

## Tárgytörténeti jegyzetek egy népdalhoz

Közismert népdalunk szerint „Széles a Balaton vize, keskeny a híd rajta”. No de igaz-e ez a népdal, és ha igen, akkor meg hol volt az a keskeny híd? A romantikusabb hajlandóságúak egyszerűen a déli parton naplementekor látható „aranyhídra”, vagy a holdtöltekor éjszakai „ezüsthídra” vonatkoztatják a népdalnak ezt a sorát. Van, aki egyszerűen csak a fürdőbódehoz vezető pallóra gondol. Cholnoky Jenő (1870–1950), a Balaton nagy tudósa így emlékezik erre a hídra, ami az északi parton a nagy vihar idején szükségtelenné válik: „Gyermekkoromból jól emlékszem, hogy egyszer lementünk mi gyerekek az arácsi fürdőhöz délután. Akkor minden nyaralónak külön deszkabódeja volt a tó partján, hosszú hídon kellett bemenni a cölöpökön álló bódéhoz. Bementünk a bódéba s mialatt levetkőztünk, kitört az északi szél. Ijedten öltöztünk föl újra, alig bírtuk a bódé ajtaját a szél ellenében kinyitni, s csodálkozva vettük észre, hogy a bódé szárazon áll, pedig körülbelül fél méter mély volt rendesen a víz a cölöpök közt.”<sup>1</sup>

Voltak a történelem során merészebb elképzelések is. Már a török hódoltság idején terveztek hidat Tihany és Szántód között. Akkor még lehorgonyzott gályákat kötöttek volna össze pallókkal, és a híd első helyen hadicélokot szolgált volna.<sup>2</sup> A híd terve a XX. század első évtizedében került napirendre ismét. A Balaton déli partját az 1858 és 1861 között megépült Déli-Vasút Társaság Buda–Trieszt vasútvonalára bekapcsolta az ország vérkeringésébe.<sup>3</sup> A hídépítés vitája nagyrészt a Balaton Szövetség Balaton című lapjában folyt.<sup>4</sup> A vitaindító írást ifjabb Wenninger Mátyás (1856–1932), a Szent Benedek Rend tihanyi birtokainak jószágfelügyelője írta, aki a híd megépítése mellett érvelt.<sup>5</sup> Bruck Mór (1862–1941), a jeles kereskedő és Mangold Gusztáv (1866–1939) újságíró viszont szükségtelennak tartotta a híd megépítését, mivel a Balaton déli partján sürgősebb dolgok megoldására kellett az erőket koncentrálni.

Kaáli Nagy Dezső (1868–1940),<sup>6</sup> a balatoni kikötők állami felügyelője azt javasolta, 20 méternél magasabb legyen a híd, hogy a hajózást ne zavarja. Technikailag azonban kockázatosnak tartotta a vállalkozást. Így érvelt:

„Középvízállást tekintve, az áthidalás 680 méter hosszú, ha a hídfők két méteres vízben épülnének, míg ha a hídfők 1,5 méteres vízben épülnének, úgy a híd hossza 800 méter hosszú lenne. Ezen hídhoz mindkét oldalon megfelelő erősségű és méretű, lankás esesű töltések csatlakoznának. A híd tervezésénél figyelembe kellene venni a mederszűkület vízfolyási viszonyait, mert pld. a keleti szél a nyugati medencébe nyomja, és viszont, ez okozza a mederszűkület labilitását.

Ennek következménye a szoros 10–11 méter mélységű medre alatt levő mély iszap, mely a fenék alá némely helyen 6–10 méter mélységig is terjedhet. Az alapozásnál mindenestre tekintettel kell lenni a hordképes talajra, akkor a legmélyebb vizet áthidaló, mintegy 200 méteres hídnívóást két oldalán a hordképes talajtól mért 40

méter magasságú pilléreket kellene építeni. Nem szükséges műszaki embernek lenni ahhoz, hogy megítéljük, mily rettenetes munkába és pénzbe kerülne csak ezen két kőpillér megépítése. A hídhöz csatlakozó hatalmas töltéseket – a hullám és jégjárásokra tekintettel – a víz felett legalább két méter magasságig, kőből kellene megépíteni. A híd és a hozzátartozó töltések hossza 2 400 méter lenne.

