

ANTONIO BORRI – BORI ANTAL

Sümege, 1835. június 12-én 71 éves korában meghalt Bori Antal római katolikus adózó, Volhfart Mária férje¹. Akik Bori Antalt utolsó útjára kísérték a sümegi temetőben, aligha gondoltak arra, hogy a balatoni hajótervezés, építés és vitorlázás egyik úttörőjétől búcsúztak. Sírjára egyszerű fakereszt kerülhetett, temetkezési helye ma ismeretlen már².

Ha a halotti anyakönyv magyar nyelvű bejegyzésének hihetünk, úgy az olasz származású, nem nemes jogállású Antonio Borri, akiből nálunk lett később Bori Antal, 1764-ben született. Születési helye, családja, gyermekora még ismeretlen. Bontz József, Keszthely monográfusa úgy tudja, hogy Bori Antal velencei származású volt, tengeri hajósként távoli tájakat járt be, majd több „nevezetes hajógyárban” dolgozott, mielőtt Fenékpusztára került³. Bontz nem nevezi meg adatainak forrását, így közlését ellenőrizni sajnos nem lehet. Egy ismeretlen, J. E. A. aláírású író 1804-ben Bontzhoz hasonlóan arról ír, hogy Bori Antal tengeri hajósként kezdte pályáját. Az 1804-es leírásban a következőket olvashatjuk Festetics György Főnix vitorlásának parancsnokáról⁴: „A hajó egy Capitano parancsnoksága alatt áll. Ez a kapitány megjárta Kelet-indiát és az afrikai partokat.”

A bécsi Magyar Hírmondó szerint⁵ Antonio Borri, mint „tanult hajós-mester” Triesztből került Fenékpusztára. A kiöregedett Kristóf nevű sószállító gálya pótlására építendő új hajó elkészítésére hozták hozzáuk.

A só királyi monopólium volt a feudális Magyarországon. A Balaton vidéke Erdélyből kapta a sót, amit a Maroson, Tiszán és Dunán hajón szállítottak Dunaföldvárig, onnét szekéren vitték tovább Keszthelyig. Ez adta a gondolatot, hogy a közel 200 km-es szekérút felét olcsó vízi szállítással oldják meg, az út ugyanis a Balaton partján húzódott végig. Ehhez viszont nagy teherbírású vitorlánhajó kellett. Így született meg a Balaton első teherszállító vitorlása, a „Kristóf” gálya. A „gálya” megjelölés arra utal, hogy szélcsend esetén evezővel is haladhatott a hajó⁶. A Kristóf gályát Festetics Pál építtette és 1753. július 26-án került tavunk vizére a Keszthely melletti Fenékpusztán⁷.

Egy 1772-es adat a Kristóf gálya nagyságára utal⁸: „Hép uram felséges császáruk főhajómestere fordult meg Keszthelyen, ahol megnézte a hajókat, melyek

közül a sós hajó éppen akkor 432 mázsa sóval volt terhelve...”

„Hép” neve helyesen írva Hoppe volt és a Rajna vidékéről került Bécsbe, Mária Terézia szolgálatába. Kétségtelen, hogy hajózási ügyekben Festetics Pálnak is Hoppe volt a tanácsadója⁹.

A Kristóf gálya vízrebocsajtása után Dunaföldváról szekéren szállították a sót Keneséig és ott hajóra rakták. Ennek emléke a balatonkenesei „Sólápa” dűlőnév¹⁰. A sót Keneséről Keszthelyre szállította a hajó, ahol az uraságnak „sóháza” volt. A balatonkörnyéki vármegyéket látták el innét sóval, Festetics Pál ugyanis megkapta ezekre az egvedárusítás jogát¹¹. A tóparti településeknek a Balaton vizén adták át a szükséges sót. A laposfenekű Kristóf gálya partközeli hajózott és jelzőágyúval tudatta érkezését. A falvak lakói csónakkal mentek aztán a sóért¹².

A Kristóf gálya Festetics Pál 1782-ben bekövetkezett halála után még majd másfél évtizedig hajózott. Festetics Pál örökösét, Festetics Györgyöt is érdekelte a sószállítás. Ennek érdekében, a szállítás megkönnyítésére 1790-ben megszerezte Szalkszentmárton. Keresztury József udvari agens 200 000 forintért vette meg gróf Amadé Tádétól ezt a birtokot, amit aztán 1790. június 12-én Festetics Györgyre ruházott át¹³. Festetics György akkor alezredesként szolgált még a hadseregben. Magyar ügyet szolgáló politikai magatartása miatt meghurcolták és kegyvesztett lett¹⁴. A király 1791. május 19-én engedélyezte, hogy Festetics György leszerelhesse és elhagyhassa a katonaságot. Május 30-án közölték Festetics Györggyel a királyi döntést és megengedték neki, hogy Magyarországra utazhasson¹⁵.

Festetics György Keszthelyre jött és hatalmas birtokai fellendítésére fordította energiáját. Apja halála után nemcsak óriási birtok, hanem 1 662 000 forint adósság is öröksége lett¹⁶. A nyomasztó adósság takarékossgot írt elő. A keszthelyi uradalmi jószágigazgatóság 1792-ben előterjesztést tett a grófnak, hogy a sóárusítást adják bérbe¹⁷. Az előterjesztésből kiderül, hogy a Kristóf gálya akkor még üzemben volt: „Eddig praxisban volt és Földvarról Keszthelyre, rész szerént szekérre, rész szerént pedig a Balatonon hajó által hordani szokott só...” Az előterjesztésből megtudjuk azt is, hogy a sószállítás nem volt nyereséges vállalkozás.

Festetics György ennek ellenére, nem az anyagi hasznot, hanem a nép érdekét nézve, folytatni kívánta a sószállítást. Ennek megfelelően az előregedett, harminckilenc éves hajó pótlásáról gondoskodni kellett. 1793-ban már Keszthelyen volt az a német „hajóépítő”, akit egy Bernhard nevű linzi királyi híd-mester ajánlott. Ez a német mester azonban nem felelt meg, a gróf új, megfelelő szakembert keresett. Ezt az olasz származású Antonio Borri személyében találta meg¹⁸.

Antonio Borri 1795-ben már Fenékpusztán dolgozott¹⁹. Mint említettük már, Borri Triesztből érkezett Fenékpusztára. Nem egyedül érkezett, Triesztből hajóácsokat is hozott magával. Kezdeti munkája az új sószállító hajó építéséhez szükséges faanyag előteremtése lehetett, amiben a trieszti hajóácsok is segítségére voltak. Az új hajó építéséhez szükséges deszkákat Somogyból hozott fából fűrészelték ki. Bartsch Konrád Domokos 1782-es leírása szerint²⁰ „Somogyban rengeteg az erdő és nincs is más, csak tölgy.” A somogyi tölgyek vágatását még a Bernhard féle német mester kezdte. Választása azonban nem volt megfelelő, ezért az uradalmi mérnök az olaszokra bízta a fák kiválogatását, „akik jobban értenek hozzá.”²¹

Antonio Borri olasz segítőitársait rokoni, baráti körből válogatta. Ez abból derül ki, hogy 1796-ban meghalt Fenékpusztán az olasz Pancetti vitorlakészítő mester²². A keszthelyi r. kat. plébánia halálozási anyakönyve szerint²³ 1796 október 25-én halt meg Fenékpusztán „Vincentius Pancetti, italicus, uxatus” 48 éves korában. A gyászév letelte után Borri Pancetti leányát, Viktóriát vette feleségül, mint erről a későbbiekben beszélünk majd.

