorul már a következő évben két bajnoki címet nyer a Galacon rendezett országos bajnokságon, az egyiket éppen a nyolcas hajóval. A CFR remek ificsapatot hoz létre, amely aztán a felnőtt versenyeket szintén uralja az elkövetkező években. '947-ben Orsován rendezik az országos bajnokságot. A CFR sportolói tarolnak: Vladimir Motiu a junior egyesek címét hódítja el, a felnőtteknél, ugyanebben a számban Isaia Gabor győz, de bajnok lett a Spita-testvérek, Parcurar. Miklósy, Oravetz, Mihalcovici, Iancovici, Czega összetételű nyolcas is, valamint a Porutiu,

Floroiu, Maimon, Ziegler összetételű női négyes is. Egy évvel később, a Snagov-tavon rendezett országos bajnokságon a CFR sportolói megvédték címeiket.

A CFR mellett, az ötvenes évekig, a Motorul versenyzői tűntek ki országos versenyeken, ezt követően az aradi evezés holtvágányra került. A magyarázat rendkívül egyszerű, a klubok főként junior-csapatokat foglalkoztak, hogy a legtehetségesebb fiatalokat aztán bukaresti csapatok igazolhassák le. A fiúk esetében ez annyira törvényszerű volt, hogy a kötelező katonai szolgálat alatt, a tehetséges evezők kizárólagosan a hadsereg (CCA), vagy a Belügyminisztérium csapatához (Dinamo) kerültek.

Így történhetett, hogy a Helsinkiben induló román nyolcas összetételében heten és a kormányos aradi származásúak voltak: Nica, Macinic, Iancovici, Pongratz, Szimcsák, Vlăduț, Bergesz és Corneliu. Már a Dinamo vagy a CCA sportolói, akik azonban vagy a CFR-ben vagy a Motorulban kezdték el pályafutásukat.

Az 1953-ban rendezett Bukaresti Világifjúság Találkozó evezősei kivétel nélkül aradiak voltak, két év múlva pedig, a Belgiumban rendezett Európa Bajnokságon induló román négyesből hárman: Măcean, Szimcsák, Pongratz, Aradon kezdtek el evezni.

'53-ban megalakul a Voința sportegyesület evező és kajak-kenu részekkel, anélkül hogy külön anyagi bázissal rendelkezne. Valójában hajókkal sem rendelkeztek, a Motorultól kölcsönözték ezeket miután egy év múltán a Constructorul-telepre költöztek. Edzőjük, Lascu, a Motorul evezőse volt, ennek ellenére az új klub juniorjai rendre felhívták magukra a figyelmet az országos versenyeken. Két évvel megalakulásuk után, 1955-ben, nyerik az első országos ifjúsági bajnoki címet női kormányosnégyesben, Stoian Ecaterina, Zakay Elisabeta, Wagner Maria, Belco Agneta összetételben. A kormányos az edző, maga Lascu volt. E mellé jött még egy második hely a női négypárevezősben, és egy harmadik a ugyanabban a számban a fiúknál. A következő évben még négy országos ezüst kerül a klub eredménytáblájára, ezúttal a négyesek mellett a fiú és lány ketteseknek sikerült ezüstérmet szerezniük.

1956-ban a CFR anyagi bázisa, a csónakház is, átkerül a Voințăhoz. A CFR akkor már szinte csak szabadidősportként használta a bázist, versenyeredményei teljesen elapadtak. Így aztán 12 évvel a megalakulás után, 1965-ben, a Voința már ötven hajóval rendelkezett és hatszáz igazolt sportolóval. Nem mellékesen, 1956-ban jön létre a Maros-Bega bajnokság, aradi és temesvári egységekkel. A verseny két fordulóból állt természetesen, az egyik a Maroson a másik a Bégán zajlott. Az ifjúsági evezés ekkor élte Aradon fénykorát: a juniorok két korcsoportban

versenyeztek, és több párevezős számban mint addig.

De az evezés mellett a kajakozás is eljutott Aradra. Az első kajakosok Aradon Constatnin Bojescu, Marcel Ionescu, Budacsek és Erdős voltak. Szinte az összes evezős-klub – CFR, ITA, Metalul, Gloria, Progresul, Voința – létrehozta a kajak-kenu szekcióját. Talán ez a magyarázat arra, hogy az ötvenes évek végén az evezősök eredményei alábbhagytak, a következő országos címre egészen 1960-ig kellett várni. Ez Ruppert Géza és Oschlager Günther nevéhez fűződik, akik a juniorok kettesében diadalmaskodtak. A hatvanas évek eleje komoly fellendülést jelentett az aradi evezős-életben, a Voința ifjúsági sportolói többnyire dobogós helyezéssel tértek haza a nagy versenyekről. És ekkor tűnt fel az aradi evezés első nagy csillaga, Ana Tamas, aki 1962-től kezdődően háromszor nyeri meg a felnőtt egyes országos bajnoki címét.

Mint láttuk, a háborút követően egészen 1963-ig Aradon hat evezős-klub működött: a CFR, amelynek anyagi bázisát és a csónakházát a Voința veszi át, a háború előtt Regatta, amelyből lesz a Motorul, később Strungul, végül a Sportiskola. Az AMEFA teljesen felszámolódik a háború éveit követően, a Gloria, amely Progresul néven fut még egy darabig mielőtt teljesen megszűnne. A Hellast átveszi a textilgyár klubja, az ITA, végül a TEBA, amely egy országos bajnoki cím megszerzése után anyagi gondok miatt megszűnik.



*Trofeul Federației de pe Tisa din 1897 câștigată de echipajul de patru cu cârmaci al clubului Maros  
A Tiszai Regatta Szövetség vándordíja, amelyet 1897-ben nyerte az Egylet kormányos négyese*

## Emberek és tények I

### *Beszélgetés valakivel, aki majdnem mindent tud az aradi evezésről: Tiberiu Ţiganu*

*Hogyan született meg a klub, amelynek a csónakházáról beszélünk? Milyenek voltak azok az aradiak, akik eldöntötték: kell az evezés?*

*Mielőtt válaszolnék, elmondanám, hogy a sport az aradiak számára védjegy. Ezen belül az evezés a királynő, egy olyan sport, amely több száz érmet, helyezést hozott Aradra, országos és nemzetközi versenyekről, és akkor még nem említettem a négy olimpiai érmet.*

*A magyarázat a Maros, természetesen. A hajózás*

*adott, és az evezős sportok rögtön angliai megjelenésük után elterjedtek itt is. A Maroson árut szállítottak, és cseréltek, nagyon fontos sóút volt, természetes, hogy az evezés mint sport gyorsan gyökeret eresztett errefelé. Az osztrák-magyar időkben Arad az ipari fejlődés egyik keleti fellelővárára volt. Gyárak és cégek, különféle vállalkozások indultak be itt, virágzott a kulturális és szellemi élet, természetes, hogy a sportnak is szerep jutott. 1874-ben Korcsolyázó Társasággal kezdődött.*



### **Szerteágazó igényekről beszélhetünk, tehát?**

Valóban. Az egyre emelkedő jólét és életszínvonal előbb-utóbb meghozza az eredményeket. Egyre több aradi jutott el külföldre, nyugati iskolákban, egyetemekre, Pozsonyba, Budapestre, Franciaországba, Angliába. Főleg ott, az evezés az egyetemekhez kapcsolódott, amolyan akadémikus sport volt. Zárójelben említtem meg, hogy egy aradi két győztes oxfordi hajóban evezett. Nem csoda, tehát, hogy az 1890-ben létrehozott Maros Evezős Egyletet külföldről hazatért fiatalok hozták létre, angol mintára.

### **Más szóval megfertőződtek a 'vírussal', a sport szeretett vírusával?**

Valóban. Ezek a klubok minden szempontból angol mintára készültek

gentleman-klubok voltak, nagyon jól kidolgozott szabályzattal és szigorú felvételi kritériumokkal. Nem akárki lehetett tag. Az érettségi, ami abban az időben a mai egyetemi diplomával ért fel, elengedhetetlen volt, elég magas volt a tagdíj, és a nők legfeljebb látogatóba jöhettek hétvégén.

