



FÜREDI HISTÓRIA

HELYTÖRTÉNETI FOLYÓIRAT

XIV. ÉVFOLYAM 2. SZÁM 37.

2014.



Protiwinsky Ferenc: Tihany távolból
(Magántulajdonban)



A kubház és a hercegprimási nyaraló (1918)
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)



A csónakkikötő (1912)
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

TARTALOM

TANULMÁNYOK

Rác János: FÜRED ÉS A BALATONI HAJÓZÁS	3
--	---

KÖZLEMÉNYEK

Némethné Rác Lídia: „... AHOL OLYAN VILÁG VAN, HOGY MÉG A FÖLD IS ÉG ...”: EMLÉKEZÉS MAJOR GÁBORRA (1880–1914), A NAGY HÁBORÚ ELSŐ FÜREDI ÁLDOZATÁRA	14
---	----

Z. Karkovány Judit: EGY KIÁLLÍTÁS KÉPEI	19
---	----

Baán Beáta: EGY ŐSI CSALÁDFÁ MEGNYIRBÁLT ÁGA: A FÜREDI MEDVECZKY CSALÁD	23
---	----

Kellei György: ÜZENETEK ODAÁTRÓL: ZÁKONYI FERENC ÉS KEMÉNY GÉZA	27
---	----

AKIK A BALATONFÜREDI ÉLETRAJZI LEXIKONBÓL KIMARADTAK

Fekete Katalin: DR. KERTÉSZ GÁSPÁR (MEZŐKÖVESD, 1933 – BALATONFÜRED, 2004)	30
--	----

PÓTLÁSOK

Tóth-Bencze Tamás: PÓTLÁS A „BALATONFÜRED EMLÉKJELEI” CÍMŰ KÖNYVHÖZ	31
---	----

ÉVFORDULÓK

A 2014. ÉV MÁSODIK NEGYEDÉVÉNEK KIEMELT ÉVFORDULÓI	34
--	----

FÜREDI HISTÓRIA
helytörténeti folyóirat

XIV. évfolyam 2. szám 37. 2014.

Alapítva: 2001-ben

Felelős szerkesztő:
DR. RÁCZ JÁNOS

Szerkesztő bizottság:
BAÁN BEÁTA, ELEK MIKLÓS,
NÉMETHNÉ RÁCZ LÍDIA,
SÁRKÖZINÉ SÁROVITS HAJNALKA,
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Nyomdai előkészítés:
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Kiadja
a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület

Felelős kiadó:
BUDÁNÉ BOCSOR ÁGNES
elnök

A folyóirat
Balatonfüred Város Önkormányzata
támogatásával jelent meg.

A pecsétnyomat rekonstrukciója
PÁLFFY KÁROLY
grafikusművész munkája.

Ára: 400 Ft

A folyóiratot az egyesületi tagok
tagilletményként kapják.

Megjelenik évenként négyszer:
március, június, szeptember, december

Szerkesztőség:
E-mail cím: furedihistoria@gmail.com

Nyomda:
OOKPress, Veszprém
Felelős vezető: SZATHMÁRY ATTILA

ISSN 1587-9399

E számunk szerzői:

Baán Beáta népművelő,
ny. művelődési ház igazgató,
Balatonfüred

Dr. Fekete Katalin ny. orvos,
Balatonfüred

Kellei György író, újságíró,
Balatonfüred

Némethné Rác Lídia könyvtáros,
ny. gyűjteményvezető,
Balatonfüred

Dr. Rác János nyelvész,
Balatonfüred

Tóth-Bencze Tamás könyvtáros,
Balatonfüred

Z. Karkovány Judit ny. középiskolai tanár,
Budapest

A folyóirat kapható:

Balatonfüreden a Városi Könyvtárban,
a Városi Helytörténeti Gyűjtemény
és Kiállítóhelyen,
a Tourinform Irodában és
az Arácsi Népházban.

Köszönjük a szerzőknek, alkotóknak, hogy tiszteletdíjukról lemondtak,
és ezzel támogatták a folyóirat megjelenését.

RÁCZ JÁNOS

FÜRED ÉS A BALATONI HAJÓZÁS

Már a római korban hajókon szállították a követ Vörösberényből a Fenékpusztta területén fekvő építkezésekhez. A Zalavárról és Nagyvázsonyból előkerült, Neptun isten tiszteletére emelt oltárkövek és a Fenékpusztán talált római hajóácszszerzőszámok is igazolják az ókori balatoni hajózást. Korai előzményei közé tartoznak a török kori adatok is. A 16. század közepén a Balatonon is szolgálatot teljesítettek a gyalogos katonaság közé számítható naszádosok (vízi hajdúk). Amikor pedig a déli part török kézre került, a magyarok is alkalmas hajóhadat akartak. Hajót építettek Tihanynál, de a nagyobb naszádhajót Bécs hajóparkjából kapták Győrön át Szentkláray Jenő¹ és Takáts Sándor² szerint. Feljegyzésekből tudjuk, hogy az 1580-as években a török sajkások a Balaton déli partjáról gyakorta átkeltek a tavon, s pusztították a tó északnyugati partvidékét. Nem volt ez másképp később sem, a zalai partra különösen sokszor ment át a török. „Az egész Balatonvidék innenső fele, várbeliek és falusiak sok kárt szenvednek a török sajkásoktól” – írja Tóti Lengyel Gáspár szigligeti várkapitány 1647 áprilisában, és hozzáteszi: „nem lévén nekünk hajónk, ezért embereink sokszor török fogságba estek...” A török elleni harc tehát nemcsak a szárazföldön folyt, hanem a vízen is. A katonai naszádokon, katonaságot szállító kompokon kívül békés célokra szolgáló hajók is közlekedtek a tavon. Evlia Cselebi, a híres török világutazó az 1660-as években úgy tudósít, hogy „Van rajta negyvenötven hajó, amelyek egyik várból a másikba viszik a kereskedőket és látogatókat.”

A következő századokban is olvashatunk balatoni vízi járművekről. A Festeticsek már a 16. század elején gyártottak révhajókat, később áruszállító hajókat is. A tó két vége közötti áruszállítás lényegesen egyszerűbb volt a vízen, mint a szárazföldi utakon. A Balaton első nagy teherszállító vitorlását Festetics Kristóf építtette, a 43,2 t hordképességű *Kristóf* nevű hajót 1753. július 23-án bocsátották vízre. A „sőhajó”, vagyis a sőszállító gálya szélcsendben evezővel haladt, Keneséig általában fát, bort, visszafelé sőt szállított. Az időszak a Festetics flotta kora, az 1790-es években Festetics György (1755–1819) kezdett nagyszabású hajóépítésbe. Ekkor került Antonio Borri, később Bori Antal (1764–1835) trieszti „tanult hajós-mester” Keszthely mellé, Fenékpusztára, és olasz hajóácsokkal hajóépítő üzemet létesített. A Magyar Nem-

zeti Levéltár tervtárában Bori Antal kétárbocosokról rajzolt tervváltozatait őrzik. A Festeticsek nemcsak révészhajókat üzemeltettek a Balatonon, hanem vitorlásokat is. Állandó alkalmazottak is szolgáltak a hajókon, de a többséget az „árendás halászok”, a vízterület halászati jogát bérlő halászok alkották, akik 40–50 embert is kötelesek voltak kiállítani maguk közül. Minden idők legnagyobb balatoni vitorlását, a *Phoenixet* gr. Festetics György építtette. Valószínűleg Sebestyén Sámuel uradalmi mérnök tervezte, és ő állította össze a költségvetést is 1796 januárjában. A hajó Bori irányításával épült, 1797. július 15-én tették vízre. Egy 1798. augusztus 7-én kelt hajóleltár szerint 16 öl hosszú, 3 öl széles, kétárbocos, 16 evezős hajó volt. Nevét Takáts József írótól, Festetics László nevelőjétől kapta, aki egyik versében a hajót az újjáéledő főnixhez hasonlította, hiszen a korábbi teherszállító Kristóf hajó alkatrészeinek felhasználásával készült. Gyakran azonban csak egyszerűen „Nagy hajó” és „Gálya”, illetve – fő rendeltetésének megfelelően – „Sós hajó” vagy „Sós öreg hajó” néven említették. A Magyar Mercurius adott először hírt a Balaton akkori büszkeségéről, amelynek sok csodálója és híres látogatója volt. Baróti Szabó Dávid 1797-ben – látva a keszthelyi hajót, a kétárbocos vitorlást a vízen – így hevül: „Látván a gályát minap a Balatonra felülni / Neptun örvendező két kezit összecsapá / Már, úgy mond, felvészi magát neve, híre vizemnek / Már Magyarországnak tengere fényre kelend.”

Bori Antal egyik 1810 körüli rajzán a teljes Festetics-hajópark látható, a Főnixen kívül a „*Juditta*” (1799-re elkészült, Fenékpusztta és Bottyán között közlekedő szekérszállító komp), a „*Laszlo*” (1801-ben vízre bocsátott révhajó, amely Festetics Lászlóról kapta nevét, aki később a Balaton első sportvitorlázója lett), a „*Palli haju*”, a „*Szolgáia haiu*” (egyárbocos és 16 evezős kísérőhajó, ún. postahajó, a part és a Főnix közötti közlekedésre szolgált), a „*Stela*” (1806 augusztusában elkészült, egyárbocos, 10 evezős sétahajó), a „*Bori Antal*” komp és a „*Féczke*” (a legkisebb révészhajó volt, a szántódi révnél elsüllyedt, 1802-re újította fel Bori). Az 1792-ben létrehozott Directoratusnak, a Festetics birtok központi igazgatási hivatalának ülésjegyzőkönyveiből tudunk egy új hajó, az „uj gályás hajó”, a Főnixnél kisebb *Jozefina* építéséről. 1813 tavaszán már épült, májusban „a Josphina Nagyhajó

imitt amott meg szurkoltatott”. A keszthelyi új majori ispányság 1815-ös leltárában a „Só hajó Joseffina” szerepel, a „révész eszköz Fenékben Porkolábnál” rovatban pedig még négy *révészhajó* szerepel.

Richard Bright angol utazó – Festetics György vendégeként – hajókirándulást tett 1815-ben: a tónál „egy csónakot találunk és hat velencei viseletbe öltözött evezős embert, akik reánk vártak, hogy a hajóhoz vigyenek. A hajót a gróf az ő fregattjának nevezi, mert a legnagyobb és alighanem az egyetlen vitorláshajó ezen az édesvízű tavon” (Szerecz³). A hajó személyzete közel 50 emberből állt, szélcsendben 16 ember evezett. 1817. szept. 10-én kelt rendelkezés szerint a „két postahajók reparáltassanak, és háromféle színre festessenek meg” (Festetics lt. birtokigazgatási iratok XIII.). Az úgynevezett postahajókat vitorlával és 8 evezővel szerelték fel, kisebb kísérő hajók voltak, rajtuk közlekedtek a part és a nagy hajó között a sekély vízen. Említik még, hogy a „A *Taszilo* nevezetű kis hajókhoz két portugallusi vitorlák és a nagy révhajókhoz, mindegyikhez egy zászló készíttessen a többihez hasonló színű. A gályánál a postahajókon kívül két alkalmazott tsónakok is készen tartassanak.” További új hajók készültek. A *Szidónia* neve már 1815-ben adatható, akkor javították ezt a kompot. 1820-ban Festetics László folytatta a hajóépítést. Az udvari eszközök inventáriumának első része pro 1820–21 című leltárkönyvben a György nevű hajó, valamint a *Heléna* (egyárbocos kutter) szerepel.

