

mia volt a parcellázó, amely megörökölte a hatalmas Vigyázó vagyont, így a rákoskeresztúrt is, és ezzel *Vigyázó Ferenc* mintegy második alapítója lett a Tudományos Akadémiának.

Mint érdekességet említem végül, hogy Rákoshegyen lakott és alkotott 1909—1920-ig *Bartók Béla* zeneszerző, 1919-ben itt fejezte be a Csodálatos mandarint. Rákoshegyen emléktábla jelöli itteni te-

vékenységét. Ugyancsak Rákoshegyen született meg az egyik legnépszerűbb daljáték, *Kacsóh Pongrác* itt szerezte a János vitéz zenéjét. Gyermekkorában pedig itt élt *Vecsey Ferenc* világhírű heggedűvirtuóz, aki már 8 éves korában (rövid nadrágosan, gombos cipőben — ilyen kép van róla a Rákosmenti Helytörténeti Gyűjteményben), mint csodagyerek járta a világot.

Hadd fejezzem be szűkrezabott ismertetésemet *Vörösmarty Mihály* szavaival: EMLÉKEK NÉLKÜL A NEMZET ÉLETE CSAK ÁRNYÉK!

Dr. Bartók Albert

A balatoni gőzhajózás kezdetei

Hazánk egyik legvonzóbb idegenforgalmi területe a Balaton és környéke. A fürge és kényelmes motoroshajókon ma már könnyen eljuthatunk a tó bármelyik részére, s nem is gondolunk arra, hogy a múlt század elejétől kezdve mily küzdelmes út vezetett ideig.

Füreden a parti sétányon, ahol az egykori kikötő fahídja támaszkodott a partra, áll *gróf Széchenyi István* szobra, fehér harashti mészkőből készítve. *Andrássy Kurta János* munkája és a nagy reformpolitikus születésének 150. évfordulóján 1941-ben leplezték le. A szobor talpázatának hátlapjának Széchenyi híres mondása olvasható: „Munkafaradt ember, ha a Balaton víztükrét meglátja, új életet érez ereiben csörgedezni.”

A múlt század első felében a három megye ölelő karjai között elhanyagolva hevert a nagy kiterjedésű víztükrök. Déli része mocsaras, nádas szegélyezte, közlekedési eszköze pedig a csónak volt és több helyen kompjárat a zalai és a somogyi partok között. Hosszú évszázadokon át csak a halászbárkák, csónakok közlekedtek, valamint a tölgyfatörzsből faragott ősi bődönhajó, s a „lenta hajó”, amit deszkából szegeztek össze.

A *gróf Festetics* család sokat tett a balatoni vitorlášajók és a dereglyék kifejlesztése érdekében. 1797. július 24-én került vízre a Phoenix nevű kétárbócos vitorlás, amit még több is követett.

Kossuth Lajos 1842-ben Füreden nyaralt és itt írta a „Füredi fürdőlevél” néven ismert írásában: „... a honnak legszebb vidéke által körítve s rajta mégis egyetlen hajó sem libeg, kivéven talán a füredi sétaladikot”.

Széchenyinek hasonló volt a véleménye: „Balatonon mostanáig egyetlen megfelelő hajó, de egy túrhető csónak sincs...” „Az ország legkieisebb magyar vidékét elhanyagolt állapotából kiemelni oly, mely minden hű hazafinak legközelebbi fekszik érdekében!”

A Balatonon való gőzhajózás megteremtésének gondolata bizonyára többekben is felmerült, mert a múlt század negyvenes éveiben országos nevezetességek találkozóhelye volt Füred. Wesselényi, Kossuth, Széchenyi rendszeresen megfordultak itt és kedvükért politikusok, írók, jogászok gyűltek össze.

Széchenyi még 27 éves korában, külföldi utazásai során megcsodálta a partok és a szigetek közötti hajózást, majd így sóhajt fel: „Az egész világon a tavakat hajókon lehet bejárni, csak az én szegény hazámban nem tudták még annyira vinni. Talán a tavak nem elég mélyek? vagy szelük nincsen. Szegény hazám, bizony most csúnya vagy, de azért hűségesen szeretlek” — írja a naplójában.

Maga a Balaton mindig ott élt képzeletében, de elfoglaltsága miatt csak a negyvenes években tudott hozzáfogni a balatoni gőzhajózás kérdéséhez. Először is tárgyalt *Majláth György* országbíróval, majd *Hertelendy Károly* lesencetomaji földbirtokossal, mint zalai alispánnal, akinek mint közigazgatási tisztviselőnek hivatalból is foglalkozni kellett a kérdéssel. Sikerült is őt megnyerni, majd véglegesen az ügy szolgál-

latába állítani. Később Hertelendy Széchenyi bizalmas barátja lett, s élénk levelezésben állottak egymással.