A technika előtt nincs lehetetlenség, ezt a hidat is meg lehetne építeni, de az előadottak után, azt hiszem, már nem is lehetne kérdés, hogy ezen építményre kiadott költség arányban állna-e a létesítményből várható haszonnal?”<sup>7</sup>

A tervből nem lett semmi.

Az 1960-as években újra előkerült ez a terv, de szerencsére, kivitelezése érdekében nem történt semmi, hiszen szörnyű természetkárosítással járt volna. Így a nóta sora nem vonatkozhat erre a megálmodott, de soha meg nem valósult hídra.

Valószínűbb az a feltételezés, hogy ez a nótában megénekelt híd a Kis-Balaton mocsaras, lápos részén emelt deszkahíd volt, ami megkönnyítette a tó déli partjáról a közlekedést Keszthely felé. Alig hihető, de a mai Kis-Balaton területének jelentős része a XVIII. század végéig a Balaton öble volt, ahol még gőzhajó is közlekedett. Sőt, az új stílusú, XIX. század első felében keletkezett népdal is hasonlót mond, hiszen a nóta második strófája gőzhajóról beszél, emígyen:

„Balatoni kikötőben megáll a gőzhajó,  
Árbócára ki van tűzve a nemzeti zászló.<sup>8</sup>  
Fújja a szél, fújja, mindig az is arra fújja,  
Ahonnan a kisangyalom a gyors vonat hozza.”

Az utolsó sor egyik változata szerint „Ahonnan a kisangyalom a gőzhajót várja.”<sup>9</sup> Köztudomású, hogy a Balaton első gőzhajóját, a „Kisfaludyt” 1846. szeptember 21-én bocsátották vízre, és 1888-ig teljesített szolgálatot.<sup>10</sup>

Eötvös Károly leírása szerint „a Kis-Balaton Keszthelytől délre, mintegy 7 kilométernyi távolságban a fenéki szoros köti össze a Balatonnal. Legnagyobb hossza mintegy 6, legnagyobb szélessége mintegy 4 kilométer. Óriási nádasok vannak benne; nádasában a vízi szárnyasok roppant tömege és sokfélesége, vízében a mocsári halak páratlan gazdagsága található. Közepén egy pár emelkedés is van, mely alacsony vízállás mellett szigetet alkot. Partján körös-körül sásos, bozotos, ingoványos mocsarak és savanyú füves legelők vannak.”<sup>11</sup>

A XVIII. század végéig nem tettek különbséget a Balaton és a Kis-Balaton között, a Fenékpusztá–Balatonhídvég közötti térséget – a mai, tágabb értelemben vett Kis-Balaton – a Balatonhoz számították. Vitathatatlanul kiderül ez arról az 1761-ben készült térképről, melyen a balatonhídvégi híd mellett „Itt kezdődik a Balaton tava” felírás található. A „Kis-Balaton” elnevezés első ízben Zalavár 1805-ben készített térképén tűnik fel. Ez azonban csak a balatonhídvégi híd és a tőle mintegy 3 km-re északkeletre lévő ún. „Lik” közötti területet öleli fel. A „Lik” és Fenékpusztá

közötti rész már „Nagy-Balaton” néven szerepel. A Fenékpusztá–Balatonhídvég közötti vízfelületet először a Balaton 1833-ban készült térképe nevezi Kis-Balatonnak.<sup>12</sup> Erre az időre az egykori balatoni öböl nyilván már annyira eltérő jellegű volt a Balaton egyéb vízfelületeitől, hogy megkülönböztetése indokolttá vált. Ennek ellenére ezen a területen 1863-ig a vízborítás átlagosan 1,5–2 m volt. A Kisfaludy gőzösnek Balatonhídvég a kikötője volt. Így a mai értelemben vett Kis-Balaton területén 12–15 km<sup>2</sup> nyílt vízfelületű öböl alakult ki. A vízszint változása a 3–4 métert is elérte, azaz a „Magyar Tengernek árvizei” voltak.