1827-ben – Hrabovszky Dávid⁴ tudósítása szerint – „Boglár és Kővágó Eörs” között a Jankovics- és Bárány-családok vitorlás kompot járattak. Akali és Ószöd között a piaristák termény- és személyforgalmát nagyobb hajó bonyolította le. John Paget⁵ (1808–1892) írt először angolul a Balatonról és a füredi Anna-bál eseményeiről. Tudósít a Balatonnal kapcsolatban arról, hogy „Egy angol nehezen tudja elhinni, hogy ilyen remek tavat az ország belsejében egyáltalán ne használjanak fel se kereskedelmi, se szórakozási célra. Azt hiszem, egyetlen árva teher szállító bárka sem közlekedik az egész tavon, vitorlás hajó még úgyse! Nem volt még a történelemben nép, melynek olyan kevés természetes adottsága lett volna a hajózáshoz, mint a magyarnak. Úgy tűnik, folyóiknak és tavaiknak több hasznát veszik befagyva, mint folyékony állapotukban”. Ugyanez a benyomása 1842-ben Johann Georg Kohlnek⁶ is: „a Balaton halott, nem járnak rajta hajók, semmi forgalmat sem látni”. A 449. oldalon összehasonlítja a Genfi tóval: ott kereskedelmi hajók, gőzösök, itt

csak kis halászcsonakok és a tihanyi révhajó jár a vízen. 1842 nyarán Kossuth Lajos Balatonfüreden üdült, benyomásairól, emlékeiről a Pesti Hírlapban emlékezett meg *Caleidoscop* című füredői levelében: A „roppant víz”, a Balaton „20 mérföldnyi sima út, nagyobb, mint némelly vármegye, mint némelly fejedelemség, ’s a’ honnak legszebb vidéke által körítve, ’s rajta mégis egyetlenegy hajó sem libeg, kivevén talán a’ füredi séta ladikot, vagy egy nyomorult halászcsonakot” (PH. 1842. júl. 24: 557). 1843-ban Vajda Péter cikke szerint: „Tenger hajó nélkül! Balaton a valódi magyar tenger és semmi tengerészlet nincs rajta, semmi gálya, semmi gőzös, alig egypár komp, alig egypár sajka” (MÉ. I/5.). Csatóty Ottó⁷ írásában a tó „partokat nyaldosó hullámai csupán néhány magánosan vándorolható komppal játszadoznak ... Én a Balatont körül a végig szerettem volna hajózni, de hajó nem volt.”

Széchenyi István is szót emelt a balatoni hajózás érdekében. A nagy áttörést az ő kezdeményezésére és elnökletével 1846 tavaszán létrejött *Balatoni Gőzhajózási Társulat* megalapítása, és a *Kisfaludy* gőzhajó megépítése jelentette. Vízre bocsátották a gőzöst, Vajda Péter beszámol az ünnepségről: „s miután fölszenteltetett, a jelen voltak áldásától kísérve ereszkedett a magyar tenger tükrére” (PD. 1846. okt. 3). A lapátkerekes, 50 m hosszú gőzhajó vízre bocsátásával és kikötők építésével rendszeres hajójárat létesült számos településre. 1846-os próbaútja után 1847. március 10-től rendszeresen járt a gőzös. Noha a szakirodalom forrásaiban ma is fából készült hajótest szerepel, valójában a hajótest anyaga vas volt, mint ezt Lichtneckert András a hajóépítő mester angol nyelvű jelentése és más dokumentumok alapján bizonyította (FH. 2014/1). Ebben az időben a balatoni idegenforgalom jórészt Balatonfüredre korlátozódott. A gőzhajó Keszthelyről, Keneséről és Alsóörsről szállította a vendégeket az északi parti üdülőhelyre. Degré Alajos⁸ író, publicista abban az évben már igénybe is vette az új közlekedési eszközt: „Füredről Kisfaludy gőzösn mentem Keszthelyre, egy gyönyörű út! Füred teljes szépségében lassan elmaradoz, s Tihanynál a hajó egy kanyarulatot tévén, Füred szem elől elvesz. A tihanyi zárda a magasból regényes alakban tekint az alatta elterülő roppant tóra...” A kezdeti érdeklődés után azonban kiderült, hogy a gőzös forgalma nem hozta meg a várt bevételeket, komoly problémák voltak mind a személy-, mind az áruszállítással. A bajt csak tetézte, hogy a szabadságharc alatt szünetelt a menetrend szerinti közlekedés, a Kisfaludy kizárólag a harcoló alakulatok utánpótlását biztosította. 1861-ben a Déli

vasút megépülése közelebb hozta a Balatont a világhoz. 1863-tól a Kisfaludy fokozatosan beszüntette egyéb járatait, a vasúttal Siófokra, majd onnan Füredre igyekvő vendégsereget szállította. 1888-ban már igen rossz állapotban volt. Écsy László füredi fürdőigazgató naplója szerint május 25: „Ma érkeztek Siófokra azok, kik a Kisfaludy gőzöst partra szállítják” (Écsy 236), június 1: „Ma reggel húzták ki a partra szerencsésen, minden baj nélkül a Kisfaludy gőzöst” (uo. 237). Ez év november 3-án Écsy László Sárváry Antallal tanácskozott a hajó jövőjéről (uo. 251), Sárváry kifejti azt a véleményét, hogy a hajót „liquidálni kell”. December 8-án volt a hajózási társaság közgyűlése (uo. 254). 1889-ben rövid ideig még közlekedett, június 15-én „A K. gőzös a Balatonon próbautakat tesz”, június 22-én „A Kisfaludy gőzös egészen Füredig jött, de csak igen rövid ideig maradt itt és ismét visszament.” (uo. 266). 1889. június 23-án Écsy László már arról ad hírt, hogy megérkezett az új hajó („új gőzös”) [a Kelén] Füredre, 25-én pedig „Az új gőzös megkezdte rendes járását.” (uo.), ekkor vonták ki véglegesen a Kisfaludy gőzhajót a balatoni hajóközlekedésből. Közben a Révfülöp – Boglár átkelőjáraton a vitorlaskompt 1872-től a Zala-Somogy Gőzhajó Társaság *Balaton* csavargőzőse váltotta fel. A társaság 1876-ban csődbe ment, és a gőzös a Dunára került (1981-ben visszavitték a Balatonhoz, jelenleg a boglári mólónál áll, ahol nyaranként étterem, presszó üzemel benne).

Victor Tissot⁹ svájci utazó véleménye szerint „a tavon nem látható semmiféle hajó, még egy halászcsonak sem, nincs rajta semmi élet, csak a Holt-tenger lehet ilyen elhagyott és kihalt.” A Balaton akkori kihasználatlansága, a partok kihaltsága mellett az egyetlen kedveltebb nyaralóhely Balatonfüred volt. Széchenyi István – *Himfy* nevű, a Fertő tóról hozott – vitorlásával ugyan bejárta a Balatont, de követője nem akadt. A vitorlássportban föllendülést az 1866-ban elterjedt hír hozott, amely szerint Erzsébet királyné ellátogat Balatonfüredre. A magyar főurak a kedvelt királyné szórakoztatására vitorlásokat hozattak a tóra. A költséges, jelentős befektetést igénylő vitorlázás akkoriban elsősorban a tehetősek sportja volt, 1867. március 16-án „Erzsébet királyné különös pártfogása” alatt, balatonfüredi székhellyel a Nemzeti Kaszinó és a Budapesti Hajósegylet tagjai megalapították a *Balaton-Füredi Yacht-Egyletet*. Fővédnöke maga a királyné volt, tagjainak a fele az arisztokrácia soraiból került ki, a commodore (parancsnok) gr. Batthyányi Ödön, a vicecommodore gr. Széchenyi Béla volt. Az alap-

szabály szerint az egylet 25 tagnál többet be nem fogad, és a legkisebb hajó 2 tonnás lehet. Az 5. pont szerint „Az egylet célja a vitorlázást gyakorlatilag hazánkban fejleszteni s ez által nemcsak hazánk e gyöngyét, a Balatont élénkíteni; nemcsak a tavak ezen királyán a közlekedést emelni, s a kereskedést könnyíteni, fejleszteni, hanem lassankint a vitorlák használatát többi vizeinkre is kiterjeszteni”. A drága hajókat Angliából hozatták. Abból az időből a mánás-yachtok közül csupán gr. Széchenyi Béla Cowes-ben (Wight-szigeten) teak- és hickoryfából készült négytonnás hajója, a *Hercegnő* maradt meg. Ez 1878-ban Némethy Ernő győri kir. ügyész birtokába jutott, aki a balatoni vitorlássport tulajdonképeni kezdeményezője lett Szarvassy Sándorral, Endrődy Bélával, Balogh Kálmánnal és Mihálkovich Tivadarral. Hamarosan megszülettek az első versenyszabályok is. Erzsébet királyné 1866-os látogatása végül abban az évben kitört porosz-osztrák háború miatt elmaradt, de a későbbi Erzsébet udvar (1889) és az Erzsébet szanatórium (1913) elnevezés mutatja, hogy a látogatás elmaradása ellenére is nagy tisztelettel emlékeztek rá Füreden.

Andley Gosling angol főkonzul nagyon megkedvelte a Balatont, ide is szállíttatta Angliából 7 tonnás hajóját, a *Királynőt*. Hírlapi tudósítás szerint a dániai angol konzul és több angol család készült füredi nyaralásra, „Egész yacht-társulatra lesz kilátás. Bizonyára nagyon fogja Balatonfüred jelentőségét emelni” (ZK. 1879. nov. 30), májusban aztán „Balaton-Füred szépségeit az angolok oly vonzónak találták, hogy rögtön határozva nyári tanyát ütöttek itt föl” (Veszprém, 1880. máj. 16). A hazai vitorlássportban komolyabb föllendülést az itthoni hajógyártás megindulása hozott, Gosling – mint arról a Veszprém című megyei lap 1879 novemberében tudósít – Füreden tartózkodott, ahonnan írt a southamptoni hajóépítőnek, Richard Youngnak, biztosítva őt támogatásáról. A főkonzul „szétnézővést Balaton-Füreden, azonnal levelet írt neki Londonba, hogy van itt Magyarországon egy elhagyott szép tó, melyet egy ügyes vállalkozó hajókkal élénkíthetne” (uo. 1880. jan. 22). Gosling Écsy László fürdőigazgató segítségével bérbe vette a Tihanyi Apátságától a mai Vitorlás étterem területét, rábeszélésére Balatonfüredre telepedett az angol hajóépítő, és egymás után építette a jachtokat. A Zala című lapban 1880. május 26-án azt írták, hogy „Gosling angol főkonzul, Némethy Ernő és Endrődy Sándor vitorlás hajói s több apró vízi jármű a Kisfaludy gőzös köré csoportosulva a fürdőház előtt lehorgonyoztak, angol és nemzeti lobogókkal feldíszítve”.



Richard Young hajóépítő műhelyének angol munkásai
(Lengyel Samu felvétele, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

Richard Young műhelyében 1880-tól kezdték meg a vitorlás túra- és versenyhajók építését. Hírlapi tudósítás szerint „A nádas elején Young angol hajós 8 öl hosszú, 4 öl széles, és 15 láb magas hajóműhelyt épített, hogy a hajóépítési megrendeléseknek eleget tehesen” (Zala, 1880. nov. 17). Young „kitűnő testgyakornok, valóságos akrobata, ügyesen boxíroz” (Veszprém, 1880. febr. 8), „Ereje csodálatra méltó” (uo. febr. 15). A nagy földrajztudós, Cholnoky Jenő¹⁰ szerint az angol hajóépítő mindig becsmérőleg beszélt a Balaton hullámairól s „az ő tört magyarságával igyekezett a tenger hullámait magyarázni.” Tény azonban, hogy alkalmas hajókat épített, „a kisebb vitorlás csónakokat 300-400 frtéért készíté és biztonságukat garantírozza, mert kizárólagosan a Balatonra készíté őket, annak minden szeszélyét számba véve” (ZK. 1880. jan. 22). A füredi parton az első faépület és sólya 1880-ban készült el, s még ebben az évben megépült az első vitorlás, a *Senta* is, majd a *Mariska*, amely „különösen igen szép”, átadásakor „az elején függött egy üveg bor, mely Écsy Antónia kisasszony által a hajó oldalához dobott” (uo. 1880. ápr. 25). 1881-re már nagyobb vitorlások vízre bocsátására is alkalmas volt a telep. Miháلكovics Tivadar vetette fel az első balatoni nagyszabású evező-, úszó- és

vitorlázóverseny tervét 1881-ben. A következő évben meg is tartották, a Győri Csónakázó Egylet versenyén részt vett az összes budapesti evezősegylet, és bemutatkoztak Young vitorlášhajói. 1883-ban már népes vitorlás mezőny állt starthoz.

„Az a szegény Balaton, mely néhány év előtt valóságos holt tenger volt ... most az újkor haladása itt is kitűzte zászlaját, és kezd a Balaton népedni járművekben. Negyven pompásan felszerelt csónak, 10 karcú szándolin és 15 vitorlás hajó szeli a Balaton sima tükrét ... Hisszük, hogy a Balaton vidéke s különösen Balaton-Füred virágzásnak indul” (uo. 1883. márc. 29). 1882-től épült a 22 tonnás *Hableány*, „46 láb hosszú, 11,5 láb széles (uo.)”, 1883-ban „Felszenteltetett gróf Nádasdy Ferencznek Young kitűnő angol hajóépítész által készült gyönyörű szép vitorlás hajója, a *Hableány*. A szentelést Jalsovics Aladár balaton-füredi plébános úr végezte ... Ezután Young neje nagy kétfülű aranyozott ezüst serlegbűl, mely telve volt a legjobb balatonmellékivel, sorra kínálta a közönséget ... A *Hableány* keresztanyja Young úr idősebb leánykájá” (Zala, 1883. ápr. 25).