### **A tagdíjból tartotta fenn magát a klub?**

Nem kizárólagosan. Voltak támogatók, manapság szponzoroknak neveznék őket, hiszen a tagok az aradi társaság leggazdagabb rétegéből kerültek ki. Voltak köztük gyárosok, kereskedők, pénzemberek, magas rangú hivatalnokok. Kiválóságnak számított egy ilyen klubhoz tartozni. Érdekesség, hogy még ezelőtt az Egylet előtt létezett egy másik a Ligeti Tavon. Ez volt a Korcsolyázó Társaság, melynek tagjai nyáron eveztek a tavon. Néhány csónak, kimondottan szabadidő-evezésre, az ötvenes években még látható volt a Menyházai tavon. É érdekes az is, hogy nem lehettél evezős, ha nem tudtál úszni, és itt az aradiaknak volt egy különös előnyük. Egy helyi patikus még 1825-ben épített a Marosra egy úszó medencét. Nem volt egyszerű, a várban állomásozó csapatok tiltakoztak, mondván, olyan mint egy megfigyelő-állás, amelyről kémkedni lehet. Aztán 1845-ben megjelent az első úszást oktató tankönyv. 1860-ban megépül az első szilárd medence a városháza mögött, a mai Eminescu park helyén. Ezt, 1891-ben, át is veszi a Maros Egylet.

### **Más szóval a klub nem kimondottan versenysportcéllal jött létre...**

A fogalom nem is létezett akkoriban. A társasági életet, a kikapcsolódást szolgálta, a versenyzés később alakult ki, amikor egyre több ilyen társaság alakult. Szegeden akkoriban már volt evezős-klub, nagyjából a mieinkkel egy időben alakul meg Temesváron, ezért aztán 1892-ben már megszervezik az első evezős-versenyt a három város között. Mi több, a három város szövetséget hoz létre, amely aztán az országos szövetség kialakulásához vezet. Irigység és egészséges versenyszellem, nehezen különíthető ekkor még el. Az egyik leginkább hagyományföltő aradi sporttársaság, az Aradi Torna Egylet, megirigyelve a Maros sikereit, evezős részleget hoz létre, Hajós néven. Nem szerepel valami fényesen, néhány fiatal megveszi, és ez adja a későbbi másik sikeres aradi evező-klub, a Regatta, alapját.

### **Térjünk vissza a Maroshoz, a mostani Voința elődjéhez...**

Az elején az öltöző barakkszerű tákolmány volt, a hajókat is ilyen ideiglenes

jelleget hangárokbba tartották. A mólóra vezető létraszerűség nem volt egy leányálom. Fontos tudni, hogy a klub a nyári filmszínház mellett volt. A figyelem központjába, más szóval. Nagyon sokan nézték, amint az urak kieveznek a folyóra. Aztán, ahogy megalakultak a többi klubok is, kialakult a versenyszellem. Arad egyszer csak azon vette észre magát, hogy rajong a sportért.

### **Divatnak is mondható...**

Is. Élvezem, hogy a magyar is és a román űi ugyanazt jelenti. Valóban egyre nagyobb divat. Ne feledjük, sportlapok jelennek meg, ezek hírverést jelentenek, híressé válhatsz mint sportember. Hamarosan sportévkönyvek jelennek meg, ez még jobban jelzi a sport szerepét a társadalom életében.

### **Hogyan lehetséges, szerinted, hogy itt van ez a száz éves épület, amely megszakítás nélkül szolgálja az evezést. Még a kommunisták sem rombolták le?**

Azért jó ha világosan fogalmazunk. Megalakulásától kezdve egészen a kommunista hatalomátvételig a klub angol szabályok szerint működött. Komolyság és hűség, szigorú anyagi háttér. Gentleman-szellem. Az első világháborút követően a dolog vajmi keveset változott, hiszen a klub továbbra is a vagyonos elité maradt, nemzeti hovatartozásra való tekintet nélkül. Belőle még két további klub válik ki, a Hellas, melyet később át vesz a textilgyár, ITA néven...

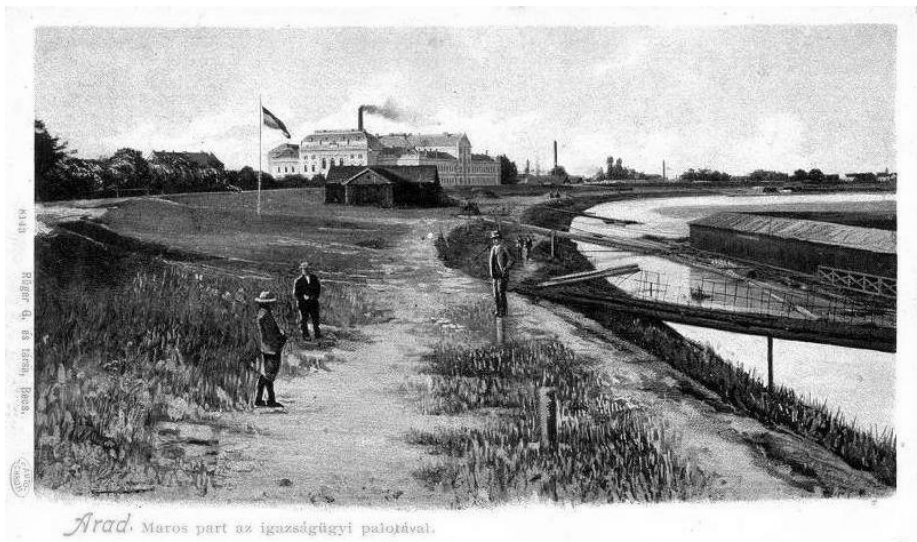
### **Ha igaz, egészen 1930-ig a Román Evezős Szövetség is Aradon székelte.**

A polgármesterünk volt a szövetség elnöke. Ez a magyarázat: komolyság, becsületes hozzáállás, megfelelő anyagi támogatás, és, természetesen, a Maros, amely adta a lehetőséget. Sajnos II Károly hatalomátvétele és az azt követő légionárius-rezsim teljesen szétzilálta a sportmozgalmat. Már 1940-ben a klub a Kereskedelmi Kamara ellenőrzése alá került, 1943-ban pedig megszűnt. Ami érdekes, bár a kommunisták az evezést burzsuj-sportnak tartották az elején, nem nyúltak az anyagi bázishoz. Nagy szerencse volt, hogy a vasutakhoz kerülve, mint CFR, egy Poruczi nevezetű sportszerető ember felelt érte, akinek a lánya bajnokságot is nyert. Valahol szerencse is kellett hozzá. Aztán a többi sportok, melyeket erőszakkal honosítottak meg a klubban: birkózás, kerékpár, teke. Végül elfogyott a pénz, beütött a válság. Igazi 'kupleráj' alakult ki, a focin kívül semmi sem érdekelt az elvtársakat.

Oda jutott az evezés, hogy parasztszekereken szállították a hajókat a vonatig, el lehet képzelni!

### **Miért tűnt el végül ez a hagyomány?**

Mindenek előtt a hajók ára. Aztán a két nagy klub, a hadseregé meg a belügyminisztériumé, a Steaua és a Dinamo, tönkretették a vidéki kis egyesületeket. A legnagyobb tehetségeiket elszipkázták, babér már csak nekik termett ezután.



***A Maros-part a csónakházzal 1905-ben  
Malul Muresului in 1905 cu baraca clubului***



***A móló 1930-ban  
Pontonul in 1930***



## Emberek és tények II

*Nem mindennapi történet:  
Peloc Piroska*



Nem szeretnék én az előtérbe kerülni...

**Nem erről van szó. Az evezésről írunk egy könyvecskét, emberekről embereknek, a történetről, erről a csónakházról. Honnan az evezés szeretete nálad?**

Traian Magheru, atlétika edző vezetése alatt kezdtem el 14 évesen sportolni. Egy idő után egyszerűen nem fejlődtem tovább, ezért Magheru úr kézen fogott és elvitt az UTA evezőseihez. Aztán a Sportiskolához kerültem, majd a Voința-hoz. Röviden, így kezdődött a sport és evezős pályafutásom.

**Na és a Voința-szeretet hogyan alakult ki?**

Az elején egyáltalán nem volt az. Irigyeltem őket. Miközben minket edzés után hazaküldtek, a vointaban edzés után is együtt lehetett maradni és szórakozni.