Az új sószállító hajó, a később nagy hírnévre szert tett Főnix gálya tervrajzát Sebestyén Sámuel uradalmi „inzseller” készítette el 1796-ban²⁴. Ennek eredeti példánya nincs meg már, a tervrajzot másolatból ismerjük. Itt kell megjegyeznünk, hogy Antonio Borri is készített 1796-ban tervet a Főnix építéséhez. Ezt a tervrajzot a keszthelyi Helikon Könyvtár őrzi²⁵.

Festetics György, amikor Antonio Borri Fenékpusztára került, még csak az új sószállító hajó megépítésére gondolt, a hajókészítéshez szükséges szerszámok beszerzésére nem adott utasítást. Borri magával hozott, saját szerszámkészletét használta és munkatársait is ő látta el a szükséges munkaeszközökkel. Az utóbbi esetben napi 5 krajcárt kapott fejenként az uradalomtól. Az uradalom ezt a terhet esetenként az alkalmazott segéderőkre hárította át. Ez derül ki Gyöngy József keszthelyi tisztartó 1798. május 10-én kelt jelentéséből, melyet az uradalmi „direction” terjesztett be²⁶: „A hajónál dolgozó átsoknak szükséges szerszámai nem lévén, magát azon Legény, ki az el ment Sajkás helett folytatta munkáját, declaralta, hogy most a neki fizetni szokott tíz garas Napi Szám mellett magának szerszámot nem szerezhet, azért ha csak Méltóságos Uraság a szerszámokat

meg nem szerzi, vagy fizetését nem jobbitya, a munkával kénytelen felhagyni . . .”

Ez a helyzet még 1811-ben sem változott, legfeljebb annyiban, hogy akkor már nem Antonio Borri, hanem Bori Antal hajósmester a szereplője. Ez év december 2-án jelenti²⁷ Szajdensvartz János „főinzseller”: „Bori Antal Hajósmesternek a Legényektől járó Garassára nézve való Deductio. Primo. Az ide in Copia mellékelt Specificatiobul kitetszik, hogy a Bori Hajósmester nem csak a mellette állandóul dolgozó két hajós legényektől, hanem a Sopperoktól és a segítségül adott Áts legényektől is kíván garasokat, és ugyan minden napra mindegyiktől 5 garast Bankóba. Mely szerint az egész Pretentioja térszen 534 fl 15 Bankóba, vagy 106 fl 51 Váltóba. És így 315 forintokkal 55 többet kíván, mint sem minden szerszámait specifikálta, melyeket 218 forintokkal 20 akart eladni a Méltóságos Uraságnak. Ennek következtében Secundo. Az alatt irttnak Eő Excellentiája és a Directio által defferáltatván, hogy egy Decutio készítsen, melyből lehuzván az Innep és Vasárnapokat, kitessék, mennyire mennének egy esztendőben két, a Hajósmester mellett folyvást dolgozó hajós legényektől járandó garasok: Ez így következik. (Tertio) Az egész Esztendőnek 365 napjaibul az 52 Vasárnapok és a következő Innep Napok: Új Esztendő, Víz Kereszt, Gyümölcsoltó Boldog Asszony, Husvét Hétfő, Ur Napja, Péter és Pál, Nagy Boldog Asszony, Karátsony, Mindn Szentek Napja, Szent István Martir, Szent István király, Kis Asszony Napja, és még hozzá adván a szokásban lévő Lakozást, marad dolog tévő nap 298, mely szerint egyik legénytől minden napra egy garast Váltóban számlálván, járna 298 garas, az az 14 fl 48 Váltóba, vagy 149 fl Bankóba. Mely summával az alulirtnak alázatos vélekedése szerint a Hajós Mester az idén is megelégedhetne; mert noha az idén a Sós hajónak el készítése alkalmatosságával többet is vásároltak szerszámjai: de a jövő esztendőben annyival kevesebbet fognak használni: minthogy olly különös nagyobb Hajó építések nem lesznek. Sigl. Keszthely, die 2-a Decemb. Szajdensvartz János Fő Inzseller.”

Kanyarodjunk azonban vissza 1795-ös évhez, amikor a magyarul nem beszélő Antonio Borri személyes holmijával, szerszámkészletével Fenékpusztára érkezett. 31 éves volt akkor és még nőtlen. „Borri trieszti fiatal ember, onnan kap két hajókészítőt is” írja Sebestyén mérnök 1796-ban²⁸. Antonio Borrit meghatározott munkára, a Főnix vitorlás megépítésére szerződtette Festetics György. Fizetése 1796-ban évi 75 forint.²⁹ Borrit akkor hajósmesterként említették már. A Festetics uradalom tisztikarához tartozott, közvetlen főnöke az uradalmi főmérnök volt. Késpénz fizetését a tisztikar számára megállapított „konvenció” egészítette ki, ami természetbeni lakást, tűzifát, negyedévenként mért kenyérgabonát, sőt és illetményföld használatát jelentette. A mai fenékpusztai postaépülettől délnyugatra, kb. 150 m-re az ottani tervásatások során egy három

szobából, kamrából és konyhából álló XVIII. század végi kő épület alapfalait találtuk meg, ami feltehetően Borri – később lebontott – lakása lehetett.

Trieszt mozgalmas életéhez szokott, egyedül élő fiatal Borri számára unalmas lehetett az akkori Fenékpusztá csendje. Az uradalmi főmérnök jelentette 1797-ben³⁰: „Bori hajósmestert a tettes Directio rendelése szerint megintettem, hogy a hajó készítéséhez szorgalmasabban lásson, a vadászatot s a városban való gyakori bejárást félre tévén; aki ezt nagyon érzékeny szívvel vette, s hogy a maga menccségére olasz nyelven készítettendő egy feleletet nyújt be, declarálta, a hajó körül azonban most jobban forgólik, már most a fenék deszkáit csinálják be.” Kár, hogy ez az érdekes levél, valamint – mai szóval élve – Bori „igazoló jelentése” elveszett.

Antonio Borri 1795–1797 közt egyedül élt Fenékpusztán. Termékeny időszak volt ez életében. Egész sor, Antonio Borri aláírású tervrajzát ismerjük ebből a korszakból. Fennmaradt tervrajzai műszakilag jól képzett, jó rajzkészségű, tehetséges szakembernek mutatják. Ránk maradt tervrajzainak jegyzékét Iványi Béla összeállítása alapján Tóth Lajos közli³¹. Ezek közül a keszthelyi Helikon Könyvtárban látható Főnix tervrajzát említettük már. A Főnix vízre eresztéséhez szükséges csúsztató szerkezet tervét Antonio Borri névvel írta alá, a szükséges magyarázó szöveg is olasz nyelvű³². A tervrajzon évszám nincs ugyan, de 1796-ban készülhetett, mert 1797 elején jelenti Pagony tisztartó az uradalmi „Directio”-nak³³, hogy a „Tátika alatt az új hajónak vízbe eresztéséhez kívántató ötvenkilenc darab fákat vágattam, megfáragtattam és Fenékbe hordattam...”