Young üzeme nemcsak angol munkásokat foglalkoztatott, „egy magyar, arácsi ácslegény dolgozik nála már 2 év óta ... most már egy szegény füredi gyereket fogadott fel inasnak. Young úr munkatársait igen jól fizeti” (ZK. 1883. márc. 29). Young 1883-ban többek között egy 8,5 tonnás kuttert épített, a *Sárga rózsát*, a *Nem lesz* jachtot, majd a 14,5 tonnás *Came coq* gőzhajót, 1884-ben a *Jolánta*, a *Mosquito* és a *Szélvész* készült el. A Vasárnapi Újság füredi vízi versenyekről tudósít: „Balaton-Füreden e hó 19-ikén ... az öt tonnán aluli hajók versenyében Esterházy Mihály gr. *Memento* hajója győzött. A szándolin versenyben Jankovics György és Szekrényessy Kálmán vettek részt. A halászkor versenyében az úgynevezett disznósi kompánia győzött Kiss Péter kormányossal” (1884. júl. 27). A Veszprém nevű megyei lap 1884. szeptember 7-i száma „Regatta a Balatonon” címmel tudósít nagy versenyéről: „Tavasszal alakult meg Stefánia koronahercegné védnöksége alatt a Vitorlázó Egyesület, ennek versenyeit tartották négy napon át, az utolsó napon Stefánia díjáért.”

Young kezdeményezésére alakították meg 1884-ben a *Balatoni Vitorlázó Egyletet*, amely 1885-ben *Stefánia Yacht Egylet*re változtatta a nevét. Herceg Esterházy Mihály commodorságával kikötője, klubháza épült. Ebben az évben építették a *Sió*, az *Olyannincs* (amelyet később Hertelendytől Blaha Lujza vett meg) és a *Vészma-*

dár jachtokat. Richard Young ebben az évben elhagyta az országot, műhelyét ősszel a Stefánia Yacht Egylet vásárolta meg. Vezetésével Szarvassy Nándort bízták meg, aki Young pótlására Michael Ratsey cowesi hajóépítőt hívta meg. Itt maradt több angol hajóács is, akik magyar szakemberek kinevelésével megteremtették a magyar sportvitorlás építés alapját, ám speciális balatoni típust ekkor még nem fejlesztettek ki. 1878-ban létrehozták a *Keszthelyi Csónakázó és Korcsolyázó Egyletet*. Az első komoly vitorlást, egy 9 méteres kuttert, Festetics herceg hozatta 1890-ben Keszthelyre, az egylet pedig bérhajózásra vásárolt egy hasonló nagyságú tőkésúlyos sloop-vitorlást 1893-ban. 1913-ban az egylet vagyona már 45 db csónak és szandolin, 3 motoros és 3 vitorlás csónak volt (MY. 1923: 63). 1923-ban már 17, köztük 4 kajütös vitorlás volt Keszthelyen (uo. 64).

1885-ben létesült a balatonfüredi klubház, amely a balatoni vitorlázás fő központja lett. A szép, arányos klubház Hauszmann Alajos tervei alapján épült (a mai Vitorlás étterem). Ismert vitorláhajók épültek Füreden a Stefánia Yacht Egylet Hajóépítő Üzemében, például 1886-ban a *Gardenia*, az *Álmom* és az *Arám*, 1887-ben az *Alma* és a *Fergeteg* jacht angol mintára. Ebben az évben Ratsey távozott, őt az üzem élén John Harries váltotta. 1888-ban építették a *Mici*, 1889-ben a *Kishamis I.* nevű jachtot. Az egylet kötelékében 25 nagy jacht, 30 csónak és 3 motoros hajó szántotta a habokat, a korabeli hajójegyzék szerint a nagyobb hajók: *Alma*, *Álmom*, *Arám*, *Fergeteg*, *Gardénia*, *Hableány*, *Leonore*, *Olyannincs*, *Szélvész*, *Vészmadár*. 1889-ben készítette az egylet hajóépítő üzeme az első motoros hajóit, a Földművelésügyi Minisztérium számára két 3 lóerős és egy 1 lóerős motorcsónakot, amelyeket Daimler géppel szereltek fel. 1893-tól már jégvitorlásokat is építettek. A Stefánia Yacht Egylet hajóparkja egyike volt a legszebbeknek Európában az édesvízi hajóparkok között.

Stefánia főhercegnő kétszer is járt Magyarországon (1892-ben és 1896-ban), vitorlázott, a gavallér magyar főurak jóvoltából fejedelmi elhelyezésben, pompában és szórakozásban volt része. A vízén is rendeztek nagy mulatságot, több hajót összekötve, az *Álmom* és *Arám* nevű kuttereken cigányzenére nagy tánc volt, utána vacsora, majd a klubházban reggelig ismét táncmulatság. Az udvarmester nagy megrökönyödésére Ófensége ugyancsak kivette részét a táncból, és járta a csárdásnak nevezett „barbár ugrándozást”. A főherceg-

nő látogatásáról és az *Álmom* nevű jacht sikereiről írta Krúdy Gyula az egyik novellájában (Egy fiatalember a vitorlánál és Stefánia trónörökösne özvegyasszonyi tánca): „A szelek, vásznak, emberek versenye folyik a Balatonon, a legvénebb csónakokat is berugdalták a partról, félhordóban evez a gyermekhad, vidám teknőket lobogóznak fel száradó alsószoknyákkal, amerre a verseny tart a csaknem ötven főnyi vitorlások között, legelől mindig az *Álmom*-mal, amellyel talán a süllők sem tudnak együtt menni.”



A klubház (baloldalt) és a hajóépítő műhely (jobboldalt)
(1900 körüli képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A tavi menetrendszerű személyforgalmú hajózásban a Kisfaludy gőzös leállításával a Stefánia Yacht Egylet tagjainak és a Déli Vasúttársaságnak is érdekében állt a gőzhajózás újbóli megindítása. 1888. október 21-én Baross Gábor miniszter anyagi támogatásával megalakult a *Balatontavi Gőzhajózási Rt.* A társaság új, lapátkerekes hajót rendelt, amely a *Kelén* nevet kapta (nem azonos a maival). A kétgépes hajó 1889. július 1-jén kezdte meg menetrend szerinti járatait az Almádi – Füred – Siófok – Füred – Almádi útvonalon. 1891-ben a *Kelént* átnevezték *Barossra* (1922-ben bontották szét). 1890. május 27-én bocsátották vízre a Balaton második csavargőzösét, a *Rohant*, a Boglár – Badacsony – Révfülöp útvonalon közlekedett (1900-ban a Halásznai Részvénytársaság megvette, és *Somogy* néven vontatóhajóként használta, 1905-ben a Dunára került). Két új csavargőzöst építettek Siófokon, a *Kelén* és a *Helka* azonos méretűek és formájúak. Vas hajótesttel és fa felépítménnyel készültek. A *Kelén* 1891. április 17-én, a *Helka* pedig 1891. június 28-án szállított először utasokat. 1909-ben bocsátották vízre a Budapesti Danubius Hajó- és Gépgyárban készült *Kisfaludy* csavargőzöst, amely többszöri átalakítással 1960-ig közlekedett, elsősorban a Keszthely – Badacsony – Fo-

nyód útvonalon. A Balaton korábbi fából készült kikötőit kőmólókkal cserélik fel, volt olyan kikötő, ahonnan már naponta háromszor indultak hajójáratok.



Az egyleti klubház 1909 körül
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

Balatonfüred a magyar vitorlássport fellegvára továbbra is, mindmáig Füreden van a Magyar Vitorlás Szövetség vízitelepe, és számos nagy vitorlások kikötő található a közforgalmú kikötőtől kisebb-nagyobb távolságra. A Stefánia Yacht Egyletet 1912. június 24-én belügyminiszteri rendelet alapján *Magyar Yacht Clubra* keresztelték át, amelyet 1913-ban (királyi engedély alapján) *Királyi Magyar Yacht Clubra* módosítottak. A KMYC 1925-ös hajójegyzéke szerint 26 vitorlás tartozott a kötelékébe, a nagyobb hajói: *Kishamis*, *Sólyom*, *Démon*, *Glória*, *Pinguin*, *Nemere*, *Vészmadár*, *Tramontana* (Gyapay melléklet).

A múlt század elején kezdtek elterjedni az uszonyos jollék a Balatonon. A kisebb, 3-5 m hosszú svertes sportvitorlások (a svertnek hajóbárd volt a korabeli neve) terjedésével párhuzamosan megalakult 1912-ben a *Balaton Yacht Club*. Alapításának gondolata Balatonvilágoson született, amelyhez nyomban csatlakozott a szomszédos Aliga, később Almádi és Siófok. Közösen a Felsőbalatoni Yacht Club név alatt tervezték megalakítani a klubot. A lelleiek csoportos belépésével módosult a név, és a Felső jelző elhagyásával 1912. dec. 17-én létrehozták a Balaton Yacht Clubot. Első közgyűlésüket 1913 nyarán Balatonszemesen tartották meg gr. Hunyady József elnökletével. A háború alatt a működésük szünetelt. 1921-ben saját lapot indítottak „Magyar Yacht” címmel. A klub tagjainak tulajdonában a nyilvántartásuk szerint 1922-ben 30 vitorlášhajó volt (MY. 1922: 26–27), 1923-ban már 50, a tulajdonos nevérol, a hajólevélről és az építő adatairól készítettek kimutatást (uo. 1923: 24–25).

1925-ben 36 yolle, néhány túracirkáló, két tókesúlyos hajó és egyéb túrahajó tartozott a klub hajóparkjába (Gyapay melléklet). 1928-ban a flotta 61 vitorlášból állott, mégpedig kielei hajókból, uszonyos hajókból, 22 m²-es binnenyollékból és 14 m²-es osztályhajókból (KMYC évkönyve, 1928: 139–140). Balatonfüred mellett Aligán, Világoson, Almádiiban, Csopakon, Siófokon és Lellén jöttek létre vitorlás klubok. Ezt már a kisebb, olcsóbb hajók megjelenése tette lehetővé.



Balatonfüredi vízisport életkép 1911-ből
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

1913-ban a jelentős anyagi gondokkal küzdő Gőzhajózási Részvénytársaság helyzetét egy új hajó beállításával próbálták orvosolni, a 29 m hosszú, 5 m széles *Jókai* gőzös június 2-án tette meg próbaútját a Balatonon. Füreden az 1910-es évektől az angol tervezők helyét felváltották a Balatont jobban ismerő magyarok. Az egykori Stefánia Yacht Egylet Hajóépítő Üzemét a Királyi Magyar Yacht Club felajánlotta megvételre az Angol-Magyar Banknak. A bank át is vette az üzemet és a vitorlás flottát, 1922-ben felépítette a KMYC Klubházát (a harmincas években az egyesület a balatonfüredi klubház bővítésére 20000.- pengő visszafizetés nélküli segílyt kapott az akkori sporthatóságtól). A hajóépítés folytatására pedig részvényeket bocsátott ki, és 1920-ban megalapította a *Balaton Yachtépítő Rt.*-t. A részvénytökekből először a barakkok helyére tégláépületeket emeltek, a műhelyeket kibővítették. A földszinti asztalosműhelyben a nagyobb vitorlások, az emeleten az uszonyos hajók épültek. Itt készült ismertebb hajók a fentiekén kívül: *Dobó*, *Kishamis I.* (később *Irma*), *Kishamis II.* (még ma is szántja a habokat). 1924-ben Balatonfüredre hívták Adolf Harms berlini hajómérnököt, az ő irányításával készült el a *Glória*, a tó egyik legszebb vitorlása.