1845 nyarán Széchenyi szakértőkkel, hajógyári mérnökökkel Balatonfüredre utazott. Ott az a vélemény alakult ki, hogy a hajózásnak nincs akadály, csak a költségek előteremtése lesz nehéz. Az előkészítés során megkeresi a zürichi Escher Wyss Co. hajógyártó céget, hogy ajánlatot kérjen tőlük. A cég le is küldi mérnökét Füredre és részletes tervezetet ajánl. Majd a londoni Penn gyártól kér külön árajánlatot a gépi berendezésekre, mert a hajótest megépítése ügyében az őbudai hajógyárral lépett összeköttetésbe. Az osztrák Mayr hajómestertől is kapott ajánlatot és értékes szempontokat: nevezetesen magasabb hajótestet javasolt, mert a Balatonon nagyobbak a hullámok, mint a folyókon. Az osztrák mester 20—25 évre garantálta a hajó üzemeltetését.

1845. szeptember 21-én Széchenyi levélben értesítette *Deák Ferencet* és elragadásal írta: „Gőzös a Balatonon, egészen új és alig kiszámíthatatlan életet, élénkséget hozna Magyarországra e kies vidékének...” Ugyanekkor *gróf Zichy Domonkos* veszprémi püspökhöz küldte Hertelendy tervének megnyerése érdekében. Utazásai alkalmával állandóan tárgyal megyei urakkal, a pesti kaszinóban a Balatonvidék mágusai-val, földbirtokosaival és hajóépítő vállalatokkal. Tevékenysége eredményeként 1845. december 27-én 17 tagú ügyviteli bizottsággal megalakul a Balatoni Társaság, amelynek első feladata az alapszabályok megállapítása és a felsőbb hatóságokkal való jóváhagyatása volt. Az alapszabályok tervezetének megszerkesztésével Kossuthot bízták meg.

A jóváhagyott szabályok 33 pontja közül az első kimondja: „**Részvényes társaság** alakíttatik Balatoni Gőzhajózási Társaság cím alatt.” A második pont szerint: „A társaság célja a Balatonon gőzhajózást állítani s azt a társaság javára személy- és áruszállítással s vontatással foglalatostkodtatni.” 3. pont: „... a társaság 60 ezer pft. részvény tőkével alakul.” 13. pont: „A társaságnak első gőzöse tisztelő emlékezet jelül Kiszaludyt nevet viselend.” A véglegesen kinyomtatott szövegből a „Fenséges Cs. Kir. Örökös Főherceg Helytartó Úr” címére 10 példányt 1847. augusztus 27. keltezésel és „Cs. Kir. Fensége és a Főmélt. M. Kir. Helytartó tanács alázasatos szolgálja Gr. Széchenyi István” aláírású szöveggel küldtek meg. A Balatoni Gőzhajózási Társulat első díszelnöke Széchenyi István, akiről *Amerling* ebből az alkalomból jellegzetes olajfestményt készített.

Míg Széchenyi és hívei a „Balatoni Gőzhajózás” pénzügyi feltételeinek megteremtésén fáradoztak, 1845 végére megindulhattak a Kiszaludyt gőzös építésének előmunkálatai. Az őbudai hajógyárban *Masjon*, a gyár igazgatója és *Percious* hajóépész igyekeztek mindenben betartani Széchenyi utasításait. A technikai kérdésekben pedig a Lánchidat építő *Clark Ádám* véleményét is kikérték. A hajó faváza 1846 júniusában elkészült és Őbudáról erős lófogattal vontatták Balatonfüredre. A géprészeket Rotterdamon át szállították és augusztusban érkeztek a hajógyárba. Az őbudai, a trieszti és a komáromi hajógyárakból meghívott szakemberek, mérnökök, hajóépítők, hajóácsok dolgoztak a nagy munkán. A szokatlan munkára messze vidékről gyülekvő bámszékodó kíváncsiak miatt külön öröket kellett a hajórészek mellé állítani. *Masjon* irányításával nyár végére a belső berendezéssel is elkészültek, de Széchenyi maga is utána nézett minden részlet kivitelezésének, sőt ezügyben még felesége véleményét is kikérte. A belső kárpitozás, a padló, a mahagóni oszlopok, a tükrök, a belső burkolat fehér-arany alapszínezést kapott.

Ezután jeletkeztek az előre nem látott nehézségek: a részvények gyűjtése, a kőszén keresése, kikötők és benyúlók építése és magának a hajónak a forgalomba állítása. Ez utóbbit Széchenyi teljesen magára vállalta. A hajó vízre bocsátása időpontjának kitűzésében Széchenyi óvatos volt, Hertelendy türelmetlen. Így írt neki: „Am de se baj. Mi ilyen egymáshoz illünk. Ön képezi a centrifuga, én pedig a centripeta erőt, s azért piszkoljuk be (a vízre bocsátásra gondol) pedig derekasan a Kiszaludyt, de csak Istenért, ne haszon nélkül.”