Nagyon valószínű, hogy ebben a korai időszakban Antonio Borri a Főnix hajó építése mellett egy kisebb, sport célokat szolgáló vitorlást is készített, feltehetően a Stellát. Talán Borri szakmai tudását kívánta Festetics György ezzel a hajóval lemérni? A Stella színes rajzát, az általa épített többi hajóval egyetemben Borri készítette el valamikor a múlt század elején³⁴. A Stella készítése ideje ismeretlen³⁵. Ezt a hajót Borri rajza alapján így ismerteti Madarassy László³⁶: „A Stella könnyed formájáról és a fedélzet hátsó részére épített színes eső- és napfogó sátorról ítélve, amolyan séta-, vagy kirándulóhajó lehetett.” A hajó hosszát 15 m-re becsüli.

Szinte biztos, hogy Antonio Borri tengeri hajósként megismerte a vitorlázás szakmai fogásait és ő vezette be Festetics György 1785-ben született László fiát a hajózás ismeretébe. Így lett aztán Festetics László a Balaton első sport-vitorlázója. 1808-ban László gróf saját vitorlásán látogatta meg a Főnixen balatoni hajóutazásra készülő Michael Amadeus Eissl osztrák gazdasági tanácsost³⁷, aztán pár napig ő is a Főnix fedélzetén várta a vihar csillapodását. A dühöngő szélviharban „senki sem merte megkísérelni, hogy a szilárdan lehorgonyzott hajó fedélzetén felkeressen bennünket, ezért László gróf a postahajóra küldött néhány evezőst és a tajtékzó

hullámokon szerencsésen eljutottunk a Halász-szigetre. . . . Visszafelé László gróf oly ügyesen és nagy gyakorlattal kormányzott, hogy kis, laposfenekű hajónk mindig középtűt szelte át a fenyegető hullámokat, így épségben megérkeztünk.” Aztán lecsillapodott a vihar és Festetics László vitorlás kirándulásra vitte osztrák vendégét. Ezt a kirándulást így írja le útirajzában az osztrák utazó: „Ez a csend alkalmat adott arra, hogy László gróf jachtján kirándulást tegyünk a Balaton nyugati végéhez. Felhasználtuk a vitorlázatot, mellyel a gróf hajója el volt látva és az árbócra nagy, négyszögletes vitorlát, a hajó elejére a háromszögű orrvitorlát felhúзва, csakhamar elértük azt a helyet, ahol a Zala a Balatonba ömlik.” Festetics László az akkor még meglévő Kisbalatonon Balatonhídvégig hajózott vendégével, ahol a Zala vize elérte a Balatont³⁸.

Festetics László ifjúkori vitorlázó kedvétől és tudásától független az a rendelkezés, amit 1824 júliusában adott ki. Akkor ugyanis elrendelte³⁹, hogy a „fenéki kompokra árbócfák és vitorlák készíttessenek. . . .” A rendelkezés a Tihany–szántódi komp bevált gyakorlatának átvételét jelenti, az ottani kompok ugyanis 1818-ban vitorlával is el voltak már látva⁴⁰. Festetics László rendelkezése tervezési és kivitelezési feladatot jelentett a fenékpusztai hajóépítő üzem számára, amit akkor Bori Antal vezetett még.

Abban, hogy az olasz származású Antonio Borriből Bori Antal lett, jelentős szerepe volt az általa épített Főnix nevű teherszállító vitorlásnak. A Főnix vízrebocsajtása 1797 júliusában történt. A hajó „megáldatása és Phoenix-é lett elnevezetése e folyó hó 15-dikán délután számos Uraságok jelenlétében történt meg” írja a Magyar Hirmondó⁴¹.

A kor embere a magyar haladás jelképét látta az új hajóban, amit a legelesebb magyar költők – valóságos poétai verseny keretében – magasztaltak verseikben⁴². Festetics György méltán volt büszke hajójára, aminek képét még névjegyre is rányomatta⁴³.

Az új, pompás hajó vezetésére megfelelő szakember kellett, ilyen pedig Antonio Borrin kívül nem is volt akkor a balatoni tájban. A fenékpusztai rév⁴⁴ komphajóinak javítása, új kompok építése és tervezése a fenékpusztai hajóépítő üzem megkezdett munkájának folytatását indokolta. Az üzem, amit akkori szóval Hajóarzenálnak neveztek⁴⁵, vezetésére sem találtak volna Antonio Borrinál alkalmasabb személyt. Antonio Borri hajósmesterként állandó alkalmazottja lett a Festetics uradalomnak, hogy a további években új hazája nyelvét megtanulva, Bori Antalként élje le hasznos és tevékeny életét.

Létét és jövőjét biztosító anyagi helyzete, amit 1797. július 2-án rendeztek⁴⁶, a nősülést is lehetővé tette Borri számára. Esküvőjének bejegyzését természetesen hiába keressük a keszthelyi r. k. plébánia esketési anyakönyveiben, a házasságkötés a ma is élő szokásnak megfelelően a menyasszony lakóhelyén, talán Triesztben történhetett meg. Egy évvel később megszületett a házaspár első gyermeke,

akinek keresztelési bejegyzéséből látjuk, hogy Bori Antal – nevezzük így a továbbiakban – az olasz Victoria Pancettit vette feleségül. Említettük már, hogy 1796. október 25-én Fenékpusztán meghalt Pancetti Vince olasz vitorlakészítő mester, akiben a névazonosság alapján Boriné édesapját gyaníthatjuk. A gyászév figyelembevételével Boriék 1797 nyarának végén esküdhettek meg.

A Bori házaspár első gyermekét, Ignácot 1798. április 11-én keresztelték meg Keszthelyen⁴⁷. A szülők latinus névvel, „Antonius Borius, Victoria Pancetti” alakban szerepelnek a keresztelési anyakönyvben. A keresztszülők Piestyánszky Ignác és Villdemir Eleonora voltak, mint az anyakönyvből megtudjuk.

Piestyánszky Ignác prefektus 1797-ig a csáktornyai Festetics birtokot igazgatta, 1797-től a keszthelyi Festetics birtokok uradalmi jószágigazgatója, direktora volt⁴⁸. Feltehetően a csáktornyai Festetics birtok szekerei szállították Antonio Borri holmiját, szerzőségeit Triesztből Fenékpusztára, így ismerkedhetett meg Borri Piestyánszkyval, még 1795-ben. Ez a régebbi keletű ismeretség eredményezte, hogy Piestyánszky elfogadta a keresztpai felkérést.

Boriék második gyermekét, Antalt, 1799. augusztus 25-én tartotta keresztvíz alá Piestyánszky Ignác és Vitiedmar Eleonora. Úgy látjuk, hogy az anyakönyvet utólag, emlékezetből töltötték ki, ami gyakori, torzult névírást eredményezett. Az első Bori gyerek, Ignác keresztyaként szereplő „Villdemir Eleonora” és Antal keresztyának beírt „Vitiedmar Eleonora” azonos személy lehetett. A szülők neve Antal keresztelési bejegyzésében „Antonius Bory, Victoria Panosetty” alakban szerepel.

1801. december 29-én keresztelték meg „Antonius Bory, Victoria Panosetty” harmadik gyermekét, aki a Ferenc nevet kapta a keresztségben. A keresztszülők Fontana Ferenc és Holozek Magdolna voltak.