Vitorlás a füredi sétány előtt 1916-ban
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)



Vitorlás a füredi sétány előtt 1920-ban
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

Az 1920-as években a menetrend szerinti hajózás mind veszteségeesebb lett, a hajókon már a kötelezően előírt javításokat sem tudták elvégezni. A MÁV és a Déli Vasúttársaság tulajdonába kerültek a Gőzhajózási Rt. részvényei, és *Balaton Hajózási Rt.* néven újjászervezték a céget. A MÁV a Balatoni Yachtépítő Rt. kötvényeinek nagy részét is megszerezte, a gyárat az IBUSZ irányítása alá helyezve 1926-ban létrejött az *IBUSZ Yachtépítő Üzeme* budapesti székhellyel és balatonfüredi telephellyel. Új vezetőséget neveztek ki, első lépésként összevonták a balatonfüredi és a siófoki telepet. A gyár 1927-től megkezdte a közlekedési célokat szolgáló személyhajók gyártását is, elsősorban kis befogadóképességű, kis merülésű, de biztonságos hajókat kívántak építeni. Balatonfüreden megépült Max Oertz hamburgi mérnök tervei alapján a 130 személyes *Csongor*, valamint a *Tünde*. A bordák és gerendák szögacélból, a héjazat és a fedélzet tölgyfából készült. Mindkét hajót 105 lóerős dízelmotor hajtotta. Az új céggé váló megjelenő *Balaton Hajózási Részvénytársaság*, a BHRT megrendelésében épültek a *Csobánc* és a *Szigliget* motorosok, 1927-től járták a Balatont. Fényűző kivitelben, a hajótestek vasból, a felépítmények teakfából, a berendezés és a bútorok mahagóniból készültek. A hajókat villanyvilágítással és fényszóróval is ellátták az éjszakai utazáshoz. 1929-ben kezdte meg menetrendszerű járatait, felváltva az addig közlekedő vitorlás kompot, a szántód-tihanyi rév első motoros komphajója, a *Komp I.* Körülbelül 10 autót és 60 embert tudott szállítani egyszerre. Ugyancsak ebben az évben épült meg Balatonfüreden az 50 fő befogadóképességű *Sió* motoros, elsősorban kirándulóhajóként használták. A személyszállító motorosok mellett a különböző vitorlás osztályok versenyhajóit sorozatban kezdték gyártani. Az amszterdami olimpiára építették meg a *Hungária* jachtot.

A jolle típusú hajók építésével jól fejlődött a balatoni vitorlázás, és ismételten föllendült a versenysport is. Az 1923. évi sportnaptár szerint abban az évben a BYC és a KMYC már 18 vitorlásversenyt rendezett, valamint a BYC Kenese – Keszthely vagy Keszthely – Kenese rekordversenyt is kiírták. 1926-ban kimutatás jelent meg a balatoni vitorlászajókról, amelyben 120 hajót írtak össze, a hajók és a tulajdonosok nevein kívül feltüntették az építőt és a vitorlafelületet is (Kehrer 98–102). 1928-ban az amszterdami olimpiai játékokon már magyar vitorlássportolók is indultak. 1929. december 3-án hosszú évek előkészítő munkája eredményeként megalakult a *Magyar Vitorlás Szövetség*, amelynek első elnöke gr. Széchenyi Emil volt. Az alapító klubok: Balatoni Yacht Club (BYC), a Magyar Atlétikai Club (MAC) motorsport és vitorlázó osztálya, a Keszthelyi Csónakázó és Korcsolyázó Egylet jogutódjaként a Keszthelyi Yacht Club (KYC), a Királyi Magyar Yacht Club (KMYC) és a Velencei-tavi Vitorlás Yacht Club (VGYC). Az első országos bajnokságot 1932-ben tartották, a versenyek között a legnagyobb hagyományú a Hungária Yacht Club (HYC) alapította balatoni Kékszalag regatta, amelyet 1934. július 27-én rendeztek meg először. A kékszalag verseny győztese mindaddig árbocának csúcsán viselhette a HYC által adományozott kékszalagot, amíg a következő versenyen az első helyet el nem veszítette. 1934-ben közzétették a magyarországi vitorlás hajópark statisztikáját. Az összesen 161 egységből 108 balatoni klub hajója, és 34 klubokon kívüli hajó volt (VZ. 1934: 12). A maradék a Budapest Sport-Egylet Yacht-osztálya, a MAC Vitorlázó-osztálya és a Velencetavi Vitorlás Yacht-Club kötelékébe tartozott. Tőkesúlyos volt a hajók 19 %-a, a többi uszonyos. A 161 vitorlászajóból 80 osztályhajó, tehát a hajóknak majdnem a fele (uo.). A balatoni

hajók háromnegyed részének a felső Balatonon volt az állandó horgonyzó helye, csak 37-nek az alsó Balatonon, Tihanytól Keszthelyig (uo. 13). A *Hungária Yacht Club* 1933-ban alakult meg. A versenyeredmények és a túravitorlázás tekintetében is élenjáró egyesület klubházát a füredi Káldy Ferenc építész önzetlen áldozatvállalásával építették föl Blatonfüreden. 1947-től 1997-ig a Budapesti (majd BKV) Előre birtokában volt, a társalgó fenőfa gerendázatára festett eredeti „navigare necesse est” felirat helyére az államosítás után a „Becsüld meg, a népi demokrácia adta neked” felirat került. A HYC hajóparkába olyan híres cirkálók tartoztak, mint a *Nemere*, *Meteor*, *Kékmadár*, *Lucifer*, *Kabala*, *Emese*, *Délibáb*, *Sólyom* vagy a *Kaland*. Az első csillaghajót dr. Sándor Pál hozta a Balatonra Ausztriából, 1939-ben. Röviddel ezután két csillaghajó épült a balatonfüredi sporthajó üzemben.



A klubház az átépítés után
(Képeslap, 1922, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)



Balatonfüredi vízisport életkép 1925-ből: a háttérben a klubház (középen) és a jachtépítő üzem (baloldalt)
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A főrésztvényes MÁV-nál 1931-ben elhatározták, hogy a balatonfüredi jachtépítő telepet *Balaton Hajózási Rt. Hajóépítő Üzeme* néven a hajózási

vállalathoz csatolják. Az egyesítés révén a Balaton közlekedésének szolgálatába állították a füredi hajóépítő üzemet. Itt épült a 80 utas befogadására alkalmas *Boglár* 1935-ben, a 30 személyes *Bada-sony* motoros és a mahagóni borítású *Rabonbán* 30-as cirkáló, a Balaton egyik legszebb vitorláhajója 1936-ban, valamint az acélból készült, száz férőhelyes *Szent István* és a *Szent Miklós* motoros 1938-ban. Készültek kül- és belmotoros motorcsónakok is, valamint tovább folyt a tókesúlyos vitorlások és jollék sorozatgyártása. Épült néhány 50-es balatoni és 75-ös tengeri cirkáló is. 1938-ban vették tervbe egy nagyobb kapacitású új üzem létesítését, ennek helyéül a Tihany felé vezető út mellett fekvő Eötvös-tanyát szemelték ki, ahol volt már lakás, gazdasági épület, és a terület (szántó, rét, nádas) kellően nagy volt. Wagner¹¹ szerint a Balatoni Hajózási Rt. 57600 m² megvétele mellett döntött, 1942-ben volt a belső telepről a kiköltözés. A hadiüzemnek nyilvánított hajógyár kibővült, új épületek létesültek, a 400 fős munkáslétszám kiegészült 200 munkaszolgálatossal. Megkezdődött az 1940-es évektől kezdődően az acélból készült aknarakó motorosok gyártása. A katonai megrendelések 1943-tól bővültek a németek számára gyártott 50 személyes, fából készült partraszálló rohamcsónakokkal. 1945. január 2-án az üzem katonai parancsnoka utasítást adott a gépek és a személyi állomány Nyugatra telepítésére, szerencsére a végrehajtás a szükséges vasúti szerelvények hiánya és a munkások bátorsága (a szerelvényeket és gépalkatrészeket az üzem kazánjában és a nádasban rejtették el) miatt nem sikerült.

A háború végén a visszavonuló német csapatok felrobbantották a Balatonfüreden összevont tavi flottát. 1945. március 26-án a *Boglárt*, *Csobáncot*, *Szigligetet*, *Jókait*, *Csongort* és a *Helkát* süllyesztették el. Egy nappal később, március 27-én a Révfülöpi kikötőben még épségben lévő *Kelén* és a *Tünde* gépházában is elhelyezték a németek a robbanóanyagot, de a magyar hajósok a fenékcsapok megnyitásával a hajókat idejében elsüllyesztették. 1946-ban a füredi gyárban megkezdődhetett a hajók helyreállítása, elsőnek a *Tünde* motorost emelték ki Révfülöpön, és szállították felújításra Balatonfüredre. Ez a hajó kezdte meg a menetrendszerű közlekedést Füred és Siófok között. Sorrendben a *Komp I.*, *Kelén*, *Boglár*, *Helka*, *Sió* (volt *Szent István*), *Tátika* (volt *Szent Imre*) és a többiek, utolsóként a *Csongor* készült el 1948-ban. 1947-ben a Dunára vezető Sió-csatorna kibővítésével és a hajózsilip megépítésével lehetővé vált nagyobb hajók

és uszályok tervezése és építése is Balatonfüreden. 1948-ban készült el az első vontatóhajó, a kis méretű *Badacsony* motoros, majd néhány 250 tonnás uszály és 300 tonnás kavicszállító dereglye, továbbá szolgálati motorosokat, 150 lóerős vontatókat építettek. Az üzemet 1948-ban államosították, létrehozták a *Baltoni Hajózási Nemzeti Vállalat Hajóépítő Üzemét*. Ugyanebben az évben Németh István elnökletével megalakult az *Országos Társadalmi Vitorlás Szövetség*.



A felrobbantott hajók kiemelés után a hajógyári dokkban
(Fotó, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A megnövekedett utasforgalom kielégítésére 1946-ban három dunai gőzhajót, a *Pajtást*, az *Úttörőt* és az *Ifjúgárdát* hozták a Dunáról a Balatonra. A *Pajtást* az 1954. május 30-i tragikus balatonfüredi balesete után, 1956-ban átépítették, 170 lóerős dízelmotort kapott, és mint kétcsavaros motoroshajó állt ismét szolgálatba *Siófok* néven. 1948-ban a december 3-i minisztertanácsi határozattal a Balaton Hajózási Részvénytársaságot szintén államosították, az új vállalat neve *Baltoni Hajózási Nemzeti Vállalat* lett, balatonfüredi székhellyel. 1950 szeptemberében a füredi hajóépítő üzemet *Balatonfüredi Hajógyár* néven újjászervezték. Az ötvenes évek elején a gyár export megrendelést is kapott, 10 db tengerparti motoroshajót gyártottak Lengyelország számára. A hajógyárban, 1952-ben épült meg a Balaton legnagyobb személyszállító hajója, a 600 fő befogadóképességű, 400 lóerős *Beloianisz* motoros (1969-ben jelentős átépítésen esett át, 1991-ben nevét Balatonra változtatták, már nincs a tavon). 1953-ban a hajógyár Wagner¹¹ adatai szerint 577 dolgozót foglalkoztatott. A magyar hajózás számára a folyami uszályok és vontatóhajók gyártását Balatonfüreden kezdték meg. A 250, 300, 400 tonnás folyami uszályok után megindult a 75 m hosz-

szú, 10 m széles, 1000 tonnás, raktárfedeles áruszállító és az 1000 tonnás tankuszályok építése. A Bayerischer Lloyd rendelésére készült 1250 tonnás kombinált uszály és 1000 tonnás szárazáru-szállító uszály, a MAHART rendelt még 4 db 1500 tonnás uszályt is. Szintén nagy jelentőségű volt a 800 lóerős közép-dunai vontatók sorozatgyártása. Közülük elsőként a *Dorog* készült el 1958-ban, majd 1961-ben a *Paks*. 1960-tól épültek a jégtörő-vontató sorozat hajói. A továbbiakban készültek még kitűzőhajók, tanyahajók és kavicskotró elevátorok. 1956-tól jelenik meg a Balatonon a *vízibusz*. A 150 főt befogadó, 170 lóerős motorral felszerelt, 301-es típusnak 1964-ig 14 képviselője érkezett. Néhány, eredetileg zárt hajó hátsó tetejének egy részét levágták, nyitott fedélzetet hozva így létre.



A Beloianisz
(Képeslap, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

1962-ben a Balatonfüredi Hajógyár önállóságát megszüntették, és a Magyar Hajó- és Darugyár keretében *MHD Baltoni Gyáregysége* néven működött tovább. 1961-ben Balatonfüreden elkészült a Komp II. (később: *Kisfaludy Sándor*), 1963-ban állt forgalomba a 303-as tengeri vízibusznak épült *Hévíz* és *Keszthely* motoros nagy, nyitott hátsó fedélzettel. 1964-ben készült a Komp III. (*Kossuth Lajos*), majd 1968-ban a Komp IV. (*Széchenyi István*). A hajógyár kilépett a külföldi piacra, Egyiptom, Hollandia, Jugoszlávia, Líbia, Szíria és Nigéria rendelt a balatonfüredi hajóépítés vontatóiból, kikötői hajóiból, uszályaiból. *EAK tolóegység* volt annak az önjáró tolóuszályból és egy tolt uszályból álló együttesnek a neve, amelyet a gyáregység az Egyesült Arab Köztársaság számára 1963-ban kezdett gyártani. Ezekből 1966-ig ötvenet adott át a megrendelőnek. A gyár 1967-ben olyan további 80 tolóegységre kapott Egyiptomból megrendelést, amely már olajrakomány továbbítására is képes volt. 1967–68-ban került a Balatonra a Dunáról a

400 főt befogadó *Zebegény*, a *Szentendre* és az *Ercsi*, későbbi nevükön *Haláp*, *Gulács*, illetve *Bakony*. 1976-ban készült el a füredi hajógyárban a *Baross Gábor* nevű komp. Az 1980-as években jelentek meg a Balatonon a rendezvények tartására is alkalmas katamaránok. A széria első darabja az 1979-ben készült *Siófok* volt, ugyanabban az évben a *Badacsony* követte. 1980-ban készült el a *Füred*.