### **Mint egy családban...**

Igen. Aztán, ahogy kinőttem az ifiből Lascu-bácsi áthozott ide. Mindjárt az első évben harmadik lettem az országos bajnokságon úgy, hogy benne voltam mindkét kettesben. Azt találtam itt amire számítottam: egy nagy, családias légkört, evezősökkel, kajakosokkal, kerékpárosokkal, tájfutókkal és hajó modellezőkkel.

### **Igen, ezt a családias hangulatot én is irigyeltem, amikor később mint te, szintén a Sportiskolában eveztem.**

Ez volt a vonzóerő, annak ellenére, hogy nem voltak különösebb eredményeim. Talán ennek a sportnak a szelleme fogott meg. Én űztem több sportot, a családban, ismerőseim között is van mindenféle sportember de az evezés, az mást jelentett számomra. Az biztos, hogy kemény és ugyanakkor bonyolult sport. Talán kevesen tudják, hogy az alapok elsajátítása milyen komoly munkával jár. Meg kell tanulni a mozdulatok kordinálását ahhoz, hogy egyáltalán a hajóban maradj és ne borulj. Aztán maga az evezés technikája következik, és akkor még nem beszéltünk a versenyzésről. Mondjuk, egy kamasz hamar megtanulja az alapokat, ám aztán következik a neheze. Az apró részletek és titkok, amelyek elvezetnek oda, hogy egyre több métert tudsz megtenni ugyanannyi idő alatt, és ez mind olyan dolog, ahol minden összefügg. Azt hiszem a koordinációs készség a legfontosabb az evezésben.

### **Miért döntöttél úgy, hogy az evezés megmaradásaért dolgozz, amikor az evezés divatja eltűnni látszik Aradon?**

Ezt még eddig senki sem kérdezte. Bonyolult és hosszú történet. Úgy kezdődött, hogy 1982-ben összeházasodtunk Matyival (Peloc Mátyás). Ő akkor sportvezető és kerékpár edző volt a Vointában. Született két lányunk, éltük szépen a mi kis családi életünket de a legfontosabb kihívás még ekkor is a klub maradt. Képzeld el, házasságunkat követően, a szüleim ajándékoztak nekünk egy kocsit, egy Daciát. A későbbiekben alig-alig láttam az autómert mert szinte állandóan úton volt a klub versenyein. Ugyanúgy volt a férjem fizetésével is, többé kevésbé sportfelszerelésre ment el, olyanokra amiket nem lehetett a kereskedelmben kapni csak privát

úton beszerezni külföldről: küllők, tömlők, váltók stb. Aztán a lányok, Amália és Zita, felnőttek, döntenünk kellett. A lányok egyetemi tanulmányai Budapesten, a családi kiadások valamint a klub fenntartására már kevésnek bizonyult a családi büdzsé. Meg kellett találni a legkevesebb veszteséggel járó középutat, hogy jusson mindenre. Ezt még nem meséltem el senkinek. Eladtuk a lakásunkat, a lányoknak vettünk egy kisebb lakást Pesten, mi pedig ide költöztünk a klubba. Mindenesek 75

lettünk: portás, éjjeliőr, könyvelő, edző, titkár, amit akarsz.

### **Kellett hozzá bátorság!**

Tudtuk, mi vár ránk, szükség volt a bátorságra. Arra is számítottunk, hogy jönnek a 'jóakarók' : na nézd, Peloc-ék Maros-parti villába költöztek. Nagy kérdés volt, kibírjuk-e, megyünk tovább vagy beletörük a bicskánk. És mentünk. Megérkeztek a rosszindulatú támadások menetrendszerűen, senkit sem érdekelt, miért költöztünk ide, valójában mit is csinálunk itt. Talpra kellett állítani a klubot azzal, ami volt. Csakhogy semmi sem maradt, nulláról indultunk. Levéltárakban kutattunk, a klubnál alig maradt valami a Voința-időkből, az interneten kerestünk információkat, a Nemzeti Levéltárban, földhivatalban. Sorozatosan érkeztek a fenyegetések arra vonatkozóan, hogy a klub épülete törvénytelenül foglalja a helyet a Maros parton és, hogy lebontásra kerül hamarosan.

### **Mikor történt ez?**

2005-ben. Azt mondták, átfognak itt alakítani mindent. Erre jött a gondolat, hogy csak kell legyen valami arról, hogy ki és mikor építette a csónakházat. Száz éves épületről lévén szó. Őszintén mondom, nagy boldogság volt számomra, amikor megtaláltuk a klub építkezési engedélyét a Nemzeti Arhívumban. Ezáltal bizonyításra kerülhetett, hogy 1925-ben kezdték el a klubház építését, és 1927-ben fejezték be az Aradi Maros Evezős Egylet nevére szóló engedélyek alapján. Aztán megismertem a Maros Egylet történetét, meggyőződtem mennyi munka, remény és szeretet van ebben az épületben, és ekkor határoztam el, hogy nem hagyom veszni az elődök erőfeszítéseit. Amikor majd sikerül felújítani, rendbe tenni az épületet, beindítani a sportéletet, akkor fogom csak elkönyvelni, a teljesített küldetést.

**Hogy megy az élet most a Voinçanal. Hogyan találjátok meg a sportolókat. Emlékszem, én úgy lettem evezős, hogy az edző megjelent a suliban, ahol tanultam, és feltette a kérdést: ki szeretne csónakázni a Maroson?**

A nagy klubok így toboroznak még ma is. Fizetett edzők bejárják az országot és válogatnak. Mi azok közül válogatunk, akik felkeresnek minket. Mi csak az alapvető feltételeket tudjuk biztosítani a sportolóinknak, nem ígérhetünk semmi rendkívülit. Ha látjuk, hogy eltökéltek, segítünk abban, hogy fejlődni tudjanak.

## Mesélted, hogy van a klub nevének egy története. Talán innen jön a sportolók eltökéltsége, akarata?

Igen, ez a valóság. Amikor látjuk az eltökéltséget, a komolyságot, a munkát, segítjük őket legjobb tudásunk szerint. Hogy versenyekre jussanak, minél többre, ugyanis ez a legfontosabb a fejlődésükhöz.

### Az idén remekül szerepeltetek a nemzeti bajnokságon...

Húsz éve nem volt itt ilyen evezős siker. Valójában az olimpiai edzőközpontokkal versenyzünk, mert alig maradt már az országban hozzánk hasonló evezősklub. Ezek a központok állami intézmények és adott számukra a megfelelő büdzsé. Az idei második helyezés a bajnokságon nagy hajtóerő, sportolóink már nagy hévvel készülnek a jövő évi megmérettetésre. Az egyik közülük konopi lakos. Szinte hihetetlen, ő ötven kilométert utazik, hogy edzhessen. Kerékpározik és evez is. Határozott és nagyon komoly. Vannak ma is fiatalok, akik szeretnének túllépni önmagukon. Így volt ez száz éve, így van ez ma is.

IV. Concurs cu 4 lepeți în luntri regata pentru premiul ambulant fondat de către Primăria orașului Arad 1924 (pecal de argint)

1. *Inamitea Timișoara*: Hoffman, Janók, Gróger, Brunner, cărm. Biledi
2. *Cl. Mureșul*: Z. Ritt, P. Laczay, T. Czégla, A. Hehs, cărm. Gréb.
3. *Cl. de Regata*: I. Domán, A. Domán, C. Auszterweil, St. Havas, cărm. Salamon I. Béla,
4. *Cl. de Regata*: N. Szabó, F. Licker, P. Stern, P. Stern, cărm. Dr. Mannheim.

V. Concurs de începători în luntri regata cu 4 lepeți

1. *Cl. Hellas*: I. Mester, A. Azary, A. Piláth, I. Schmiedl, cărm. Alstädter.
2. *Cl. Mureșul*: S. Nader, T. Hann, Quirini, I. Rottár, cărm. I. Domenkos.
3. *Cl. de Regata*: Pöhm, Kovács, Frick, Fränkl, cărm. Havas.
4. *Cl. de Regata*: Pogány, Gerő, Szántó, cărm. Salamen I. B.