A Bori házaspár negyedik, utolsó gyermekét, Magdolnát 1803. október 12-én keresztelték meg. A szülők neve, az akkor még latinul vezetett anyakönyvben „Antonius Bori, Victoria Pancetti” alakban olvasható. A keresztszülők Fontana Ferenc és Valzerin Magdolna voltak. Ez a „Valzerin Magdolna” nyilván azonos az előző, Bori Ferenc nevű gyermek keresztyájával, akit ott „Holozek Magdolna” alakban jegyeztek be az anyakönyvbe.

A négy Bori gyerek közül Antal egyéves korában, 1800. október 5-én Fenékpusztán meghalt⁴⁹. Magdolna három évet élt és 1806. december 30-án halt meg, ugyancsak Fenékpusztán.

A Bori házaspár nevével két esetben találkozunk a keszthelyi r. k. plébánia említett keresztelési anyakönyvében, amikor keresztszülőként szerepeltek. Ez azt mutatja, hogy Boriék otthonosan éltek már a keszthelyi társadalomban. 1802. október 9-én Ritzinger Teréziát tartották keresztvíz alá, 1806. április 16-án Kratsch Györgyöt. Az anyakönyvi bejegyzésben „Bory”, illetve „Bori” alakban szerepel a kereszt-

apa neve, a keresztyané „Pantseosa”, majd „Pancetti” formában.

Forrásaink egy esetben utalnak csak Bori Antalné személyére. Michaeol Amadeus Eissl osztrák gazdasági tanácsos Festetics György vendégeként 1808. július 7-én lépett a Főnix hajó fedélzetére, hogy Balatonkeneséig hajózzon. Útleírásában említi Borinét is, a következőként⁵⁰: „Boni – így írja Bori nevét – és felesége, két igen udvarias és becsületes olasz, szívélyesen fogadott . . .” Bori Antal a Főnix parancsnoka volt, aki rendes illetményén kívül az 1797. július 28-án kötött egyezség szerint „alku szerént” 30 pengő krajcár „diurnumot”, napidíjat kapott a vízen töltött napjaira⁵¹. Boriné nyilván a hajó konyháját vezette, ha neves vendég utazott a hajón.

Hogy meddig gazdaasszonykodott a Főnixen Boriné, nem tudjuk. Azt viszont tudjuk, hogy amikor Festetics László hajókirándulásra készült a Főnixen 1821-ben, így rendelkezett⁵²: „Pfeiffer szakács, Kranzler cukrász s mellettük egy kukta a nagy hajón lesznek, hogy az én asztalomra való ételeket készítsék.” Ez viszont rendhagyó főúri intézkedés lehetett. A Főnix konyháját így írja le az 1798-ban felvett hajóleltár⁵³: „Van konyha fábul, belül pléhvel meborítva. Rajta kémény, előtte pléhvályu, 2 drb vas ajtó, 1 drb vasláb, 1 drb nyárs, 1 drb vas fogó.”

Közben a fenékpusztai Hajóarzenálban épültek a hajók, Bori Antal készítette az új hajóterveket is. A Festetics levéltár egyik terjedelmes rajzlapján színes hajóképeket látunk. Ezt Madarassy László ismertette elsőként, megjegyezve, hogy a rajzlapon évszám, aláírás nincs. A betűk vetéséből, a hibásan írt magyar szavakból arra következtet, hogy csak Bori Antal lehetett a rajzok készítője, valamikor a múlt század elején.⁵⁴

Madarassy László magyarázata szerint a rajzlap közepén a 33 m hosszú „Fénix” képe látszik, láncsal hozzákötve a 12 m-es „Szolgájahajó”. Ennek a kis, négy evezős bárkának az volt a rendeltetése Madarassy szerint, hogy a partra való közlekedést lebonyolítsa. A Főnix körül három 25 m-es komphajó, a „László”, „Bori Antal”, „Palli hajó” rajza szemlélhető. A rajzlapon két 20 m-es hajó, a „Fecske” és „Juditha”, valamint a 15 m-es „Stella” képe szerepel még.

A „László” nevű komphajóról annyit tudunk csak, hogy 1801-ben készült el⁵⁵. Festetics György László nevű fia emlékére kapta a komp a nevét. Bori Antal megbecsülését jelzi, hogy róla is neveztek el kompot. A „Bori Antal” és „Palli”, helyesen írva „Pali” kompok tervét Bori Antal készítette, ugyancsak az ő keze munkája a „Fecske” nevű komp terve is⁵⁶. A „Juditha” nevű komp Sebestyén Sámuel uradalmi mérnök terve alapján épült és 1799-ben készült el⁵⁷. A „Stelláról” említettük már, hogy tervezője, építési ideje ismeretlen, feltehetően 1797 előtt került vízre.

Tóth Lajos kutatása szerint⁵⁸ a fenékpusztai Hajóarzenálban készült a „Sidonia”, „Josephina”, „Helena”, „György”, „Jolán” és „Károly” nevű hajó is.

A „Sidonia” komphajó volt. Erről annyit tudunk csupán, hogy Festetics György 1819-ben így intézkedik⁵⁹: „A fenéki hajósok egy új által járó hajót készítsenek azon mértékre, mely a Sidonia nevezetű hajónak vagyon...”

Festetics László 1820. május 27-én kelt rendelkezése úgy intézkedik⁶⁰, hogy az „új Kutter forma kis hajó leg fellebb Augusztus végével készen legyen...” Feltehetően a „György” nevű hajóra vonatkozik ez. Festetics György 1819-ben halt meg, rá emlékezve adhatták a hajónak a „György” nevet. A hajó leltárát 1827-ből ismerjük⁶¹.

Festetics László 1820. augusztus 7-én kelt utasításának 7. pontja szerint⁶²: „Josephina hajó Schooner formára Bori hajósmester által rajzoltasson meg.” A hajó 1821-ben kerülhetett a vízre.

A „Helena” nevű hajó építésére 1820. augusztus 30-án adott rendeletet Festetics László⁶³. A „Helena” nevű kutter leltárát 1827-ből ismerjük⁶⁴.

A „Jolán” és „Károly” nevű hajókra Madarassy László talált utalásokat a Festetics család levéltárának azóta elveszett részében⁶⁵. Annyi biztos, hogy a „Károly” nevű hajót Zichy Károly grófról nevezték el, aki 1806-ban kötött házasságot Festetics Julianával⁶⁶. A hajó az esküvőt követően épülhetett a múlt század első évtizedében.

A Festetics Levéltárban Iványi Béla összeállítása szerint 18 darab hajótervrajz található⁶⁷, feltehetően több épült tehát a fentiekben említett hajóknál.

A fenékpusztai hajóépítő üzem, a kor emberének szavával élve Hajóarzenál állandó alkalmazottainak száma 5–10 körül mozoghatott⁶⁸. Esetenkint, nagyobb munkára távolból is szerződtek hajóácsokat. Így 1810-ben Morvai István pinnye és Démi Antal győrszigeti hajóépítőkkal kötöttek szerződést⁶⁹: „Lekötelezik magokat nevezett Soperok, hogy ők jövő Esztendőben 1811-ben Április Holnapnak utolya felé minden tetővázás nélkül más nyoltz alkalmatos és jó legényekkel Keszthelyre el jönnek és Fenékben az említett hajónak reparatioján a magok ahhoz szükséges szerszámaikkal dolgozni fognak...” A szerződést Szajdensvartz János „Fő Inzellér” és Bori Antal „Hajós mester” írták alá.