Hajógyári munkásgyűlés
(Fotó, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A '80-as években a balatoni kompokat jelentősen átalakították, a szállítható autók számát növelve. A mai *Szent Benedek* hajó 1982-ben a Balatonfüredi Hajógyárban készült, eredetileg a tihanyi Limnológiai Intézet számára Biológia néven. A 19 m hosszú hajóban hidrobiológiai laboratórium volt berendezve (2003-ban az intézet eladta, 2004-ben személyhajóvá alakították át). 1985-ben ismét átszervezésre került sor, és a füredi gyár a *Ganz-Danubius Hajó- és Darugyár Balatonfüredi Hajógyár* néven működött tovább. Gyártottak úszódaru pontontesteket, kikötői hajókat, de markoló kanalakat, szállodai bútorokat, bányatámaszokat is. A nehéz helyzetet jól jellemzi, hogy a norvég rendelésre szállított ún. Link Spaun ponton előállítás is költségesebb volt, mint az árbevétel. A legnagyobb gondot ezután a jelentősen romló piaci helyzet jelentette. 1988 és 1992 között a részvénytársasággá alakuló hajógyár szétnyíló uszályokat szállított Törökországba.

Közben nem szűnt meg a vitorláshajók gyártása sem, a füredi hajógyár sokat tett a magyar vitorlássportért. Több hajóosztály hazai gyártásával tette lehetővé a sportág fejlődését, itt építették, illetve fejlesztették a *Kalóz*, a *Csillaghajó*, a *Sárkányhajó*, a műanyag *Finn*, a *Moly*, a *Cadet* és a *Soling* típusú hajókat. A belső telepen két nagyméretű csarnok felépítésével létrehozták a hajógyár sporthajóüzemét Németh István vezetésével. Megindult a nyu-

gat-európai exportra készülő M-7, azaz *Delfin*, később a műanyag csónakok és vitorlások gyártása. 1969-től készült az *Amphora*, amelyből kialakult a *Balaton 18*-as típus. A műanyag üzemben épültek a *Balaton* (31, 27, 25, 24, 21, 19, 18 és 16), a *CNSO*, *Kalóz*, *Soling* és *Optimist* vitorlások, a *Pelso 45* típusú csónakok, és számos exportra szállított motoros. 1981 júliusában azonban elrendelték a sporthajóüzem megszüntetését, a telepet pedig kiürítve 1981 decemberében átadták a városnak. Az 1970-es évektől Balatonkenesén a Sirály KTSz készített műanyag csónakokat, motorcsónakokat és kis vitorlásokat.



Hajógyári életkép
(Fotó, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A *Csobánc* motoros többszöri átalakítás után ma is a Balaton egyik vonzó hajója. A *Szigliget* az 1980-as évek végén sajnos a Dunára került, ahol Pannónia néven futott. A *Jókai* hajót 1964-ben korszerűsítették, dízelmotort kapott. 1980-ban a Tiszára vitték, ahonnan szépen felújítva, 2002-ben kalandos körülmények között került vissza, azóta egy balatonfüredi cég tulajdonaként járja a tavat. A szép vonalú *Kelén* többszöri felújítás után szerencsére mindmáig közlekedik. A *Helkát* már 1980-ban kivonták a forgalomból, és szórakozóhellyé átalakítva állt partra vonva Füreden. 1994-ben a MAHART visszavásárolta, és felújítás után ismét forgalomba helyezték. 1950-ben a *Tünde*, 1958-ban pedig a *Csongor* fa héjazatát vasra cserélték ki, mindkettő ma is közlekedik sétahajóként a tavon. 1999-ben a balatoni hajózás kivált a MAHART kötelékéből, és ezzel a teljesen önálló *Balaton Hajózási Rt.*, később Zrt. bonyolította a személyszállítás legnagyobb részét. A népszerű *Hévíz* és *Keszthely* motorost alaposan felújították, zárt utasterüket légkondicionálóval látták el. 1978-ban a Szovjetunióban épült a 180 fő befogadására alkalmas, 33,5 m

hosszú *Lelle* motoros, 2002-ben korszerűsítették. A balatoni viszonyokra alkalmasnak talált Lellét további két hasonló típusú hajó követte, a *Fonyód* és a *Szántód*. 2003-ban új zászlóshajót vásárolt a Zrt., a 2001-ben Törökországban gyártott, 600 fős Kaptan Sevet Iyideret. Csak 2005-ben vontathatták a Sión keresztül a tóra, 2006 májusától *Szent Miklós* néven szállítja az utasokat. A mai *Balaton* személyhajó 1957-ben épült a Balatonfüredi Hajógyárban, első tulajdonosa a Vituki volt (ma a balatonfüredi Vanyolai Hajózási Kft. tulajdona). 2006 márciusában került a Balatonra a Kft. újabb hajója, a *Klára* (korábbi nevén Mainau) motoros, 2013-ban a cég eladta, ma már nincs a Balatonon. A *Hableány* sétahajó 2008 nyarán állt forgalomba a

tavon. Korhű belső kialakítása régies stílusú, külső megjelenése gőzhajó jellegű. Az eredetileg 1867-ben Újpesten gróf Széchenyi Ödön megrendelésére épült vastestű gőzbárka replikája. (Az akkori párizsi világkiállításon nagy feltűnést keltett, aranyéremmel kitüntetett 20 m hosszú gőzös a Duna-Majna-Rajna-Marne-Szajna útvonalon érkezett oda, elsőként Jules Verne üdvözölte). 2011-ben vette meg a Balatoni Hajózási Zrt. a tönkrement svájci Bodan-Werft hajógyár felszámolójától a három évvel korábban épült, nálunk *Szigliget* néven futó 40 m hosszú, 250 fő befogadó képességű kétgépes hajót. 2013. szeptember 11-én avatták a Zrt. új gyorshajóját, a *Hunor* fél óra alatt teszi meg a Füred-Siófok távot.

Hivatkozások:

1. Szentkláray Jenő: *A dunai hajóhadak története*. Budapest, 1885.
 2. Takáts Sándor: *A magyar vár*. Budapest, 1907.
 3. Szerecz Imre: *Richard Bright utazásai a Dunántúlon 1815*. Veszprém, 1970.
 4. Hrabovszky Dávid: *Néhány Levelek Balatonról, és Balaton mellyékről*. in: Tudományos Gyűjtemény, 1827.
 5. Paget, John: *Hungary and Transylvania with remarks...* London, 1839; *Ungarn und Siebenbürgen*. Leipzig, 1842.
 6. Kohl, Johann Georg: *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten IV. Reise nach Ungarn*. Dresden und Leipzig, 1842.
 7. Csatóty Ottó: *Balaton-füred és tájéka*. Életképek, 1845: 9. sz.
 8. Degré Alajos: *Úti képek I. Életképek*, 1847: 4. sz.
 9. Tissot, Victor: *Die Reise ins Zigeuner-Land*. Leipzig, 1880.
 10. Cholnoky Jenő: *Balaton*. Budapest, 1936. 4. p.
 11. Wagner Imre: *A balatonfüredi hajógyár története 1881–1996*. Balatonfüred, 2006.
- Écsy = Lichtneckert András: *Écsy László balatonfüredi fürdőigazgató naplója (1863–1892)*. Balatonfüred, 2008.
 FH. = *Füredi História*. A Helytörténeti Egyesület lapja. Balatonfüred, 2001–.
 Gyapay = Gyapay Nándor: *A magyar vitorlás-sport története*. Budapest, 1927.
 Kehrer = Kehrer Béla: *A sportvitorlászás kézikönyve*. (Nemzeti sportkönyvtár 20. sz.) Budapest, 1926.
 MÉ. = *Magyar Életképek*. Szerk. Frankenburg Adolf. Pest, 1843–1844.
 MY. = *Magyar Yacht*. A Balatoni Yacht Club hivatalos lapja. Budapest, 1921–1945.
 PD. = *Pesti Divatlap*. Szerk. Vahot Imre, Erdélyi János. Pest, 1844–1848.
 PH. = *Pesti Hírlap*. Szerk. Kossuth Lajos. Pest, 1841–1849.
 VZ. = *Vízi sport*. (Előzménye: *Árbóc* 1922–1927). Budapest, 1928–1945.
 ZK. = *Zalai Közlöny*. (Korábban Zala-Somogyi Közlöny: 1862–1873). Nagykanizsa, 1874–1945.



A Stefánia Yacht Egylet klubháza (baloldalt), előtérben a hercegprímási villa (Képeslap 1908 körül, Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

NÉMETHNÉ RÁCZ LÍDIA

„...AHOL OLYAN VILÁG VAN, HOGY MÉG A FÖLD IS ÉG...”**EMLÉKEZÉS MAJOR GÁBORRA (1880 – 1914), A NAGY HÁBORÚ ELSŐ FÜREDI ÁLDOZATÁRA**

Az első világháborúban 57 balatonfüredi és 22 balatonarácsi katona halt meg, a tragédia máig meghatározta, befolyásolta a szeretteit elveszített családok sorsát. A hadbavonultak többsége, ha sebesülten is, de hazatért, az áldozatok közül néhányan füredi temetőben nyugodhatnak, sokuknak azonban ez nem adatott meg, a szülőföldről távol, ismeretlen helyen, idegen földben pihennek.

A háború kitörésének százéves évfordulóján az elsőként számon tartott füredi áldozat, Major Gábor sorsát felidézve, tisztelettel emlékezünk mindnyájukra, a fiatalon meghalt és a Nagy Háború borzalmait túlélő nagyapáinkra, dédapáinkra.

A címben idézett, a galíciai harctérre¹ utaló gondolatot a 34 éves, kétgyermekes füredi katona írta 1914. október 4-én, halála előtt három héttel.

Életének utolsó hónapjai, napjai a családi ereklyék, hivatalos dokumentumok, valamint unokájának visszaemlékezése alapján idézhetők fel. Segítséget nyújtott ebben Sziklai Zoltán 2009-ben megjelent Balatonfüredtől Odesszáig. Balatonfüred, Balatonarács 1914–1918 című könyve is, amelyben a szerző igyekezett nyomon követni a két település háborúban részt vett katonáinak sorsát.



Major Gábor arcképe

Major Gábor kisbirtokos gazdálkodó családban született Balatonfüreden, 1880. január 22-én. Apja Major József, édesanyja Németh Julianna. Gyermekek- és ifjúkorát a Lak utca 1. alatt álló családi házban töltötte. Valószínű, hogy a 6 elemi iskolai osztály elvégzése után 1892–1896-ig, a fürediek számára tandíjmentes Balatonfüredi Állami Gazdasági Felső Népiskolában, az 1906-ban meginduló polgári iskola elődjében tanult. Erre utal, hogy az első világháborúban életüket vesztett polgár iskolai tanulók emlékére állított táblán az ő és testvére neve is szerepel.²

Katonaidejének letöltése után a füredi Stefánia Yacht Egylet alkalmazásában matrózként dolgozott.

27 évesen, 1907 tavaszán kötött házasságot a szintén Füreden született 21 éves Király Lídiával. A fiatal pár tragikusan rövid közös életét a feleség családjánál, a Nagymező u. 1. sz. alatt kezdte. 1908-ban megszületett Gábor fiuk, 1910-ben Mária lányuk.



Major Gábor a Stefánia Yacht Egylet matróza (1911 körül)

Az első világháború azonban közbeszólt és mindent megváltoztatott. 1914. június 28-a, Ferenc Ferdinánd sarajevói meggyilkolása után várható volt a háború kirobbanása. Füreden ekkor még nem érezhető, hogy az események hamarosan felgyorsulnak. Major Gábor Balatonalmádiban, július 10-én feladott képeslapján feleségétől azt kéri, hogy nadrágjai közül egyet sürgősen juttasson el a gőzhajó kapitányával, mert azt az ottani vitorlásklub matrózának eladta. Legnagyobb gondja, hogy az időjárás rossz, és jelzi, hogy hamarosan négynapos útra indulnak, nemsokára hazatér.