VI. Concurs în luntri regata cu 4 lepeți (pentru Old boys)


1. *Cl. de Regata*: Dr. Brasch, A. Schullhof, F. Sugár, Dr. Salamen, cărm. Dr. Mannheim.
2. *Cl. Mureșul*: Bits, Halmay, Kovács, Striler, cărm. I. Kabdebó

VII. Concurs în luntrile cele mai bune cu 4 lepeți pt. campionatul României și pt. premiul ambulant al damelor din Arad fondat de către Clubul „Mureșul”

1. *Cl. Mureșul*: Ritt Zoltán, Laczay, Czégla, Hehs, cărm. Gréb
2. *Cl. Mureșul*: Jegessy, Csiky, Puy, Unger, cărm. Domenkos.

VIII. Concurs în luntri regata cu 8 lepeți

1. *Clubul Hellas*,
2. *Clubul Mureșul*.



În concurs pe lăa parte numai membrii societăților cari aparțin la F. S. S. R. — Lungimea concursului este 2000 metri, la punctul începătorilor 1500 m și la al Old boys 1000 metri. — Startul este la capătul gardului Fabricii de ciment, iar țilă la capătul gardului terenului de tenis.

A ROMÂNIAI ORSZÁGOS SPORTSZÖVETSÉG megbízásából a „Maros Aradi Evezős Egyesület” és az „Aradi Hajósegylet” rendezésében Aradon 1927. évi július hó 31-én délután fél 5 órakor tartandó

## ORSZÁGOS BAJNOKI EVEZŐS VERSENY

SORRENDJE ÉS FELTÉTELEI:

**VÉDNOKOK:** Ioan Georgescu prefectus, Filetti Zamfir prefectus, Dr. Anghel István, Dr. Avramescu Vasile, Dr. Rebu Ioan, Dr. Barbara Sever, Kinizig János, Fejér Gábor, Babescu Victor, Fülöp Béla, Dániel Endre, Dr. Iancu Cornel, Stern Samu.

**Versenyzsűri:** Elmsk: Dr. Széll Lajos, tagjai: Dr. Köves László, Klein József, Réch József, Schér Lajos.


**Versenytitkár:** Dr. Zabor Imre.

**Versenyjegyző:** Tüdös István.

**Pályabírók:** Dániel Péter, Dr. Sugár Jenő.

**Célibrők és időmérők:** Steiner János és Vejtek Kálmán.

**Indiák:** Kovács Sándor és Dr. Antal György.



I. Egyes (skiff) verseny regatta hajókkal Románia bajnokságáért.

1. *Maros E. E.*: Hehs Ákos
2. *Maros E. E.*: Laczay Péter
3. *Hellas E. E.*: Jankovich Péter.

II. Négyevezős verseny kormányossal juniorok részére.

1. *Hellas E. E.*: Alstädter v. e., Mester József, Azary András, Piláth Antal, Schmiedl József korm.
2. *Maros E. E.*: Jegessy Károly v. e., Csiky János, Puy Aladár, Unger Gyula, ifj. Demenkos Gyula korm.
3. *Hajós E. E.*: Domán János v. e., Domán Sándor, Auszterweil Károly, Havas István, Dr. Mannheim Aladár korm.
4. *Hajós E. E.*: Szabó Miklós v. e., Licker Ferenc, Stern Péter, Stern Pál, Dr. Salamen I. Béla korm.

III. Kettőspárevezős verseny (dubló) kormányossal regatta hajók részére Románia bajnokságáért.

1. *Maros E. E.*: Hehs Ákos, Kleindl Gábor, Jegessy Lajos korm.
2. *Hellas E. E.*: Tóth István, Azary Adam, Neuländer Endre korm.

Arca 10 tel.

**Kétnyelvű plakát, mely az 1927-ben rendezett tartományi evezős-versenyt hirdeti.**

## Emberek és tények III

*Aki nem akarja abbahagyni:  
Peloc Mátyás*



### **Mióta vagy a Vointánál?**

Ötvennyolcban kezdtem, mint sportoló.

### **Kerékpár?**

Dehogy. Akkoriban a kerékpáros részleg épp feloszlóban volt. Röplabdával és asztali tenisszel kezdtem. Az akkori kerékpáros-edző azt tanácsolta, vegyek magamnak egy biciklit, és akkor kerékpározhatok. Ezután eltelt három év.

### **És közben mivel foglalkoztál?**

Mindennel. Még fociztam is. Két évig a Gloria igazolt junior játékosa voltam a tartományi bajnokságban. Aztán 1962-ben úgy döntöttem, egyéni sportot szeretnék. Vettem egy biciklit, megjavítottam a meglévőket, és újraindítottam az akkor már megszűnt kerékpár szakosztályt.

## **Hihetetlen...**

Így volt, pedig. Egy csapatot alkottunk Puterici Teóval, aki mind a mai napig az egy órás verseny rekordját tartja. Az amatőr Tour de France-ban versenyzett, elkerült a Steaua-hoz, aztán a Ploeni-i Metalulhoz.

## **Ez volt a helyzet a kerékpározással mindenhol az országban?**

Nem. Itt Aradon. Minket az UCECOM tartott el. A bukarestiek nem szerették a szövetségeket, Magukat és Ploiesti-et részesítették támogatásban. Harcoltam velük. Mindhiába. Amikor 1967-ben behívtak a seregbe, megszűnt a kerékpározás Aradon. Aztán 71-ben nagy nehezen létrehoztuk újra. A Voința sokat segített akkor. Kaptunk pénzt, vettünk bringákat, Bretoteanu úr mellettünk állt végig. Aztán az új főnök megkérdezte, honnan van nekünk pénzünk. Ez 1975-ben történt, de akkor már megjelentek az eredmények. Ionel Gancea országos szinten is ismert volt már akkor, békén hagytak. Sikerült beszerezniünk ezt-azt külföldről, mert hiába volt pénz akkoriban, nem volt a kereskedelemben minőségi versenyző. Sokan maguk vették meg a kerékpárt, amivel edzettek versenyeztek. Az eredmények alapján a klub vezetőségébe is bekerültem.

## **Mikor volt ez?**

1969-ben. Lényegében én azóta vagyok a klub alkalmazottja. Sokat köszönhetek az akkori vezetésnek. Talpraesett társaság volt, nem hagyták magukat, megküzdöttek a klubért mindenkivel.

## **Gondolom, ez az épület is fontos volt már akkor is a klub életében, a továbbélés harcaiban...**

Így van. Az elején, még 1952-ben, amikor újraindult nálunk az evezés, a hajókat a hajóház melletti barakk-ban raktároztuk. Aztán egybe építették a házzal. Érdekes a szkiffesek és a kajakosok már akkor is kakaskodtak egymással, és ez így maradt napjainkig. Olyan ez, mint a focisták és a rögbizók rivalitása. A focisták büszkék, a rögbizók összetartók. Mellékesen, még manapság is vannak sportvezetők, akik nem tudják, mi a különbség az evezés és a kajak-kenú között. Vízi sport mindkettő, persze, de két különböző sportág. Sikerült azért együtt tartanunk őket. Mi vagyunk Aradon az egyetlen klub, ahol létezik egymás mellett kajak-kenu és evezés. És akármilyen nehéz is volt, mindig sikerült a végén. Elmentünk minden fontos versenyre, nem hagytuk magunkat, pedig, hidd el, nem volt könnyű. 2005-ben úgy tűnt, itt a

vég. Aztán mégis sikerült valahogy.

## Hogyan?

Megtanultunk pályázatokat írni, projekteket csinálni, megtanultuk a finanszírozási lehetőségeket kiaknázni. És lassan megmozdult újra a sportélet a klubban, versenyekre megyünk, jól szerepelünk. Most is Szardíniában is jelen vagyunk egy surf-kajak versenyen, országos dobogós helyeket értünk el evezésben, kerékpárban. Ilyen nem volt már 15 éve.

## Amikor létre jött, az a klub is amolyan szabadidő-klub volt. Manapság létezik még ez az igény Aradon?

Az idősek, volt sportolók, lejárnak rendszeresen. Régen volt három nyolcas hajó, az már 27 embert jelent, rohantak, hogy időben érjenek az edzésre, nehogy hajó nélkül maradjanak. Aki elkésett, kimaradt a hajóból. Volt, hogy meglógtak a suliból, nehogy hoppon maradjanak. Manapság ez nem jellemző. A mai fiatalok zöme nem szeret izzadni, erőlködni. És ez nem csak nálunk van így, egész Európára jellemző.