A hajótervezésen, a hajóépítő üzem nem kis gondot és hozzáértést igénylő vezetésén túl Bori Antal parancsnoksága alatt a Főnix vitorlás esetenként sóért is hajózott Balatonkenesére. Keneséig sem ment üresen a hajó, néha bort szállított⁷⁰, máskor faragott tölgyfát⁷¹, vagy a hatalmas Festetics birtok más terményét.

Leibitzer János 1814. évi leírása szerint⁷² a Főnix útja nem volt mindig veszélytelen. A viharba került hajón átélte kalandját így írja le: „A szél azonban hirtelen északira változott. Olyan sötétség támadt, hogy az orrom elé tartott kezemet alig láttam. Gyorsan behuztuk a vitorlákat és a legnehezebb horgonyt vetettük a habokba. Rettenetes percek következtek. Kétféle szél: északi és keleti közé szorultunk. Hajónk táncolt és ugrált a habok hátán. Néha ugy le-

levágódott, hogy azt hittem, mindjárt a tó fenekén találjuk magunkat. Senki sem tudott megállni a lábán. Matrózaink, kiknek legtöbbje edzett halász volt, sorra bebujtak a zárt kamrácskába, mert lehetetlen volt a hideget kiállani.

Röviddel rá hajónk vezetője is betámolygott közénk. Egy darabig csak nézegetődött, aztán komolyabban felöltözködött. Nekem is intett, hogy tegyem ugyanazt.

A hajó nagyot lódult. Hallottam, hogy a horgonylánc nagyot pattant: elszakadt. Rögtön ki a másikat! Rövidesen annak a láncát is széttepte a vihar. Sós zsákjaink és ládáink csuszta-másztak és ugráltak a hajófenéken. Ahogy a ládák neki-nekiütöttek a hajó falának, valamint mindig lazítottak a deszkákon.

Egyik matróz beordított az ajtón: mindenki kifelé, a pumpákhoz! Bokán felül erő viz borította a hajó fenekét és valahol állandóan áramlott befelé. Helyzetünk szomorú volt és egyáltalában nem biztató.

Több ízben is voltam már életveszélyben. Egyszer Badenben, mint kezdő és gyakorlatlan hegymászó lezuhanam egy szikláról, fejjel lefelé. Rettenetes pillanat volt, de nem volt időm a gondolkodásra. Most azonban időm volt; nagyon is komornak tűnt az idő, hogy felkészüljek a biztos halálra.

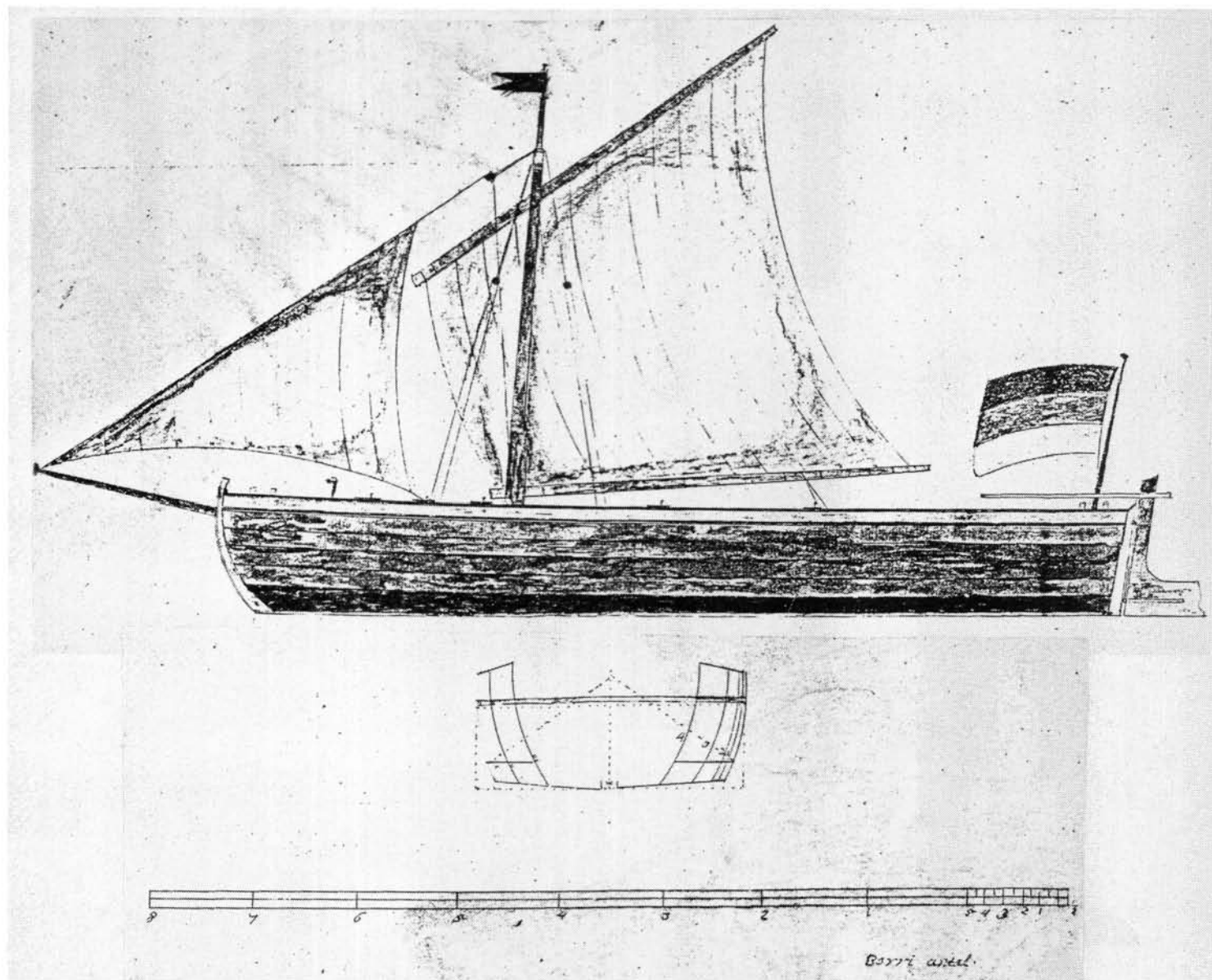
Megkérdeztem a hajómestert, merre felé sodor bennünket a vihar. Megnyugtató: a Fonyódi hegy felé. Néhány napja ott láttunk egy hajóroncsot: azt is a bazaltsziklákon zúzta össze a vihar.

Visszahúzódtam a kabinba. Megadva magam soromnak, ledöltem ágyamra. A kimerültségtől elaludtam. Másnap későn ébredtem. Még mindig dühöngött a szél, de hajósaink ügyesen kezelték a vitorlákat. Bekormányozták dereglyénket a Keszthelyi öbölbe.

Milyen boldogság volt a győri parton kiszállni! Sósállítmányunkat ott kellett kiraknunk. Tizenkettődik napja voltam a hajón. Alig vártam, hogy végleg bucsut mondhassak annak. Valóságos ünnepnap volt számomra, amikor szárazföldön tudtam magam. Miként ilyenkor szokásos, a horgonylánc egy darabját a templomba vittük. Így cselekszik ezt mindig a viharból megmenekült hajósok.”

Leibitzer János 1814. július 1–12 közt volt a Főnix vendége. A veszedelmes kaland július 11-ről 12-re virradó éjjel esett, akkor, amikor a Főnix kihajózott a Badacsonyi szélárnyékából, behajózva a Szigligeti öbölbe. Ott, a Bakony felől akadálytalanul lecsapó északi szél napjainkig számtalan hajós vesztét okozta már.