A részvény-díjak lassan folytak be. Széchenyi maga is érezte, hogy a nagy nyilvánosság előtt fel kell tárnia az egész vállalkozás célját. Megírta tehát híres toborzó könyvét, a Balatoni Gőzhajózás-t, amely Pesten, 1846-ban, 34 lapon Trattner és Károlyi nyomdájában jelent meg. Röpiratában teljes lelkesedéssel írja: „Csak egyetlen gőzösnek a megjelenése is a Balatonon oly fordulatot tenne e gyönyörű víztükör mostani szunnyadozó létén, annyira nevelné az egész vidék életerejét s oly láncolatát következtetné a legszebb s előre ki sem számítható kifejtéseknek, miszerint a Somogy, Veszprém és Zala megyei földbirtokosok és lakosok mintegy bűbáj-vessző által jelen

létükből kiemelve csakhamar oly állapot közt lenék magukat, mely a mostanihoz úgy állna, mint májusi reg decemberi esthez, s mely ekképp a mostaninál módnélkül kellemesebb és hasznosabb is.”

Fejtegetései kezdetén megállapítja: ő is tisztában van azzal, miszerint fontosabb teendő is volna hazánkban mint a balatoni gőzhajózás megindítása, de mi már úgyis sokat kezdtünk soron kívül, kezdtük a másodikkal, mely maga utána vonta az elsőt. A nemes ember is előbb fizetett a Lánchídon és csak azután mondták ki a kiváltságok eltörlését. A gőzhajó feltétlenül kell a Balatonra a közlekedés érdekében és ezt Somogy, Veszprém és Zala megyéknek és azok földbirtokosainak kell megcsinálniuk, mert ennek nyomán megindulna a kőszénbányászás is. A szén és vas feltárása nélkül pedig Magyarország olyan, mint egy pince nélküli ház, amelynek nincs kincsesára. Okfejtésében felsorolja a tennivalókat és nyomatékosan hangsúlyozza, hogy a vállalkozás tulajdonképpen társadalmi akció, amelyben elsősorban az érintett vidék főurainak kell részt venniük. A könyv hatása igen nagy volt. A korabeli lapok (Társalkodó Hetilap, Pesti Hírlap 1846 áprilisi számai) hasábos cikkekben ismertetik az eszmét és dicsérik a szerzőt.

Természetesen a hajóépítés költségeit fizetni kellett, és így a jegyzett részvények befizetésének kérdése került előtérbe. 1846 őszén már 19 ezer forintot fizettek ki, és az angol gyárnak is voltak követelései. Mindezt a tőkéből kellett fedezni, bevétel ugyanis még nem volt.

1846 szeptember elején a Kisfaludy már Füred előtt ott lebegett a tó tükrén. A legszűkebb körű szakértőkkel esedékes első gőzerejű utat az itteni partok mentén, szeptember 21-re — Széchenyi születése napjára — tűzték ki. 1846. október 18-án pedig — Széchenyi bizalmasainak jelenlétében — a Kisfaludy csendben megtette első hosszabb próbaútját Füredtől Keneséig. Az első nyilvános hajózásra azután nagy vendégsereg gyűlt össze, még mozsarakat is durrogattak. A korabeli „Hetilap” részletesen közölte a hírt; a négy napig tartó próbahajózás során — a szakértők és az érdeklődők részvételével — bejárták az egész Balatont.

A végső eredményt Hertelendy magyar és német nyelvű körlevélben közölte az érdekeltekkel. A hír megjelent az összes lapban: „Balatoni Gőzhajózás” — 1847 május folytában „Kisfaludy gőzös” indul: hétfőn, szerdán és pénteken 6 órakor Keszthelytől Kenesére és Füredre ... stb. Ezzel egyidejűleg elkészült a végleges viteldij-táblázat és a hajó rendjének és személyzetének szolgálati utasítása is.

A gőzhajózás igényeinek megfelelő kikötők építése is fáradságos előkészületeket igényelt, de Hertelendy már 1847 őszén jelenti, hogy „Badacsonyan, Alsóörsön, Bogláron és Fülöpön, majd ezeket követően a füredi is már épül”.

A hajó eredeti, lapát-kerekes formájában 1869-ig szolgálta a Balatont. Fateste lassan elavult, ezért vas testre cserélték ki, amellyel azután még két évtizedig szállította az utasokat. 1887-ben azonban végleg kidőlt, szétdarabolták és beolvasztották. Utolsó kapitánya Keod József volt, korának képzett, művelt hajósa és szakírója.

Dr. Várday György

Első kísérletek a munkaügyi szakigazgatás országos szervének létrehozására (1918—1919)

A munkaügyi központi államigazgatás legkorábbi előképének mozaikjai nálunk a múlt század derekára tekintenek vissza. Hazánkban az első polgári parlamenti rendszer keretében létrejött felelős minisztérium (kormány) a többi mellett az ún. *köz-munka és közlekedési osztályt* is magában foglalta. A tárca megszervezése Széchenyi István nevéhez fűződik. Első vezetőjét és miniszterét is ugyanez a név fémjelezte. Az igazgatás megalapozását szabályozó korabeli törvényhozás (1848. XXX. tc. és megfelelő erdélyi X. tc.) rögzítette, hogy a „köz munkáknak törvényszerinti alkalmazására a minisztérium ügyel fel”. A kormány a munkaüggyel kapcsolatosan néhány intézkedést tett. Ezek sorában foglalkoztak a bányászok munkaidő és bérkérdéseivel stb. Közben Táncsics Mihály közreműködésével a nyomdászok és a nyomdatulajdonosok megállapodásával megszületett az első hazai kollektív szerződés.