## Nincsen motiváció, tettekézség?

Talán. De mi sem tudjuk megfelelően ösztönözni őket. Ez két irányból lehetséges. Az anyagi bázis és az edzés-feltételek. A sportolóknak nincsenek képtelen követeléseik. Csak legyen egy hosszútávú anyagi biztonság. Régen a klub szinte mindent biztosított a sportolóknak, ma legfeljebb a legszükségesebbeket. Sajnos, a gondolkodás sem a régi. Nemcsak a fiatalok, a szülei sem értik a versenysport lényegét. Csodálkoznak, miért kellene naponta edzésre járni.



## Emberek és tények IV

**Egy ifjú hölgy, aki tudja mit jelent egy ház:**  
*Iulia Anghel*

**Mi volt az, aminek hatására eldöntötted, hogy építészeti tanulmányt készítesz az épületről? Építészeti értéke vagy a múltja?**

Nagyon szeretem a város építészeti jellegét, a Voința csónakház pedig különösen közel áll hozzám. Talán észrevétlenül lopózott szívembe, hiszen ki tudja hányszor mentem el mellette megcsodálva különösségét. Természetesen ezek amolyan érzéki-érzelmi benyomások voltak, mit jóval később, már mint egyetemi hallgató, tudatosítottam. Ekkor maga a téma adta magát: a feladat az volt, hogy válasszuk ki szülővárosunk egyik épületét, amelyet építészeti szempontból különösen értékesnek találunk. Gondolkodás nélkül a Voința csónakházára esett a választásom. Múltjáról nem sokat tudtam, aztán, mivel ez a feladattal járt, utána néztem a történetnek, s elámultam, amikor rájöttem, 1890-ben kezdődik, s olyan fiatalokkal, akik Angliából hozták magukkal a sportszeretet, s ezen belül az evezést.



**Más szóval, érzelmi viszonyulás volt az elején?**

Igen, ez kétségtelen. Aztán egyre többet tudtam meg: hogy a terv 1892-ből származik, akkor ezen a helyen, a Maros árterületén, két faépület jelent meg, az egyik az öltöző, a másik a hajóraktár. Akkoriban még nem készült el a Kultúr-Palota, helyén szabad terület látható a tervben.

**Idézem városunk nagy építészének, Milos Cristeanak, szavait. Szerinte városunk a folyó ajándéka, a Maros nélkül el sem képzelhető. Te hogyan látod ezt?**

Így látom magam is. A folyó itt mintha megállna egy pillanatra, hurkot vet szinte ott ahol a vár és a strand található. A város ezzel szemben épült ki szerves egységben, előtte a Maros-part, ahol, mondhatnánk, a természet találkozik a civilizációval. A csónakház mindezekhez mérten szinte a középpontban helyezkedik el, háta mögött az adminisztrációs palota, mellette a Kultúr-Palota. A város párhuzamos a Maros folyásával, ám a központi



bulvár egyenes, míg a folyó természetesen kigyózva halad. Aztán ez a két dimenzió város központjában szinte találkozik, a bulvár vége érinti a Maros szélét szinte. És ott ez a csónakház található. Egészen csodálatos.

**Őszintén szólva ez eddig nem jutott volna eszembe. Tegyük fel, hogy nem vagyok aradi. Hogyan győznél meg a csónakház különlegességéről, fontosságáról?**

Az épület, mint minden valamirevaló csónakház, a vízi sportok jellegéből adódóan lett így építve. Mivel árterületen fekszik, magától érthető, hogy időnként víz alá kerülhet. Az arányok érdekesek: a víz felől nézve, a hangár, a hajóraktár dominál, azonban a partról nézve villaszerűsége a szembeötlő. Aztán ott van a repkény, amely szinte eltakarja, évszaktól függően mást és mást mutatva meg belőle. Az épületnek valójában négy arca van, attól függően, honnan közelíted meg, azonban ezek szerves egységbe olvadnak. A legfontosabb a vízre néz, vonalaival, éleivel dinamikusságot sugallva, a negyedik oldal, most egy nyári kertre támaszkodik, a régen a nyári mozi volt itt. A déli oldal a parkra néz, aztán a nyugati, amelyet teljesen elborít a repkény, a sétányon kikapcsolódók felé. Ebből következően a tető is összetett, több sík található. Bár a húszas években készült, stílusa mégis a XIX század végi jellemzőkre utal, eléggé eklektikus, a dekorációk, delfinfigurák, kagylók, nyilván hangsúlyozzák az épület rendeltetését. Parányi szecessziót is érzékelhetünk a dekorációkban. Azt hiszem, 1928-ban az eredeti faépületek beépültek valamilyen formába a végleges épületbe, amely aztán nyolcvan évig állt különösebb tatarozás nélkül, a második világháborút követően, főleg bővítési célból, volt némi beavatkozás. Összefoglalva, elmondanám a tanulmányom konklúzióját: a mostani Voința sportegyesület 125 éve jött létre, modellt képezve a később szerte az országban – Temesváron, Bukarestben, Marosvásárhelyen – megalakuló egyesületeknek. Csónakháza azonban páratlan akár a várost, akár az országot nézzük, ezért ebből a szempontból egyedülállónak mondható.



## Emberek és tények V

### *Egy ember, aki nem csupán emlékezik:*

*Őszintén szólva, felkavart, amikor beléptem a Voința csónakházba, bár számolni sem tudom, hányszor fordultam meg itt az életemben. Felismertem az egyik hajót is, amelyben sokszor eveztem, el is fordítottam róla a tekintetemet. Iancsi, aki annyiszor követte versenyeimet, és intett le az érkezésnél, itt várt rám, most nem mint bíró, hanem barátként.*

Sok mutatni valóm lenne, kezdi, megsárgult fényképek között lapozgatva. Itt van, nézd, ezt a hajót Csehszlovákiában vásároltam, benne eveztem le a Maros Ralit.



### **Mikor volt ez?**

1984-ben. 96-ig bírta.

### **Milyen volt az a Rali?**

Mindenki jött a saját hajójával, itt gyülekeztünk a Vointanal. Volt itt mindenféle csónak. Motoros, kajak, kenu, szlalom. Felvittük a hajókat Lippára kocsikkal, s onnan jöttünk Aradig. Ezek a gyerekek a juniorok a Sportiskolából.

### **Hány évig voltál evezős-bíró?**

76-tól 89-ig az Evezős Bizottság titkára voltam, bíró pedig nyolcvantól nyolcvankilencig. Nézd csak, ez egy fontos fotó. Nyolcvannegyben a Voința nemzetközi versenyt szervezett, UCECOM-kupa néven, négy országból érkeztek versenyzők. Romániából, Magyarországról, Lengyelországból és Csehszlovákiából. Páratlan dolog volt, nyolcvankilencig működött, aztán eltűnt, hír sem maradt utána.

## **Miért hullott darabjaira az evezős-társadalom nyolcvankilenc után, szerinted?**

Egyrészt megszűnt az anyagi támogatás, másrészt leváltották az addigi vezetést. Mindenki fiatalokat akart a mamutok helyébe. Azonban az evezés leépülése korábban, a nyolcvana években már elkezdődött.

### **Miért? Mik voltak az okok?**

Mondok példákat. Olyan csekkeket kaptunk a szövetségtől, melyeket nem váltották be sehol. Elmentünk a Turisztikai Vállalathoz, ott csúszópénzt adtunk, így azok beváltották. A versenyeken nem lehetett csekkel fizetni, ott a készpénz volt az úr. Csúszópénz nélkül már sehol sem lehetett boldogulni. Adtunk a szálláson, adtunk a gépkocsivezetőnek, aki a hajókat szállította...

### **Mennyire tartod fontosnak a város szempontjából ennek a sportegyesületnek a létezését?**

Pontosan nem tudnám megmondani, de az biztos, hogy kiemelkedő volt a szerepe a vízi sportok aradi történetében. Olyan versenyeket rendeztek itt, melyekben mostanság még csak nem is reménykedhetünk...