A hajó két leszakadt horgonyáról és a horgonyláncokról az 1798. évi hajóleltár emlékezik meg⁷³: „Vagyon hozzá vass Matska 2, mellynek egyike nyom 600, másika pedig 400. Egy 20 öles és egy 7.04 öles lánc.” A leltár nem írja ki, de természetesen az akkor használt font súlyban adta meg a horgonyok nagyságát. Egy font 0.56 kg lévén, a nagyobbik horgony súlya mértékrendszerünkre átszámítva 336 kg, a kisebbiké 224 kg volt.



1. ábra. Bori Antal utolsó hajóterve 1833-ból

Abb. 1. Der letzte Schiffentwurf von Antal Bori aus dem Jahre 1833.

A balatoni halászcsonakok és kompok a Főnix előtt nem használtak horgonyt. A viharból menekült hajó elszakadt horgonylánc darabjának templomban történő elhelyezése tehát nem lehet balatoni szokás. Az adriai hajósok gyakorlatát követte Bori hajósmester, amikor a balatonyöröki templomba vitte a Főnix horgonyláncának darabját.

Balatonyörök középkori templomát 1715-ben építették újjá. A templom mai klasszicista formáját 1833-ban kapta. A balatonyöröki plébánia csak 1926-ban alakult meg⁷⁴, így a plébánia Historia Domusában természetesen nem találhattunk adatot a horgonylánc templomban történt elhelyezésére. Balatonyörök, plébániája megalakulásáig Keszthelyhez tartozott egyházi vonatkozásban. A keszthelyi r. k. plébánia irataiban sem találtuk nyomát a horgonylánc elhelyezésének.

1986 tavaszán a balatonyöröki templomban hiába kerestük az említett érdekes hajózástörténeti adatnak tárgyi bizonyítékát. A templomot, templompadlást is átnézve, semmiféle láncra nem akadunk. Vass Sándor dr. esperes, aki 1965-től vezette a balatonyöröki plébániát, a keresett láncról semmit sem tudott. Idősebb györökiek viszont emlékeztek arra, hogy az 1950-es években a templom bejáratának közelében elhelyezett gyóntatószék mellett egy lánc darab függött, okát és magyarázatát azonban senki sem tudta már⁷⁵. A megadott helyen 130 cm magasságban valóban találtunk egy üres vas kampót, ami a hallottak hitelét igazolja.

Lipp Vilmos alábbi adatát csak azért említjük, hogy a későbbi hajózástörténeti kutatást ne zavarja. Lipp írja⁷⁶ 1884-ben, hogy a fenékpusztai építkezések során római feliratos kövek, faragott idomkövek kerültek elő, „nem különben néhány, részben még összefüggő tojásdad idomu, fél méter hosszúságú és megfelelő vastagságú óriási lánc szem. E roppant lánc alighanem a Zala torkolatának elzárására használtatott.”

A Zala a rómaiak idején még a mai Balatonhidvégnél ömlött a Balatonba⁷⁷, Fenékpusztánál akkor tehát nem volt még torkolata. Lipp megjegyzi, hogy az említett láncszemek a keszthelyi kastély könyvtárába kerültek. A Helikon Könyvtárban valóban láthatunk néhány római ekehúzó láncot, amelyek méretben és alakban meg is felelnek a Lipp által említett fenékpusztai daraboknak. Hasonló római ekehúzó láncokat Kuzsinszky Bálint is közöl Fenékpusztáról⁷⁸, de Balassa Iván dolgozatában is találunk ilyeneket⁷⁹. Lipp Vilmos adatának hajózástörténeti kapcsolata nincs tehát.

A Festetics Levéltár iratanyaga pár esetben említi még Bori Antal nevét. Festetics László 1820. augusztus 7-én kelt rendelkezése⁸⁰ szerint a „mostani nagy hajó még ezen holnapban Sóért menjen Bori kormányzása alatt: Kehrm fő-inzellér is Kotsányi praktikánssal együtt vele mennek, kivált azon célbul, hogy ez uttal a Balaton tavának mélysége több helyeken meg méressen, különösen Siófoknál és

Szamárdinál, mely helyeken t. i. valaha a Balatonnak lecsapolása eszközöltetne. . . .”

1821. július 19-én úgy rendelkezett Festetics László⁸¹, hogy a „kuttert kormányozza Bori Antal hajósmester, a nagy hajót Kehrm fő Inzellér . . .” Biró József szerint⁸² „ez az utolsó adalékunk Bori Antal életéhez.”

Bori Antal feltehetően 1828-ig állt Festetics László szolgálatában. Akkor a „Nagy pazarló” vagyonát zár alá vették⁸³ és felszámolták a ráfizetéses fenékpusztai hajóépítő üzemet, az Arzenált is. Bori 64 éves volt akkor. Nem tudjuk, hogy nem kapott, vagy nem akart további szolgálatot vállalni.

A keszthelyi r. k. plébánia halálozási anyakönyveiben nem találtunk adatot arra, hogy mikor halt meg Bori első felesége, Pancetti Viktória. Volhfart Mária-⁸⁴val kötött második házassága révén került Sümegre.

Az 1830-as években Zala megye kövesutat akart építtetni Balatonhidvég és Nagykanizsa között. A kő Balatonhidvégre történő szállítására a vízi út látszott legolcsóbbnak, hiszen akkor a Kisbalaton térség a Balatonhoz tartozó vízterület volt még⁸⁵. A közszállító hajó tervezésére a már Sümegen élő Bori Antalt kérte fel a megye. A hajó tervét és költségvetését Bori el is készítette⁸⁶. „Sümeg die 21 szeptember anno 1833” keltezéssel nyújtotta be Bori a megyének a hajótervet. „Az Tettes Nemes Zala vármegye kívánságára: Az Kanizsai utnak Keszthelyről közel való ki rakattatására, s az köveknek Hidvégre leendő át szállítása könnyebbségére építendő hajóhoz szükségeseknek fel jedzése” címmel készítette el Bori a 2102 forintos költségvetését, mellékelve a közszállító, egy árbócos vitorlás hajó tervrajzát és színes képét is (*1. kép*). A költségvetést „Borri Antal” alakban írta alá.

Babochay János nagykanizsai városbíró 1834. január 14-én kelt és az alispánhoz intézett felterjesztésében olvassuk, hogy „T. N. Vármegye számára egy nagyobb és két ezer egyszáz forintokba kerülő Vitorlás hajó készítettik”, kéri tehát az alispánt, hogy hasonló hajót Kanizsa számára is építtessen⁸⁷.

Bori Antal utolsó hajóterve alapján nem épült meg a hajó. Kövér János vörsi esperes írja⁸⁸, hogy 1834-től egészen 1837 elejéig olyan szárazság volt, hogy „a Balaton vize annyira meg apadt, hogy tsupán tsak a folyásánál volt itt mi körülénk valami mélye; egyebütt pedig keresztül kasul lehetett benn gázolni . . .” A szárazság következtében kétségessé vált tehát a Kisbalaton térség hajózhatósága.