Az I. katonai felmérés<sup>13</sup> 1783-ból származó országleírásának Balatonhídvégre vonatkozó részében olvasható: „Itt folyik a Zala a Balatonba, mely posványos és mocsaras.” A leírás a Kis-Balaton és a Zala völgye mellett lévő községeknél is megjegyzi: „Járhatatlan mocsár található.” A Zala Balatonhídvég alatt beleveszett a nádasokkal és szabad vízfelületekkel tarkított mocsárba, így a vize a természetes mocsárvilágon át kellően megszűrve jutott a Balatonba. A Balaton átlagos vízmélysége és térfogata a XVIII. század vége óta a felére csökkent. Ebben nagy szerepe volt az 1863-ban megépített Sió-zsilipnek. A szabályozási munkák „eredményeként” a Kis-Balaton magasabban fekvő részei szárazra kerültek. Vízborítást a terület csak a Zala árvizeikor kapott az 1920-as évekig, ekkor a Zala árvédelmi töltéseivel gyakorlatilag a folyó árvizeit is kizárták a Kis-Balatonból. 1886-ban megalakult a Zalavíz-lecsapoló Társulat, melynek tervei szerint gátak közé szorították a folyót Balatonhídvég és Fenékpusztá között. A Zala csak 1886 óta ömlik Fenékpusztánál a Balatonba. Ezt követően a csatornarendszer kialakításával megkísérelték a talajvízszintet csökkenteni, illetve szabályozni annak érdekében, hogy a területen mezőgazdasági tevékenységet lehessen folytatni. Ezek a munkálatok az 1960-as évekig tartottak, eredményre azonban valójában nem vezettek.<sup>14</sup>

Eötvös Károly Hídvégről így ír: „Hídvépuszta Zalavártól délre a Keszthelykanizsai országútban a Kis-Balatontól mintegy 4 kilométernyire fekszik s Zalavárhoz tartozik. Egykor ingoványos, most is vizenyős területe alig néhány méterrel magasabb a Balaton magas állású vizénél. Régi telep, minthogy a Zala vize legkönnyebben itt volt áthidalható; s itt ősidőktől fogva híd állott fönn. Innen van neve is. Nagy-Kanizsa eleste után fontossá vált a hídfő megerősítése s itt egy erődnek emelése, hogy a töröknek könnyű ne legyen Kanizsáról a Balatonon túli részekre portyázni. Az 1659-iki országgyűlés rendelte el megépítését. Árkának és falának helyén ma buja fű tenyészik.”<sup>15</sup>

1836–1839 között három iszonyatosan száraz év szakadt a Balatonra. A Kis-Balaton medencéjében 120 centiméteres vízapadást mértek a balatonszentgyörgyi halászcéh tagjai. Korábban Balatonszentgyörgy és Fenékpusztá között kompjárt. Hrabovszky Dávid 1827-ben a Tudományos Gyűjtemény című folyóiratban említi ezt a révet. „Fenéknél... szép időben a kompon 20 minutum alatt partot lehet érni, jóllehet itt az utasok többnyire maguk kényteleníttetnek 1–2 révész ügyelése alatt a hajót hajtani.”<sup>16</sup> Most már egyszerűbb volt töltéseket emelni és a Kis-Balaton