## Én és a Voința

*Lucian Valeriu*

Bruno, Amado és Rășinari...nem sokan merték utánuk csinálni..., legfeljebb öten a százból: levetkőztél, gönceidet ott hagytad a mólón, és beúsztal alája, átúsztal alatta, a sodronyok között, dacolva a meglepetésekkel, mindazzal amit a Maros odahurcolt időtlen idők alatt, és fogta ott foggal-körömmel. Halálos volt a harapása, a Maros part legendáiban lebegtek a hullák, ha volt benned ideg végighallgatni őket. Legtöbben kamaszok. Az egyik azt hitte, vég a mólónak, s amint a felszínre bukott levegő után kapkodta, fejét beverte egy sarokvasba, elájult, három nap múlva találták meg a Hármas-Szigetnél, kockát vetett rá a halál, azt mondták. Egy másik az árral szemben úszva akadt fel a huzalok közzé, a folyó megbüntette szemtelenségéért, mire a mentők kiértek már csak a hulláját tudták kiemelni onnan. Aztán a másikat a csónakházból megjelenő bácsi mentette meg, mesterséges lélegeztetés alkalmazva az összegyűlt társak és bábműködők gyűrűjében, akiknek, elképzelhetjük, imigyen nyújtott át egy leckét a folyó, keményebben mint bármilyen breaking-news amivel azóta találkoztam.

Jó ismerősök vagyunk azóta. Én és a Voința, a csónakház.

A nyolcvanas évek hajnalán kezdtem a passzív jelenlétet, nem értem én fel a azokhoz, akik testiségük folytán jártak arra, a dolgok rendeződtek valahogy nélkülem is a Voința házikójának környékén. Bizony, láttam én azt a házikót mindenféleképpen, és minden évszakban: télen, nyáron, színes vagy fekete-fehér utazásaim során, amikor esett és fút, versenyek és dínomdánomok alkalmával, minden szögből és vonalból, legfeljebb fentről nem. Eddig. Józanul és kábán, halkán és kiabálva, szerelmesen és elválófélben. Emlékeim palotája ez a kis házikó, mindaz amit az aradi természet költeménybe formált számomra, legyen az maga az építészet vagy az elhelyezés, egy titkos rekesz az irodában, egy kerékpár pedáljának a kattanása vagy az evező csobbanása a vízben.

Végül is valahogy összeférhetetlen, én és a Voința, ha filozofikusan nézem vagy csak közönségesen, és annyira együvé tartozók, ha azt látod, amit nézel, s amit akkor látsz költői kapcsolatba lép legmélyebb éneddel. Feltételezem, emlékeim róla még a megszületésem előtti időkből származnak, s ezek már olyanok, hogy hiába változnak, úgy maradnak mégis.

Mint mi, mindannyian.

## Hósiesség

Ando Andrei.

Egy megsárgult fénykép abból a korból, amelyben Arad valósággal fellángolt, amikor megszületett és hatalmasat fejlődött a mi királyi városunk. Emberek a Maros-parton egy rögtönzött híd-félén. Arcukon extázis, önfelelt odaadás. Előttük karcsú hajók a Maros tükrén, amint szelik a vizet, mint árnyak a Vár felől felkelő nap szelíd ragyogásában.

A kép valamikor 189 körül készülhetett, a Kultúr-Palota még sehol, az aradiak pedig a város felé eső parton napozgatnak a hírverő verseny közben. Honnan is gondolhatta volna, hogy történelmi tablót készít egy olyan sport megszületéséről, amely hírnevet és számtalan sportsikert szerez majd a városnak.

Azt mondják az igazi aradi a Marosban tanul meg úszni. Azt is mondják, hogy az idegen aki egyszer megkóstolta a folyó vizét, vissza fog térni. De aradi vagy nem, mindketten bizonyosan felfigyelnek a Maros mellett emelkedő takaros kis épületre, a Voința klub csónakházára. A repkénnyel befutott falak, a tornyocskák, az apró ablakok mintha egy mesekönyvből hozták volna ide. A remekbe szabott csónakház, egy kor tanúja, igazi támpont, ahová minden aradi elirányíthat téged.

1890, az év amikor az Aradi Maros (hogyan másként?) Egylet megalakult nem akármilyen év a város történetében. Ekkor avattak fel egy sor olyan létesítményt, amelyek kiállták az idők próbáját: a Szabadság-szobor, az Andrányi-palota, a Lengyel bútorgyár. Ekkor ünneplik az aradi munkások először Május elsejét. Nem véletlen tehát, hogy ekkor érkeznek az első hajók is Knitzlig báró jóvoltából. A város forr, a versenyszellem áthat mindent, ipart, kultúrát, sportot. Ezek azok az évtizedek, amelyek létrehozzák a város személyiségét, karakterét.

Kilenc évvel az első focimeccs előtt – Augusztus 19, 1899 – az evezés már tömegsport. 1910-ben, az alig 56 ezres városban az Aradi Torna Egylet kénytelen létrehozni az evezős részlegét, kilenc év múltán pedig a Regatta zárja a kört. Elképzelhetjük a felgyorsult változásokat, az egyre növekedő igényt, és a várost mely számára az evezés lett a sport maga.

Úgy tartom tenyerembe ezt a fotót mint becses családi ékszert, nagy idők nagy tanúját arról, ahogyan zajlott az élet a folyó sötét sodrásában. Hány hajó a vízen, hány aradi evezett az árral szemben vagy csorgott le a folyón, hány lányszív dobogott hevesen a kemény evezősökért, lesve minden mozdulatukat.

Amikor 1950-ben megszületett a Voința klub volt mit tovább vinnie, a

győzelmeket és a kemény munkát, hogy újra dicsőséget szerezzen a városnak a nemzeti és nemzetközi versenyeken. Világbajnokok és olimpiai bajnokok, Európa bajnokok és Balkán bajnokok születtek a mesteredzők szívós munkájának köszönhetően.

De szomorúság vegyül a szép emlékek közzé. Hol van már a tavalyi hó, mondhatnánk Villon-al, s a kérdés keserű ízt hagy szánkban. 125 évvel a kezdés után, hatvan évvel az újrakezdést követően, a nagy sikerek emlékeiből élünk, egyéni ambícióknak köszönhetően. Most kezdem érteni a Peloc-házaspár áldozatos harcát, s velük együtt még pár társukét, akik megtesznek mindent azért, hogy az aradi evezőssport ne tűnjön el, maradjon állva és lebegjen a zászló tovább. A dicsőséges évek elmúltak, helyüket átvette a szükség, az aranyérmek csillogása a múlté. A forradalom utáni zavaros időkben léket kapott a klub hajója. Az adminisztrációt nem lelkesíti a hagyomány, a pénzemberek nem látnak fantáziát az evezésben. Ami élet még van benne az ezeknek az egészségesen önfejű, akaratos embereknek köszönhető.

Ez az egész kép, amely a múltból táplálkozik, átível a jelenen a bizonytalan jövőbe, s amelynek szimbóluma a Maros-parti csónakház, egy szót juttat eszembe: hősiés.

Hősiés volt ahogy megszületett, ahogy életben tartották saját pénzükből, hősiés a későbbi bajnokok önfeláldozása és szívós munkája, hősiés az edzők önfeláldozása, akik sokszor a családot se kímélték a magasabb eszme, a sportolók családjának, megőrzésében. Hősiés ahogy most küzdenek, és életben tartják, ahogy megteremtik annak a látszatát, hogy e szegényes környezet továbbra is a kikapcsolódás paradicsoma.

Az aradi evezés eme, igaz és legkevésbé romantikus, hősiesség égisze alatt él tovább, a világverő bajnokok és hősök szellemében. Az gondolom, hogy a Peloc-házaspár nem reménykedik hiába mert eljön újra az idő, amikor, meghaladva a hét szűk esztendőt, fölfedezzük újra a természetes mozgás örömét, az igazi verseny dicsőségét. Eljön az idő, amikor újra hajók hasítanak majd a Maroson, s emlékezni fogunk az ilyen emberekre.

És a megsárgult fotók mellé újak kerülhetnek, az új idők emlékeként.

## Arad evezős-életének kiemelkedő személyiségei

**Andrényi László báró.** Aradon született 1902-ben. Tanulmányait Angliában fejezi be, ahol megismerkedik az akadémikus evezéssel. Visszatérve a Maros Evezős Egylet vezetőségében vállal szerepet.