Július 28-án az Osztrák Magyar Monarchia hadüzenetet küldött Szerbiának, 31-én általános mozgósítást rendeltek el, neki augusztus 2-án kellett bevonulnia, minden bizonnyal Nagykanizsára.

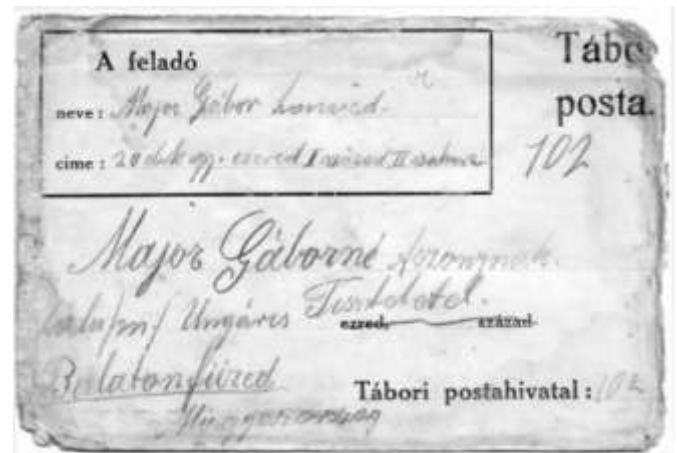
Egy hónap múlva, augusztus 30-án egy Keszthelyről küldött képeslapon frontra indulását jelzi: „Kedves Anyuskám! Most indulunk Karakóba² vonattal oda, ahol az ágyuk dörögnek, most már Isten veletek csolkollak mindnyájatokat. Kedves Anyuskám csak légy türelmes, [...] Isten veletek szerető férjed Gábor”



Képeslap Keszthelyről

Október 4-én már a galíciai harcterről jelentkezik egy rzeszowi képeslapon: „Kedves drága elfelejthetetlen feleségem és kedves kis gyermekeim, most érünk Lembergbe⁴, ahol olyan világ van, hogy még a föld is ég, tehát már nem tudom, hogy láthatjuk e egymást, mert a magyar nagyon vakmerő és azért az embernek nincs értéke. Isten veletek csolkollak [...] benneteket és a szülőket is, [...] Isten veled kedves Anyám még ma élek, de holnap már nem tudom, hogy a sors mit hoz rám, de majd

azt is meg tudod, ha nem leszek. Isten veled szerető férjed Gábor ...”



Az utolsó levél borítéka

Az utolsó levél már a frontvonalról érkezett. Két héttel halála előtt, október 14-én ezt írta: „Kedves feleségem elfelejthetetlen kis családom, még idáig csak tudok életjelt adni magamról, még élek, hála a jó Istennek a nagy küzdelmek között, csak az fáj nagyon, hogy tirólatok nem tudok semmit, akikért

oly sokat szenvedek, nem tudom, talán meg sem kapjátok soraimat, de én már az ötödik lapot küldöm, és még én nem kaptam egyet sem, de ha megkapod kedves kisanyám, egyebet nem írhatok most hogy valami kis téli élelmet szerezz be, azt a vigaszt kaptuk az ezredes úrtól, hogy talán majd Karácsonyra haza mehetünk, de azt még senki sem tudja, hogy mikor, most ezt a pár sort is a tűzvonalban írom, egy kevés időnk volt, hogy az ellenség elnyomult, tehát azt is arra használtam ki, hogy tinéktek írjak, a szenvedésekről nem lehet írni,

mert az leírhatatlan, az időjárás nagyon rossz, mindég az eső és hó esik és hideg van és téli belső ruhám nincs, de még az mind tűrhető, csak a jó Isten tartsa meg az életünket.

Most már Isten veletek kedves elfelejthetetlen feleségem és kisgyermekeim, kívánok jó egészséget és türelmet tinéktek is, csak bízunk a jó Istenben, majd talán megsegít bennünket, tisztelem a szüleidnek is add át, és titeket sokszor csókol szerető férjed, Gábor, Isten veletek”

27. Október 1914

Hedves feleségem effelythetetlen kes
 családom; mig eddig csak tudatosult volt
 adni magamról mig illele kála a zóteteneh
 a nagy kiemelék köröt, csak or fog magyos
 hogy tirolatok nem tudok semit akabörst
 oly sokot szenvedte, nem tudom, talán
 te sem hajjafok soramát, de én már
 az ötödik napot küldöm, és meg én
 nem kaptam egyet sem, de ha mig
 kapok kedves kes anyám, egyebet nem
 irhatok mint hogy valame kes teli
 elhelmetssere be, azt a nagy arst kap
 tek az Eszred es untal hogy talán majd
 Kariessongra kána mehozik, de hát azt
 mig esedik nem tudja, hogy mitör, most
 est a pör volt is a tika volt alban rom

Levélrészlet

Csak találgatni lehet, mikor, hol sebesült meg, mi történhetett a levél megírása után eltelt napokban. (Ekkor a túlerőben lévő oroszok előrenyomulása miatt az osztrák-magyar csapatok kénytelenek voltak visszavonulni.)

A családi emlékezet szerint október 27-én bekövetkezett halálának hírére özvegye és anyósa elindult a messzi idegenbe. Sírva utaztak három nap, három éjjel Krakkóig, ahol a várkórházban egy utolsó pillantást vethettek még a halottra. Ott tudták meg, hogy sebesültként 2-3 nap múlva jöhetett volna haza. Valakinek pénzt adtak gyertyára, s már indulniuk is kellett vissza. A család még ma sem tudja, hol, melyik temetőben nyugszik.

A Balatonfüredi Hírlap november 1-jei számában így emlékezett meg róla: „Messze, idegen földről, északról, ahonnan az új, a boldogabb Magyarország alapköveit rakják hős fiaink, szomorú hírt hozott a táviró egy férjéért epedő asszonynak és két, az atyjáért imádkozó kis gyermeknek. Nem látja többé urát az özvegy, és nem ölelik többé az apát az árvák. Megsebesült a hősi küzdelemben Major Gábor, a vitéz katona, és az orvosi tudomány, a gondos ápoló kezek nem tudták őt visszaadni a szerető, életéért remegő családnak. Meghalt a krakkói kórházban. Idegen földben porlad Major Gábor, Balatonfüred derék fia, de emlékét családján kívül polgártársai is azok között a névtelen hősök között fogják megőrizni, akik dicsőséggel és önfeláldozással ontották vérüket értünk, Magyarorszáért.”

Halálát fél évvel később, 1915. május 12-én hivatalosan bejegyezték a füredi anyakönyvbe: a 20. gyalogezred póttartalékosa a krakkói várkórházban, harctéren szerzett betegség következtében tetanuszmegzésben hősi halált halt.

1915. máj. 12.	1914. okt. 27.	Major Gábor póttartalékos a m. kir. 20. sz. h. harvidyalag - Kéth. évs. ernedellen (fuo)	34	Major József Német Julia	vár- kórház Krakkó	Te- ranyus
----------------------	----------------------	---	----	-----------------------------------	--------------------------	---------------

<p>A harctéren szerzett betegség következtében hősi halált halt Katona halálának bejegyzése a f. m. állat körül a család alapján (18769/1915. 3. ill.)</p> <p>bejelentő Sós Gyula s. h. anyakönyvvezető</p>	<p>A halált Katona vállára rep. is rem. s. h. Kéth. Fláris - Kárrainak neve. Török László (Balatonfüredi főpolgármester - 1736/1915) 1915. máj. 16. Sós Gyula s. h. októ. h.</p>
---	--

Bejegyzés a halotti anyakönyvbe



Az özvegy gyermekeivel 1918-ban

Balatonfüred és Balatonarács a háborút követően tisztelettel akart megemlékezni hőseiről. Közadakozásra buzdítottak, gyűjtést indítottak, hangversenyeket, összejöveteleket szerveztek.

Arácson a Polgári Dalegylet állíttatta a Hősök oszlopát, amelyet 1923. május 21-én lepleztek le. Rajta 22 név és néhány arckép látható.

Az 1923. szeptember 23-án avatott füredi hősi emlékművön olvasható 57 elhunyt katona neve között a Major család két fiáé is szerepel, hiszen Gábor bátyja, József szintén az áldozatok között volt. A Balatonfüred c. lap 1923. október 13-i számában a róluk megjelent leírás szerint Gábor 1914. augusztus 2-án vonult be a 24.⁵ honvéd gyalogezredhez, október 1-én érkezett a harctérre. Az 1914 évi galíciai visszavonulás alkalmával Krakkó mellett srapnel⁶ lövés következtében halt hősi halált. Három évvel idősebb testvére, József közvitéztként, – öccse halála után 10 hónappal – 1915 augusztusában vonult be a 20. honvéd gyalogezredhez, októ-

berben került a harctérre. Ismeretlen helyen és időben eltűnt. Felesége, Erdélyi Zsófia már bevonulása előtt, 1915. április végén meghalt, így Imre fiuk teljesen árván maradt.

A Major szülők átélték gyermekeik elvesztését, édesanyjuk 1920-ban, 70 évesen halt meg. Apjuk, aki 74 éves korában, 1927-ben hunyt el, még láthatta fiai nevét az emlékművön

Gábor családjának emlékezetében kitörölhetetlenül élt az apa alakja: halála után 23 évvel, 1937-ben olyan családi fotót készíttettek, amelyen ifjúkori arcképe látható felnőtt gyermekei és özvegye mellett. Leánya és unokája rendszeresen tett friss virágot a hősi emlékműhöz.



A család 1937-ben

A 28 évesen özvegyen maradt Király Lídia, bár kérték, nem ment férjhez, felnevelte, kiházasította az árvákat, 1972-ben, 86 évesen halt meg.

Unokája, Róth Andrásné Kenyeres Mária féltve őrző nagyapja emlékét. Vigyáz a levelekre, fényképekre, az emlékfáját egykor jelölő zománcozott táblára.⁷

Major Gábor lengyelországi sírhelye jelenleg nem ismert, ezért unokája örök emlékül az ő nevét is felvésette a Bajcsy-Zsilinszky utcai református temetőben nyugvó özvegyének sírkövére.



A Major család sírköve

Jegyzetek:

1. Galícia: Ausztria legnépesebb és legnagyobb tartománya az első világháborúban véres harcok színtere volt. Ma Lengyelország és Ukrajna területe
2. A tanári kar és a tanulók adakozásából állított táblát 1933. október 6-án az iskola homlokzatán leplezték le. A tábla a második világháború után bekerült az iskola (ma református iskola) földszinti folyosójára. Az elesett katolikus honvédek tiszteletére az 1930-as években 33 nevet tartalmazó táblát helyeztek el a katolikus templom előterében.
3. Karakó: helyesen Krakó Lengyelországban
4. Lemberg: ma Lviv Ukrajnában
5. 24-es gyalogezred: az ezred megnevezése elírás lehet, Major Gábor a 20. gyalogezredben harcolt
6. srapel: golyókkal töltött, levegőben időzítve robbanó repeszgránát élő erő pusztítására
7. 1939-ben az első világháborúban meghalt füredi református katonák emlékére a református templom és iskola körül fákat ültettek. Minden fa előtt névvel jelzett tábla állt. Ezek ma már nem láthatók. A katolikus elesettek fái ma még állnak a Bajcsy-Zsilinszky utcai katolikus temetőben. A táblák közül néhányat őriz a Városi Helytörténeti Gyűjtemény.

Z. KARKOVÁNY JUDIT

EGY KIÁLLÍTÁS KÉPEI

Az első Protiwinsky kiállítást a művész születésének 120. évfordulója alkalmából a Jókai Múzeum veranda-helyiségében rendezték meg a Helytörténeti Gyűjtemény munkatársai. Kezdetben nem lehetett tudni, kinek a tulajdonában milyen képek találhatóak, minden festmény előbukkanása örömet jelentett, s külön örömet, hogy a fürediek az első kérő szóra, szívesen adták kölcsön a képeket. A megnyitáskor négy portré került a falra, de amikor előbukkant egy ötödik is, boldogan szorítottunk neki helyet a többi között. Azóta is újabb és újabb arcképek kerülnek elő, a mostani „kamara kiállítás” a száz évvel ezelőtti Füred nyolc jeles személyisége látható. Ismerjük meg őket, és ismerjük meg egy kissé Protiwinsky arckép-festői művészetét is!