száját ezzel beszorítani, meg a nyílt vízre hidat építeni deszkából. A híd 1839 elejére elkészült. Kövér János vörsi plébános a Historia Domus-ba ezt jegyezte be: „Ami a világ teremtésitől fogva nem történt, a mi időnkbe esett meg. Híd van a Balaton közepén.”<sup>17</sup> Ezóta van a széles Balaton vizén keskeny híd.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Cholnoky Jenő: *A Balaton vizének mozgása*. [www.tihany.info.hu/tte/](http://www.tihany.info.hu/tte/)
- <sup>2</sup> Végh János: *A Tihany–Szántód közötti balatoni híd*. Tihanyi Percek, hu. 2011. július 13.
- <sup>3</sup> Gyökér István – Dr. Kubinszky Mihály: *Képek a régi magyar vasutakról és vonatokról*. Vasúthistória könyvek, Közdok, Budapest, 1991; Dr. Kubinszky Mihály: *Volt egyszer egy Déli Vasút*. Magyar Szemle, 2013. 7–8. sz.; Virág Árpád: *A Sió és a Balaton közös története 1055–2005*. Közdok, Budapest, 2005.
- <sup>4</sup> Fazekasné Mulesz Olga – Krasznainé Szabó Katalin: „*Széles a Balaton vize*”. *170 év a tó történetéből, ahogyan az újságok megírták*. Városi Könyvtár, Siófok, 2003.
- <sup>5</sup> Wenninger Mátyás cikkét lásd: *Balaton*, 1918. december 1., 10–12.
- <sup>6</sup> Matyikó Sebestyén József: *Megemlékezés Kaáli Nagy Dezső munkásságáról Siófokon*.
- <sup>7</sup> Hozzászólások: *Balaton*, 1918. december 1., 54–55.; 1919. szeptember 1., 8–11.
- <sup>8</sup> Eötvös Károly: *Utazás a Balaton körül*. Budapest, 1901. A nádor 1848-as hajózásáról a „Kisfaludy”-n így ír könyve *A nemzet története a víz színén* című fejezetében: „Fel volt lobogózva a hajó. A nagy zászló a főárbocon. S azután elöl is egy, hátul is egy zászló. Ezek már kisebbek voltak. Volt még egy negyedik lobogó is egy kisebb árbocon. Valamennyi piros-fehér-zöld magyar nemzeti szín. Nagy következése lesz még ennek. Mikor a főárbocra húzták fel a nagy lobogót: a lobogó elakadt. Újra leeresztették, újra felhúzták: megint elakadt. A kapitány káromkodott, mint egy huszár, de a lobogó azért nem ment föl simán. – No, még ez se történt meg velünk. – Nem jó vége lesz ennek az útnak.”
- <sup>9</sup> Pannon (Veszprémi) Egyetem Magyar-nóta Köre. <http://notakor.veni.hu/sovegkonyv.lpl>.
- <sup>10</sup> Csermák Gyula: *A magyar hajózás múltjából*. Budapest, 1956; Biró József: *A balatoni hajózás története*. MAHART Balatoni Hajózás Kft., Siófok, 1996, 136.
- <sup>11</sup> Takács Zoltán: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képekben (2006)*. [www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch16s06.html](http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch16s06.html)
- <sup>12</sup> <http://www.archivportal.hu/id-49-segedletek.html>. Térkép adatbázis.
- <sup>13</sup> Jankó Annamária: *Magyarország katonai felmérései (1763–1950)*. Hadtörténeti Intézet és Múzeum Könyvtára – Argumentum Kiadó, Budapest, 2007, 169.
- <sup>14</sup> [http://www.nyuduvizig.hu/upload/Jelentos\\_emberi\\_beavatkozasok\\_Zala.pdf](http://www.nyuduvizig.hu/upload/Jelentos_emberi_beavatkozasok_Zala.pdf)
- <sup>15</sup> Vö. a 10. sz. jegyzettel! – Eötvös Károly: *Utazás a Balaton körül*, i. m.
- <sup>16</sup> In Zákonyi Ferenc: *Egy eltűnt révház emlékére*. Somogyi Néplap, 1976. július 3.
- <sup>17</sup> In Marton Ferenc: *Sétánymúzeum Fenékpusztán*. Magyar Nemzet, 1970. április 3.