**Barra Ernő,** kereskedő. 1895-ben született Aradon. Versenysportoló. Tenisz, úszás, korcsolya, vívás, evezés. Több klub (Maros, Hellas, ATE) tagja.

**Bársony István,** sportújságíró, született 1915

**Dr. Botis Aurel,** a Hellas elnöke, a Gloria CFR vezetőségi tagja, sportorvos.

**Ferdinand György,** az Aradi Körzet elnöke, született 1892. Több klubban megfordult mint élsportoló, később, 1920-1930 között a Román Sport Egyesületek Szövetségének titkára, a Gloria CFR titkár, és tiszteletbeli elnöke.

**Holzer László,** 1915, oxfordi éve alatt az 1943-es egyetemi csapat evezőse. Jerembinal Gros Jenő, bankár, 1874, sportoló és a Maros elnöke, nevéhez fűződik az Aradi Hölgyek Trófeája verseny megszervezése.

**Szamosújvári Németi András,** 1867, a Nyugdíjasok Önszegélyező Pénztárának titkára, a Maros Egylet egyik megalapítója.

**Avramescu Aurel,** akadémikus, született Radnán 1903-ban. A Maros egyik kiemelkedő evezőse, ő mondta, hogy az evezés a lángelkűek szenvedélye.

**Iancovici Milivoi,** 1903, a CFR Gloria evezőse. 16 évesen kezd evezni, 1948-ban junior országos bajnok. Később, a Steaua színeiben, többszörös országos bajnok. Az 1948-as olimpián résztvevő nyolcas egység tagja.

**Lascu Petru,** 1926 Arad. Tornával kezdi az ATE-ben, majd 1945-ben kezd evezni a Regattában. 1947 az országos bajnok nyolcas tagja, később edzőként folytatja a klubnál, majd 1953 után a Voinţanal, ahol nyugdíjazásáig dolgozik. Lascu bácsi volt az aradi evezés örökös edzője, több mint ezer tanítvánnyal 45 éves edzői pályafutása alatt.

**Macinic Gheorghe,** Arad, 1926. A CFR -nél kezd el evezni 1948-ban, aztán a Steaua-hoz kerül, ahol tulajdonképpen, Niga Ioan mellett az evezős részleg megteremtője. 1951-ben visszatér aradi klubjába. Több országos bajnoki cím birtokosa, nemzetközi regatták résztvevője, az olimpiai nyolcas tagja.

**Mascan Tiberiu,** Arad, 1929. A CFR-ben kezd evezni, 1945-ben junior országos bajnok, majd a következő évben megnyeri a felnőttek címét is.

**Mihailovici Cornel,** Arad, 1929. A CFR-ben evezős, 1945-ben junior országos bajnok.

**Pacurara Stefan** , Arad, 1928. 1945-ben debütál a Regattában, országos bajnoki címmel. Aztán a CFR-hez igazol, ahol még két bajnoki címet szerez. Pályafutását a Dinamoban fejezi be, ahol még kétszer ér el dobogós helyezést országos bajnokságokon.

**Sárközi Sándor**, Arad, 1927. Az AMEFA evezőse, a Steuanak nyer országos bajnokságot. Hazatérése után a CFR evezős-csapatát erősíti.

**Spita Gheorghe**, Köröskisjenő, 1929. Evezős de kajak-kenuban is versenyez. A CFR-ben kezd, aztán a Dinamohoz kerül, ahol hét evezős bajnoki címet és egy kajak-kenu országos bajnokságot nyer. Sokáig a Bukaresti Voința edzője, nemzetközi sportbíró.

**Sándor István**, Arad, 1951. Építész, sportbíró, sokat tett egy aradi evezős-pálya létrehozásáért.

**Urziceanu(Portiu) Felicia**. Arad, 1931. Több aradi egyesület tagja, sporttevékenysége a Dinamoban csúcsosodott ki. Tizenegyszer évig volt a válogatott csapat tagja, közben 15 országos bajnoki címet nyert. Nyolc Európa-bajnokságon vett részt, ahonnan kilenc éremmel tért haza.

**Weiser Tibor**, Arad, 1910. Miután felhagy Temesváron folytatott egyetemi tanulmányaival, a Marosban kezdi az evezést 1931-ben. Első bajnoki címét három év múlva nyeri, és megvédi a Snagovon a következő évben. A világháború után edzősködik a klubnál, a Voința emlékére rendezi azt a versenyt, amelyen aradi, temesvári, orsovai, bukaresti evezősök vesznek részt.

**Zelinski Sergiu**, Bălți, Basarabia, 1930. Pályafutását 1946-ban kezdi a CFR-ben. A bukaresti katonacsapat tagjaként hét országos bajnoki nyer, majd két érmet a Budapesti Világifjúsági Találkozóon. Az evezős-válogatott edzőjeként, két aranyat 1964-ben a világbajnokságon, majd egy bronzot a Montrealban rendezett Olimpián. Volt elnöke a Román Vízi Sportok Szövetségének, számos állami kitüntetésben részesült.

**Papp Ferenc**, Arad. Futballistaként kezdte, aztán lett a Voința evezőse. Már az első évben junior országos bajnok, és harmadik helyezett egy felnőtt-csapatban. A Dinamo tagjaként 11 országos bajnoksáig jutott, helyezést ért el két Olimpián (Mexico, München)

**Botez (Florea) Mitana**, Bukarest, 1945. A nyolcvanas években a Voința sportolója és edzője. Előtte, bukaresti klubok tagjaként, többszörös országos bajnok, háromszoros Európa-bajnok.



## Elnökök, alelnökök, igazgatók

1890

(Aradi Maros Evezős Egylet) Elnök: II. Edelsheim Gyulai Lipót. Született 1863 nov 1 –én, Salzburgban. Jogász, gyermekvédő és festő.

1893-1932

Daniel Endre – alelnök



1932 – 1942

(Aradi Maros Evezős Egylet) Dr. Széll Lajos - Minden évben alkotni valami maradandót...

(forrás: az Aradon éltem c. önéletrajzból, a Kölcsey Egyesület Fecskés könyvek V. kötetéből)



Aradi bíró, majd ügyvéd, számos aradi egyesület elnöke, egész életét a közért történő munka jellemzi. Már fiatal iskolásként tagja lett az Aradi Maros Evezős Egyletnek, itt szerezte a legtöbb élményt a Maroson való evezés során. Jogi diplomát szerzett Budapesten majd visszatért szülővárosába, Aradra. Állandó választmányi tagja volt az egyesületnek, sokat tett azért, hogy a ma is létező, téglából épült hajóházat megépítsék. 1935-ben az egyesület elnökévé választják és követi alapelvét – minden évben alkotni valami maradandót. „Az első évben tagjaink áldozatkészségének igénybevételével egy új nyolcas versenycsónakot szereztünk be Németországból. A másodikban Szépfalu község határában a Maros mentén egy 600 négyszögöles víkend-telepet vásároltunk meg az ún. Bandi-forrás mellett a magam és néhány barátom anyagi hozzájárulásával. A 3. évben a víkend-telepen minden egyes evezősbajnokunk emlékére egy fát ültettünk el...