CSIZMAZIA JÓZSEF

(1835 – 1916)

gazdálkodó

A Csizmaziak a 18. század elejétől élnek Füreden. Száz év alatt a földműves-gazdálkodó család szorgalmas munkával a falu első gazdái közé küzdötte föl magát, Csizmazia József és Darab Lídia házasságkötése után birtokuk 26 kat. holdra nőtt. A házaspárnak saját gyermeke nem lévén a feleség családjából fogadtak örökbe egy fiút, az ő neve az örökbefogadás után hivatalosan Csizmazia Darab József lett. (A kettős nevet a fürediek egy idő után bizalmasan Cs. Darabnak rövidítették.)

Protiwinsky Ferenc szülei szoros barátságban voltak a Csizmazia családdal: a festőművész két testvérének, az 1883-ban született Herminának és az 1888-ban született Emiliának is Csizmazia József és Darab Lídia voltak a keresztszülei. Csizmazia Darab József és Protiwinsky Ferenc 1892-től ugyanabban az osztályban tanulta a betűvetést Szőke Dániel tanító úrtól a katolikus népiskolában.

Kinek a kívánsága lehetett, hogy a festőművész 1934-es hazatérte után az 1916-ban elhunyt Csizmazia József gazdálkodóról is készítsen portrét? Fényképe nem található a családi albumban, Protiwinsky Ferenc „emlékezetből” – gyerekkori találkozások emlékeire támaszkodva – festett. A

feladat éppen ezért nem volt kedve ellen való: nem az arc hasonlóságára, hanem a karakter felidezésére törekedett.

A sötétbarna ruha semmit nem árul el Csizmazia József foglalkozásáról. Életkorára is csak következtetni tudunk: a deres szakáll negyvenes éveiben járó férfire utal. Haja és bajusza azonban barna – meglehet az őszbe hajló szakáll művészi fogás: a sötét tónusú képen megragadja a néző tekintetét. Az arcot határozott irányból, jobbról jövő fény világítja meg, kiemeli a szemek környékét és a gondolkodó emberre valló magas homlokot. Talán gondterhelt is – a szemek környező ráncok és a tűnődő tekintet erre engednek következtetni.

Az eddig előkerült nyolc portré között a legjobbak egyike.

CS. DARAB JÓZSEF

(1885 – 1969)

községi bíró

és felesége, FÁBIÁN PAPP LENKE (1897 – 1987)

Cs. Darab József életútjának még rövid bemutatására is egy külön cikk terjedelme szükségeltetne. Ha egyetlen mondatban próbáljuk összefoglalni: egész munkás életében a közösség javát kereste, a közösség boldogulásáért tevékenykedett. A festmény éppen ilyenek ábrázolja Balatonfüred községi bíróját, akinek nem kevés szerepe volt az egykori Füred-falu nagyközséggé válásában. Erőt, biztosságot sugárzó személy, rá lehet bízni egy egész falu gondját.

Arcképével egy időben készült és szorosan hozzátartozik feleségének, Fábíán Papp Lenkének az arcképe. Ha a két festményt egymás mellé helyezzük el – és házaspár esetében így volt szokásos – a festő észrevehetően jelzi szoros összetartozásukat. A férjet negyed-profilból, a feleséget profilból ábrázolja: egymásra néznek. A két kép háttere árnyalatnyi különbséggel ugyanolyan színű, a férj öltönyének és az asszony ruhájának a színe is megegyezik. Fábíán Papp Lenke ruháján a vékony fehér sál és a hosszú gyöngysor ügyes festői fogás: megnyújtja a nyak ívét. Az arcáról sugárzó derű és harmónia széppé teszi Fábíán Papp Lenkét, három felnőtt gyerek édesanyját.

(Mindhárom kép a család tulajdonában van.)



Cs. Darab József községi bíró

HERCZEG IMRE

(1866 – 1932)

vállalkozó, szőlőbirtokos

Fiatalon költözött Veszprémből Balatonfüredre, első vállalkozása a Horváth-házban létesített borbélyüzlet volt, A szanatórium közvetlen közelében lévő, elegánsan berendezett borbélyműhelyt a fürdővendégek naponta fölkeresték, az üzlet szépen jövedelmezett, „aranybányának” bizonyult. Herczeg Imre hamarosan házat építtetett a Kossuth Lajos utcában, szőlőbirtokokat vásárolt. Boraival számos oklevelet, aranyérmeket is szerzett, legszebb és legnagyobb szőlőjében, a Baricskán termelt bórát egyenesen Svájcba szállította a borkereskedő.

Vagyonos, köztiszteltben álló polgárként egyre több fontos közfeladatot töltött be: a polgárosodó Balatonfüreden számos egyesületnek, részvénytársaságnak volt alapító, felügyelő bizottsági vagy igazgatósági tagja.

Tősgyökeres füredi család lányát, Bedegi Lídiát vette feleségül. Magánéletében azonban egymás után érték a csapások: öt gyermekük közül három – tragikus körülmények között – meghalt, egy unokájukat is elveszítették. A sorozatos sorscsapásokat egyre nehezebben viselte, hatvanhat éves korában elment szerettei után.

A Herczeg család jó viszonyt ápolt a Münchenből 1934-ben hazatelepült Protiwinsky Ferencsel, az elhunyt apa portréját feltehetően édesanyjuk vigasztalására készítették. A festőművész középkorú férfiként, fiatalos vonásokkal ábrázolta Herczeg



Cs. Darab József községi bíró felesége, Fábian Papp Lenke

Imrét: szeme mosolygósan csillogó, haja inkább ezüstösen deresedő, mint ősz.

Ugyanakkor Bedegi Lídiáról is készült portré, ez sajnos elkallódott az évek során.

A festmény Polonyi Kornélné Herczeg Edit tulajdona.

RÁNZAY ÁGOSTON

(1882 – 1939)

honvédtiszt

Ránzay Ágoston felesége, Adrienne de Lamarre, a legendás hírű „Adi néni” révén lett balatonfüredi. Katonai pályát futott be; 1914 és 1918 között végigharcolta az első világháborút, számos kitüntetést szerzett. Nyugdíjba vonulása után költöztek Balatonfüredre, az Iskola utcába építtetett házukba. Őrnagyi rangban nyugdíjazták; ötvenhét éves korában hunyt el. A Bajcsy-Zsilinszky utcai katolikus temetőben lévő síremlékén olvasható felirat szerint honvéd tábornok volt.

Adrienne de Lamarre harmincnyolc évvel élte túl a férjét, az arcképet ő kérhette Protiwinsky Ferencről. A művész jól ismerte a modellt, a portrét mégis egy fénykép segítségével festette meg. A fotó a negyvenes éveiben járó Ránzay Ágoston ábrázolja, a fővárosi fényképész hangsúlyozottan a modell katonatiszt voltát emelte ki, az egyenruha paroliján három fényes aranycsillag a magas katonai rangot, a hét kitüntetés a katonai érdemeket jelzi. A kissé hetyke („katonás”?) fejtartást is a fényképész műtermében állíthatták be.

A művésznek azonban csak kiindulópontja volt a fénykép: ő a festővásznon emberközébe hozta Ránzay Ágostont. Lemaradt a huszárcsákó, amelynek sildje eltakarja a homlokot és árnyékot vet a szem környékére; az arc így karakteresebb, az őszes haj és a fáradtabb arcvonások a megélt életkort mutatják. A realista pontossággal megfestett kitüntetések ezúttal is jelzik és indokolják a katonai karriert, a képről mégsem a harcra bátor katona, hanem egy figyelmező, humánus ember néz ránk.

Ránzay Ágoston portréját a székesfehérvári Horváth Dezső és felesége, a Balatonfüreden született Vuray Mária ajándékozták a Helytörténeti Gyűjteménynek.

(A portré megjelent a *Füredi História* 2008. évi 2. [19.] számának címlapján. A szerk.)

Dr. KENESSEY KÁROLY

(1858 – 1941)

őrnagy-orvos



Dr. Kenessey Károly arcképét Segesdy Katalin, Segesdy Ferenc unokája ajándékozta a Helytörténeti Gyűjteménynek. Nagyapja és Kenessey Károly egyetemista korukban kötöttek egy életre szóló barátságot: ugyanazokban az években szerezték jogi, illetve orvosi diplomájukat az 1873-ban fővárossá vált Budapesten. A nyarakat együtt töltötték a Balaton mellett, a családi hagyomány szerint éppen a Beszálló vendéglőben, Protiwinsky Fülöp bora mellett beszéltek meg, hogy itt lenne jó letelepedniük és praktizálniuk. Segesdy Ferenc 1892-től valóban Füreden működött, bíró, ügyvéd, a község kulturális életének meghatározó személyisége volt.

A frissen diplomázott, tehetséges belgyógyász Kenessey Károlynak Budapesten kínáltak vezetői állást, de ő mindenképpen vidékre akart menni. Egy évtizedig Pápán, 1901-től mégis Budapesten praktizált, nyugdíjba vonulása után azonban ő is Füreden telepedett le.

Jelentős vagyona lehetett – a képet ajándékozó Segesdy Katalin emlékezete szerint földbirtokos is volt. Orvosként soha pénzt nem fogadott el, bárki kereste föl betegként, mindenkit ingyen kezelte. A kép története is ehhez a szokásához kapcsolódik: az Ausztriában élő Villax Béla bőrgyógyászati problémáját a bécsi orvosok sehogyan nem tudták meggyógyítani, végül Balatonfüreden Dr. Kenessey Károly gyógyította meg. Villax Béla hálából készítette el Protiwinsky Ferencel a festményt. (A képkereten hátul a felirat: Dr. Kenessey Károlynak Kedves emlékül Villax Béla min*(iszteri)* tanácsos Balatonfüred, 1935. VII. 27.)

Az arcképről mintha Kosztolányi doktorbácsija nézne ránk: „Áldott aranyember. Komoly szigorral lép be a szobába ... Ősz bajusza a fagytól zúzmarás, hideg kezén arany gyűrűsorok ...” Így emlékszik rá vissza Vajdáné Markó Ágnes is kislány korából: „Ha beteg voltam, apuék mindig őt hívták. A lázamat maga mérte meg, jól esett arany pecsétgyűrűjének és a fehér kaucuk-mandzsettáknak a hűvössége.”

Betegei számára ő volt „az egészség és a bizonyosság”. (Kosztolányi Dezső: A szegény kisgyermek panaszai)

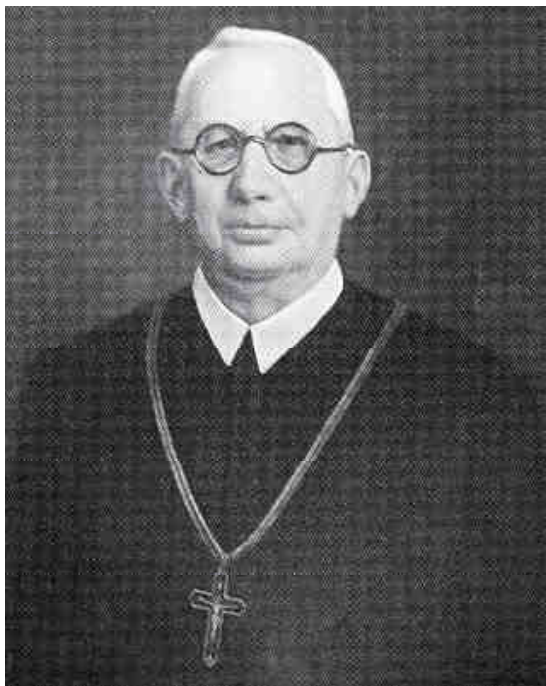
GIDRÓ BONIFÁC

(1869 – 1950)

tihanyi apát 1940-től 1950-ig

Gidró Bonifác 1899-től 1939-ig a komáromi bencés gimnázium matematika-fizika szakos tanára, majd igazgatója volt.

A legnehezebb időkben került a tihanyi apáti székbe. 1943-ban Széchenyi György szolgabíró tiltotta meg a Bencés Rendnek, hogy a tulajdonukban lévő fürdő és szanatórium hivatalos pecsétjein a „fürdő-igazgatóság” címet feltüntessék. (Nem sok értelme volt a tiltásnak, a járási szolgabíró csupán jelezte, hogy Balatonfüreden személyében az állam a legfőbb hatalom.) A háború utolsó éveiben német és magyar katonaság vette igénybe a szanatórium épületeit, 1945-ben a szovjet csapatok fejezték be a gyógyfürdő tönkretételét. 1949-ben a megfeszített munkával újjáépített szanatóriumból Állami Szívkórház lett, 1950-ben a Bencés Rendet is (bár csak részlegesen) feloszlatták. Gidró Bonifác apátságának ideje bizony nehéz évtized volt.