További akadályt gördített a hajó megépítése elé az, hogy 1839-ben híd épült Fenékpusztánál a Balaton vizére. Kövér János írja⁸⁹: „... az első czölöpöt leverték 20-a Mai 1837. Öröm volt ezt nézni, miképp, bikázták ezt a Hajón álló készüllettel; én egyszer kiveztem a Vörsi oskolás gyermekeket egyedül tsak ezért. Az építész Kehrm Fer. a grófnak igen derék Ingenörje; a huzást vonást pedig kormányozta Lichtenvohner Fer. Keszthelyi áts mester. A lábfák magassága a víznek lehető nevelkedhetését hozzá volt

ugyan véve, de az 1838-ki tél még is minden számítást meg tsalt, mert igen sok hó volt, tsaknem mint 1830-ban, a víz tehát 4, vagyis négy lábbal magasabb volt a közép libellánál. Ez a Hidat nagyon el késleltette, mert a süvegfákat hosszatt megkettőztették, hogy így a hid magasabb legyen. De a töltések is rettenetes munkába jöttek, mert anynyi rőzsét összevágnak, helyre hórdatni, vízbe helyeztetni és szalmával s követtsel két izben is (mert egyszer már végig volt követseve, de újra rézsőt hordtak fölibe:) meghórdatni, tsak az hiszi, mennyi munkába jött, ki a sok dolgozókat látta ott. — Elkészült mégis 1839-ben Mártiusban, úgy hogy az első átmenetel volt rajta 2-dik Mártiusban délután, minden ünnepség nélkül. Az első átmenő volt egy disznókereskedő a főkájával; a második egy Tikász, kik véletlenül akkor értek.”

Ez az új balatoni híd a Keszthelyi öbölből Balaton-hidvégig történő vitorlázást csak a híd átépítésével tette volna lehetővé. Célszerűbbnek látszott evezős kőszállító hajó tervezése és építése, ami a híd alatt is felhajózhatott volna Hidvégig. A zalai Megyei Közgyűlés 1846-ban foglalkozott⁹⁰ egy „romladozott komp” kijavításának gondolatával és egy újnak készítésével „B Hidvégtől Nagykanizsának nyuló ország utnak könnyebb tsináltatására szükséges anyagoknak Balaton Keszthely vidékéről B Hidvégre szállítására.”

Horváth Imre keszthelyi ácsmester 1847. augusztus 25-én árajánlatot készített⁹¹ „Balaton Hidvégnél, vízből kiemelt 6° 4' hosszúságú és 2° 1' 6" szélessé-

gű hajó kijavításához” 348 forint 31 krajcár összeggel. A tervben 6 evező is szerepel. Horváth egyidejűle egy új, 3 pár evezős, 7 öl hosszú és 2 öl széles „kőterhellő hajó” készítésére is árajánlatot tett 656 forint 35 krajcár összeggel. A hajóterv hátlapjára rávezette: „A Tulsó lapon kiszámított Hajón véleményem és tapasztalásom szerint 7 az az hét ember nyolcz öl követ igen könnyen elvihet.”

Zala vármegye az evezős kőszállító hajót sem építtette meg a Kisbalaton vizének gyors iszaposodása miatt. Festetics László írja⁹² 1845. október 28-án: „Fenéki hidon felyül Hidvégh felé sekély víz és mély sár miatt hajón 3/4 órányinál tovább menni nem lehet, és nagyobb csónakon sem lehet fellyebb juthatni. Ha kételkednek ebben, akkor Fenéken a halászkunyhóknál üljenek egy halászcsonakba és kísértseék a felmenetelt Hidvégh felé egyészben.”

Lényegesebb ezeknél, hogy Bori Antal utolsó hajótervét 1848. május 9-én újból bemutatták a Megyei Bizottmányinak és ezt a hajóterv hátoldalán fel is jegyezték. A hajó tehát nem épült meg. Szabadságharcunk eseményei aztán végleg levették a napirendről ezt a tervet is.

Bori Antal — mint említettük — 1835. június 12-én Sümegen meghalt. Leszármazottai Keszthelyen éltek. A Szabadságharc keszthelyi honvédekének sorában ott volt Bory Ferenc is⁹³, Bori Antal unokája. 1896-ban Bóri Imre a keszthelyi fiúiskola tanítója volt⁹⁴.

JEGYZETEK

1. Sümeg, r. k. plébánia, Halálózási anyakönyv.
2. PINTÉR László szíves közlése.
3. BONTZ J.: Keszthely város monografiája. Keszthely, 1896, 410.
4. BENDEFY László fordítása. BENDEFY L., V. NAGY I.: A Balaton évszázados partvonalváltozásai. Bp. 1969, 138.
5. Magyar Hírmondó 1797. július 24. szám.
6. TÓTH L.: 200 éves a fenékpusztai hajóarzenál. Bp. 1965, 25.
7. CSERMÁK G.: A magyar hajózás múltjából. Bp. 1956, 60.
8. SZABÓ D.: A herceg Festetics család története. Bp. 1928, 396.
9. TÓTH L.: i. h., 27.
10. JANKÓ J.: A Balaton-melléki lakosság néprajza. Bp. 1902, 50.
11. SZABÓ D.: i. m., 18.
12. TÓTH L.: i. h., 27.
13. SZABÓ D.: i. m., 296.
14. SÁGI K., Festetics György élete, kulturális és politikai törekvései. Georgikon 175. Bp. 1972, 18–23.
15. SZABÓ D.: i. m., 253.
16. SÁGI K.: i. h., 23.
17. TÓTH L.: i. h., 28.
18. TÓTH L.: i. h., 30.
19. BIRÓ J.: Hajók a Balatonon. Tihany, 1971, 20.
20. BENDEFY László fordítása. BENDEFY L., V. NAGY I.: i. m., 134.
21. TÓTH L.: i. h., 31.
22. TÓTH L.: i. h., 51.
23. Keszthelyi r. k. plébánia, Halálózási anyakönyv 1787–1808.
24. MADARASSY L.: A Phoenix-gálya. Balatoni Kurir 1940. május 23. szám.
25. TÓTH L.: i. h., 31.
26. MADARASSY L.: A fenéki „arzenál”. Balatoni Kurir 1940. december 5. szám.
27. MADARASSY L.: Ki építette a Phoenix gályát? Balatoni Kurir 1940. szeptember 19. szám.
28. TÓTH L.: i. h., 50.
29. Uo., 89.
30. Uo. 50–51.
31. Uo. 92–93.
32. MADARASSY L.: Hol épült a Phoenix gálya? Balatoni Kurir 1940. október 17. szám.
33. TÓTH L.: i. h., 31.
34. MADARASSY L.: A Festeticsek és a balatoni hajózás. Balatoni Kurir 1941. február 6. szám.
35. TÓTH L.: i. h., 59.
36. MADARASSY L.: i. h., 2.