1946 – 1966

(CFR) Barbu Stefan, volt futballista

1950 – 1958

(Voința) Goda Oszkar - UJCM Arad reprezentánsa

1958 – 1962

(Voința) Balascau Aurel – UJCM Arad reprezentánsa

1962 – 1991  
(Voința) Vițelar Nica Mihai –



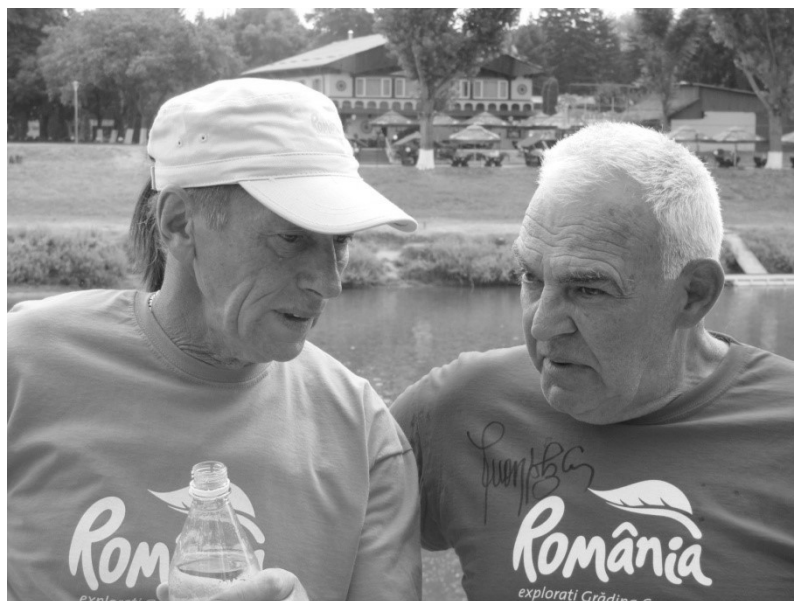
Vițelar Nica Mihai

1991 – jelenleg  
(Voința) Peloc Mateiu (Matyi bácsi)



Született 1943 június 11-én a Bihar megyei Illyén. A klub sportolója 1958-tól, aztán a kerékpáros csapat edzője, 1991-től kezdődően a klub elnöke. Áldozatos munkájának köszönhetően a klub átvészelte az elmúlt

évtizedek nehéz körülményeit, megtartotta legfontosabb csapatait, és megmaradt az ország egyik legráteremtettebb sportegyesületének. 2015-ben a Mol Románia Közösségért Alapítvány Mentor-díját érdemelte ki.



**2014 Botez Eugen dublu vicecampion mondial kaiac 1970-1971 de vorba cu Ivan Patzaichin in fata clubului Vointa**

*Cupa câștigată de echipajul Clubului Mureșul în 1896 la concursul Serbările Milenare*

*1896-ban a millenniumi regattán a Maros kormányos négyese által nyert ezüstkupa Madártávtlat csónakházzal*



*1900-vedere din turnul Primăriei*



*Grup de canotori 1935  
A csónakház előtt*



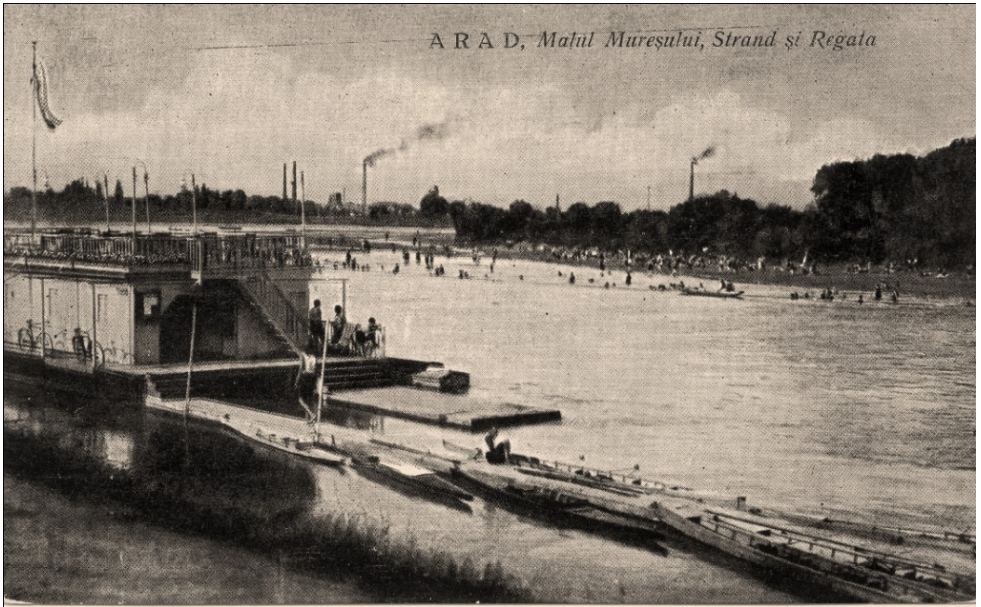
*1927 Ruppert(Dissler) Ana canotoare  
Ruppert (Dissler) Ana, evezős*



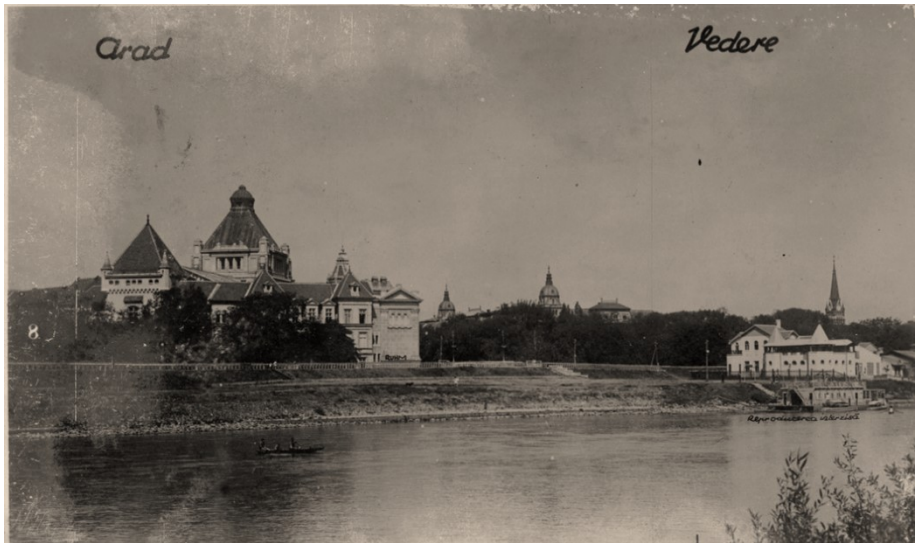
*Echipa castigatoare a cupei Mures in 1935  
Győztes csapat 1935-ből*



*Clubul Mureșul 1940  
Marospart 1940*





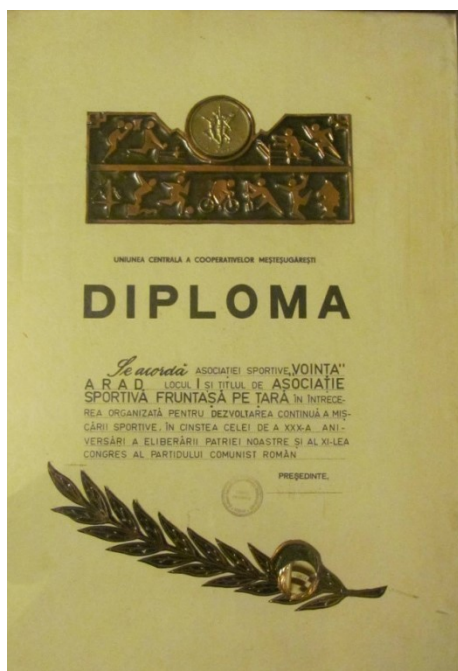




*Clubul Voința la inundațiile din 1970  
Árvíz alatt 1970-ben*



*1972 campioni naționali 4x,  
Bajnokcsapat 1972-ből  
Torneanski P., Vitelar D., Herman I., Tirb I.,  
Bamann S., Lascu P.*



*1982 campioni recordmani ciclism  
A rekorder kerékpáros-csapat*



*2005 Cupa Mureș, sosire la clubul nautic Voința  
Maros-kupa, 2005*



*Aniversare la clubul Voința, 2005*



*2006 Cupa Mureș Veterane*



*2014 Campionatul Național Iași juniori*



*2014 Voința campionă națională bărci dragon  
Az országos-bajnok sárkányhajó-csapat. 2014*



*2015 vicecamioni europeni bărci dragon Auronzo Italia  
Ezüstérem a 2015-ös Sárkányhajó Európa Bajnokságon*



*Evenimente nautice la Voința*



*Sigla clubului*

**Bibliografie:**  
**Források, könyvészet:**

Piros Dénes: Maros-parti nyarak. Az aradi evezés és tenisz történetéből.  
Arad, 1999. 31.

„O istorie ilustrată a canotajului arădean”- autori :Viorel Bitang, Tiberiu  
Țiganu, Vasile Păltineanu; Editura Gutemberg Arad 2012

Fotografii:

Magyar Olimpiai és Sportmúzeum

Magyar Evezős Szövetség

Matolay Tamás

Colecția Regőczi Kálmán

Colecția Voința

Zempléni Múzeum, Szerencs

Ioan Virag