37. EISSL, M. A.: Die Fahrt auf Plattensee in Ungarn, und Umgebungen dieses Sees. Mahlerisches Taschenbuch für Freunde interessanter Gegenden, Natur- und Kunst. Merkwürdigkeiten der Oestreichischen Monarchie II, 1813, 13–25.
38. TAKÁCS L.: A Kis-Balaton és környéke. Kaposvár, 1978, 9.
39. TÓTH L., i. h., 55.
40. ZÁKONYI F.: A szántódi rév története. Győr, 1981, 58.
41. Magyar Hírmondó 1797. augusztus 1. szám.
42. TÓTH L., i. h., 36. – BIRÓ J., i. h., 16–17.
43. SÁGI K., i. h., 18.
44. TÓTH L., i. h., 15–18.
45. Uo. 49–61.
46. MADARASSY L.: Bori Antal szerződése. Balatoni Kurir 1941. június 14. szám.
47. Keszthelyi r. k. plébánia Keresztelési anyakönyv 1787–1807.
48. TÓTH L., i. h., 30.
49. Keszthelyi r. k. plébánia Halálzási anyakönyv 1787–1808.
50. EISSL, M. A., 11–12.
51. TÓTH L., i. h., 90.
52. MADARASSY L.: László gróf hajókirándulásra készülődik. Balatoni Kurir 1941. április 3. szám.
53. TÓTH L., i. h., 79.
54. MADARASSY L.: A fenéki flotta. Balatoni Kurir 1941. február 6. szám.
55. Uo. 55.
56. Uo. 55.
57. Uo. 54.
58. Uo. 53.
59. Uo. 55.
60. MADARASSY L., i. h., 3.
61. TÓTH L., i. h., 58.
62. MADARASSY L., i. h., 3.
63. TÓTH L., i. h., 57.
64. Uo. 58.
65. Uo. 59.
66. DORNYAY B.: Gróf Zichy Károlyné, Festetics Julianna grófnőről. Keszthelyi Hírlap 49, 1938. 25. szám.
67. TÓTH L.: i. h., 92–93.
68. Uo. 51.
69. MADARASSY L.: Győri szerződés hajóácsokkal. Balatoni Kurir 1941. július 17. szám.
70. Magyar Hírmondó 1797. augusztus 1. szám.
71. EISSL, M. A., i. h., 12.
72. BENDEFY László fordítása. BENDEFY L., V. NAGY I., i. h., 144–145.
73. TÓTH L., i. h., 78.
74. A veszprémi egyházmegye papságának névtára. Veszprém, 1975, 166.
75. KORONCZAY Józsefné szíves szóbeli közlése.
76. LIPP V.: A keszthelyi sírmezők. Bp. 1884. 5.
77. SÁGI K.: A Balaton szerepe Fenékpusztá, Keszthely és Zalavár IV–IX. századi történetének alakulásában. Antik Tanulmányok 15, 1968. 12. kép.
78. KUZSINSZKY B.: A Balaton környékének archaeologiaja. Bp. 1920, 83. ábra.
79. BALASSA I.: Fejezetek az eke és szántás Balaton környéki történetéből. VMMK 11, 1972, 26–32. kép.
80. TÓTH L., i. h., 57.
81. MADARASSY L.: László gróf hajókirándulásra készülődik. Balatoni Kurir 1941. április 3. szám.
82. BIRÓ J., i. m., 20.
83. TÓTH L., i. h., 61.
84. V. ö.: 1. jegyzet.
85. TAKÁCS L., i. h., 8–9.
86. Zalaegerszeg, Megyei Levéltár, Közgyűlési jegyzőkönyvek.
87. Uo.
88. Vörs, r. k. plébánia, Historia Domus.
89. Uo.
90. Zalaegerszeg, Megyei Levéltár, Közgyűlési jegyzőkönyvek.
91. Uo.
92. TÓTH L., i. h., 87.
93. BONTZ J., i. m., 104.
94. Uo. 486.

KÁROLY SÁGI

ANTONIO BORRI – ANTAL BORI

In dem feudalen Ungarn war der Salzhandel, dessen Recht in der Umgebung des Balatons die Familie Festetics erhalten hat, ein königliches Monopolium. Das Salz aus Siebenbürgen wurde auf den Flüssen Marosch, Theiss und Donau bis Dunaföldvár in Schiffen und von dort in Pferdewagen nach Keszthely geliefert. Um die Hälfte des 200 Km-langen Fahrwegs durch Ausbau eines billigeren Wasserwegs verwirklichen zu können, hat Pál Festetics im Jahre 1753 das Frachtsegelschiff „Kristóf“ bauen lassen.

Mit der Zeit musste das veraltete Schiff ersetzt werden, deshalb liess György Festetics im Jahre 1795 den italienischen Schiffbauer aus Triest Antonio Borri nach Ungarn kommen. Aufgrund der Entwürfe des Domäneningenieurs Sámuel Sebestyén hat Antonio Borri die im Jahre 1797 aufs Wasser gesetzte Galeere „Fönix“ gebaut.

Antonio Borri hat in Fenékpusztá die Schiffwerft von György Festetics geführt und als Schiffmeister wurde er auch

zum Kapitän des Segelschiffes „Fönix“ ernannt. Er gehörte zum Offizierbestand des riesigen Herrschaftsgutes, so ermöglichten es ihm seine materiellen Verhältnisse die triester Viktoria Pancetti zu heiraten. Sie lebten in Fenékpusztá bei Keszthely, wo auch ihre vier Kinder zu Welt kamen.

In der Schiffwerft in Fenékpusztá, die damals Arsenal genannt wurde, sind eine ganze Reihe von Fähren und Segelschiffe verschiedener Grösse gebaut worden. Die meisten der Schiffe wurden von Antonio Borri entworfen. Viele dieser Entwürfe sind in dem Archiv der Familie Festetics aufbewahrt. In dem ungarischen Milieu ist aus Antonio Borri Antal Bori geworden, der mit dem Segelschiff „Fönix“ einige Male nach Balatonkenese fuhr Salz holen. Auf dem Hinweg lieferte das Schiff Wein, geschnitztes Eichenholz oder andere Produkte.

János Leibnitzer ist im Jahre 1814 auf dem Bord des „Fönix“ aus Fenékpusztá nach Balatonkenese gefahren. Er

beschreibt, dass das Schiff in einen heftigen Sturm gezeit, der sogar die Ketten der zwei Anker abgerissen hat. Die mit Salz gefüllten Kisten und Säcke rutschten auf dem Schiffgrund hin und her und beschädigten die Bretter des Schiffes. Das einströmende Wasser musste ausgepumpt werden. Bori konnte das Schiff in die Keszthely-er Bucht steuern und bei Balatonyörök anlegen. Ein Teil der Ankerkette hat man in der Kirche von Balatonyörök aufbewahrt. Dieses, vom Gesichtspunkt des Schifffahrtwesens interessante Stück ist aber im Jahre 1950 verschwunden.

Antal Bori stand bis 1828 im Dienste des Herrschaftsgutes Festetics, leitete die Schiffwerft und fuhr das Segelschiff „Fönix“. Im Jahre 1828 wurde das Vermögen von László Festetics gesperrt und auch die unrentable Schiff-

werft in Fenékpusztá aufgelöst. Bori war damals 64 Jahre alt. Nach seiner zweiten Eheschlusung mit Maria Volfahrt kam er nach Sümeg. Hier machte er seinen letzten Entwurf für das Komitat Zala (Bild. 1.). Die Komitatsbehörden wollten nämlich die Strasse zwischen Balatonhidvég und Nagykanizsa auspflastern und die dazu nötigen Steine mit dem deplanten Segelschiff aus der Umgebung von Keszthely nach Hidvég transportieren. Das Segelschiff jedoch wurde nicht aufgebaut, wobei auch die im Jahre 1839 in Fenékpusztá aufgebaute Brücke und die schnelle Verschlamung des Kisbalatons mitspielte.

Antal Bori ist im Alter von 71 Jahren, 1835 in Sümeg gestorben. Das Grab des grossen Pioniers des Schiffbaus und Schiffens am Balaton ist heute schon unbekannt.