Az arckép a Tihanyi Bencés Apátság tulajdona. A szerzetes-társak készítették ajándékkul valamilyen ünnepi alkalomra, évfordulóra. A festmény alapjául szolgáló – láthatóan igazolványkép céljára készült – fotográfiát Protiwinsky Ferenc ecsetje életre keltette: Bonifác atya arcát izgalmassá teszi a jellem kettőssége: a szerzetesi életesmény szigora és a tanító-rend ideálja, a derűs humánus rendkívül szerencsésen egyesül benne.

PAMOTYAI LAJOS

(1895 – 1947)

csopaki igazgató-tanító, karnagy

Az arckép szőke, kék szemű, húsz év körüli fiatalembert ábrázol, figyelmes, kissé ábrándos tekintettel. A tájékozatlan szemlélő első pillantásra költőnek vélné. Öltözete az első világháborús „csukaszerű” uniformis, paroliján vékony arany csíkon egy ezüst csillag a legalacsonyabb honvédtiszt rangot jelöli: zászlós. A festmény azonban évtizedekkel később, a második világháború végén – esetleg már utána – készült: nem volt keretben, a vásznat vastag keménypapírra, „papundecklire” ragasztották; a veszprémi múzeum restaurátorai több hónapig tartó aprólékos munkával mentették meg a pusztulástól. A festő neve is csak ekkor, a tisztítás során vált olvashatóvá. Protiwinsky Ferenc és Pamotyai Lajos közeli jó ismerősök lehetnek: mindketten gyakori vendégek voltak a csopaki írófőjegyző Tímár József házában.

Pamotyai Lajos 1914-ben kapott oklevelet a Pápai Népiskolai Tanítóképző Intézetben, 1923-ban a Magyar Dalos Szövetség karnagyképző tanfolya-

mát is elvégezte. Tanítói és kántori állását Balatonkövesd-Csopak-Paloznak református iskolájában 1919-ben foglalta el, néhány év után igazgató-tanítónak léptették elő. Férfikórusát Dunántúl szerte ismerték; régi tanítványai körében színjátszó csoportot szervezett, az általuk előadott népszínművek, daljátékok emlékezetes sikereket jelentettek. Kezdeményezte a három község központjában egy Népház építését, ez – a mai csopaki Kultúrház – 1932-re épült fel. Tervei között szerepelt a modern csopaki strand és a kikötő; utóbbi elképzelései szerint, de csak halála után valósult meg.

A második világháborúban többször is behívták katonának. A háború vége felé megszökött nyugatra vezényelt alakulatától; bujkálva, toronyiránt gyalogolva ért haza 1945 áprilisában. Legyengült szervezetével nem törődve azonnal hozzáfogott az oktatás megszervezéséhez és korábbi munkája folytatásához, de a háború utáni eredményeket már nem volt ereje megvárni, ötvenhét éves korában meghalt.

Az arcképet rokonai 2010-ben ajándékozták Csopak község Önkormányzatának. Nem tudják mikor, milyen alkalomra készült, csak azt, hogy a fiatal arc a végző tanítóképzőst ábrázolja. Úgy, ahogyan a festő a baráti beszélgetések során maga elé képzelte.



(A FüredKult Kft. és a Helytörténeti Gyűjtemény által szervezett kiállítás 2014. június 19-től augusztus 3-ig látható a Blaha Lujza utca 3. szám alatti épület emeleti termében)

BAÁN BEÁTA

EGY ŐSI CSALÁDFA MEGNYIRBÁLT ÁGA (A FÜREDI MEDVECZKY CSALÁD)

A Medveczky család fészke a mai Szlovákia területén található Medvece, ma Tvrošín, Árva megye. A hegylanc lábánál folyik a Medveczky patak az Árva folyóba. A család ősi, nemesi és igen terjedelmes. Két fő ága: a medvecei központú katolikus, valamint az evangélikus kisbisztercei. A család az 1200-as évek elején élt medvepataki Gergelyig vezet vissza a szálat azzal, hogy a ma ismert Medveczky nevet az 1400-as években élt László használta először.



A nemzetség címere

A szerteágazó nemzetség tagjai között találunk királyi embereket, megyei tisztségviselőket, földbirtokosokat, szabadságharcosokat is. A kortársak közül pedig a művészeti életben, az orvoslásban, a jogtudományban és még számtalan helyen megtalálható a Medveczky név.

E család fiát, medvecei és kisbisztercei Medveczky Lajost az 1800-as évek közepén az akkor dinamikus fejlődő mezővárosban, Derecskén találjuk. Itt születik¹ Beszenszki Eleonórával kötött házasságából 1869. októberében (keresztelve: 24-én) Kálmán Ottokár Lajos nevű fia. A házaspár 1871-ben még Derecskén él, ekkor születik Ferdinánd, Kálmán öccse.

A törökök kiűzését követően az Alföld a XVIII. században népesült be újra.² Még a Tisza szabályozása előtt állunk, a ma szántóként vagy legelőként ismert földek akkor többnyire víz alatt álltak, lápos, mocsaras, ritkán lakott vidékről beszélhetünk. E lakatlan részekre cseh és morvaországi, valamint galíciai zsidók kezdték meg a bevándorlást. Nem csak a Monarchia területén, hanem egész Európá-

ban keretek közé szorították a zsidóság életmódját, meghatározva a lakóhelyet, a foglalkozást, az öltözködést. Többnyire a földesurak adtak letelepedési engedélyt felismervén, hogy a mezőgazdaságnak szüksége van egy mozgékony, kereskedői rétegre. A zsidó bérlők eleinte kocsmát működtettek, amelyhez bolt, pénzkölcsönző is kapcsolódott. A szigorú szabályozás a kiegyezés után enyhült, ettől az időtől beszélhetünk emancipációról.

Ez az ősi nemesi családból született, római katolikus Kálmán feleségül vette a nála 6 évvel fiatalabb, izraelita vallású Keppich Rózát. Ismerve a kor vallási szokásait, valószínűsíthető, hogy egyik család sem örült e vegyes-házasságnak, a fiatalok sehonnán sem számíthattak támogatásra. Kálmán és Róza dacolva a különböző kultúrájú és életmódú katolikus és izraelita családokkal elkezdik a saját életüket úgy, hogy mindketten megtartják és gyakorolják is a saját vallásukat. Kálmán, mivel a Medveczky családtól sem számíthatnak segítségre, kitanulja a molnár mesterséget, s és a sorra születő gyermekekkel végig vándorolják az országot. Ott telepednek le, ahol Kálmán éppen munkát kap. S úgy tűnik: ahol számottevő létszámú izraelita hitközség működik.

E házasságból 6 gyerek: 4 lány és 2 fiú született. A gyerekek születésének anyakönyvi bejegyzéseiből követhető végig a család vándorlása. Margit, Imre és Erzsébet Törökszentmiklóson született, Ilona Berettyóújfaluban, Aranka Bonyhádán, Emil, a legkisebb pedig Büdszentmihályon³.

A család az 1930-as években Kaposvárra érkezik. A két nagyobbik lány, Margit és Erzsébet férjhez megy, s Balatonfüredre költöznek.

Az I. „zsidótörvény” után a család a férjzett lányok után költözik Balatonfüredre. Ilona marad Kaposváron. Imre nős, kisleány van. Emil viszont a szülőkkel él, velük költözik Erzsébethez a mai Siske utcába. Balatonfüreden érte a két Medveczky fiút a munkaszolgálatra szóló behívó.

A munkaszolgálat a honvédelemről szóló 1939. évi II. törvénycikk szerint még nem a zsidók ellen irányult. Honvédelmi munkára – szól a törvény – minden katonai szolgálatra végleg alkalmatlan 21 - 24 éves férfi kötelezhető legfeljebb 3 hónapra, mely munka a munkatáborokban teljesítendő. Minden hadtest mellett kialakítottak egy munkaszolgálatos zászlóaljat, amelybe 200-250 fő tartozott. Először az 1906-os születésűeket hívták be.

1940-ben – a 2. zsidótörvény értelmében – a zsidókat fegyveres szolgálatra alkalmatlannak, illetve fölöslegesnek nyilvánították, így egyértelművé tették számukra a munkaszolgálatot. Ez év nyárára már több mint félszáz „különleges” munkaszázad volt, azaz olyan munkaszázad, amely kizárólag csak zsidókból áll. A 100-as számmal kezdődő századok voltak a zsidó századok. 1941-től már minden katonaköteles zsidónak „kisegítő munkaszolgáltra” kellett jelentkeznie.

Mivel a Füredről behívottak listája jelenleg nem található, csak feltételezhető, hogy a Medveczky fiúkat – életkoruk alapján – 1940-ben hívták be. Szintén csak feltételezhető – mert levéltári nyomai nincsenek –, hogy Szentkirályszabadján kellett jelentkezniük.

Német megkeresésre 1943-ban több munkaszolgálatos századot vezényeltek a jugoszláviai Borba, főleg az ottani rézbányákban végezendő munkára. Imre és Emil is Borba került. A bori tábor hírhedten szadista magyar parancsnok⁴ embertelenül, kegyetlenül bánt a nem csak⁵ zsidókból álló táborlakókkal.

1944-ben a még életben maradt munkaszolgálatosokat útnak indították Németország felé. Radnóti Miklós életének utolsó szakasza, ez az erőltetett menet, az irodalomtörténetből⁶ jól ismert. Ez volt a sorsa Medveczky Imrének és Emilnek is.

Az első transzport 3200 fővel szeptemberben indult el, köztük Radnóti Miklóssal. E menetben volt Medveczky Imre is. Emil sorsa ismeretlen. A rendelkezésre álló adatok szerint 1944. december 19-án halt meg, meggyilkolták. A dátum alapján próbáltam megkeresni a halála helyét. A bori táborban maradtakat – kb. 2600 fő – a második lépcsőben indították útnak szeptember végén. A jugoszláv partizánok rajtaütöttek a menetben, az őrséget lefegyverezték. A munkaszolgálatosok döntő többsége csatlakozott a partizánokhoz. Nem lévén elegendő fegyver, többen átmenetileg visszamentek a táborba, majd pedig Románián át megpróbálták hazajutni. Valószínűsíthető, hogy Emil is az első menettel indult el. Az útvonal: Bor – Szendrő – Belgrád – Zimony – Pancsova – Újvidék – Cserevenka.

„A bori munkaszolgálatosok a cserevenkai téglagyárban történt, kb. 800–1000 áldozatot követelő tömegmészárlás előtt és után több csoportra szakadtak. A veszteségeket nem szenvedő kisegyház-tagokat a magyar keret kísérte tovább gyalog és vonattal a szentkirályszabadjai Reptér-táborba. Az életben maradt zsidó munkaszolgálatos századokat német és horvát SS-katonák kísérték Bajára és Mohácsra. A

munkaszolgálatosokat mindkét helyen magyar katonák vették át. A Szálasi-puccs után Bajáról 1944. október 16-án vagy 17-én, Mohácsról pedig október 26. és október 29. között marhavagonokban érkeztek meg szintén a szentkirályszabadjai Reptér-táborba. A vasútállomáson a gyalogmenet során különösen eldurvult bori keret várta őket.”⁷

A szentkirályszabadjai tábort október végén kezdték el kiüríteni, s karácsonyra üresedett meg. A zsidó munkaszolgálatos századokat Hegyeshalomra kísérték gyalogmenetben, míg a kisegyházakból és a politikai elítéltekből álló századokat Szombathelyre és Sopronba. A boriak közül Szentkirályszabadján 8-an haltak meg. Csapody idézett írásában (Bori zsidó munkaszolgálatosok Szombathelyen és környékén) közli Klein Dezső visszaemlékezését, amely szerint nem egy, hanem 2 csoportban indították el a „bori maradékot” hátrahagyva mintegy 60 fő fertőző beteget, köztük a visszaemlékezőt is. A betegek egy részét vonattal átszállították a szombathelyi helyőrségi kórházba.

Emil halálának helye ismeretlen. A bejegyzés róla ennyi:

Eredeti Record szám:	V / 3 k 118
Vezetéknév	Medveczky
Első név:	Emil
Nem:	férfi
Születési idő:	31/10/1910
Születési hely:	Büdszentmihály, Szabolcs, Magyarország
Halálának dátuma:	19/12/1944
Halál oka:	meggyilkolták / „Perished”
Forrás:	Card Fajl magyar zsidók, akik elpusztultak. Készítette a World Jewish Congress, magyar ága 1945–1946
Anyag:	Meggyilkolt személyek listája
Azonosító:	7271491

Imre halálának helye ismert: a Lébényi erdő. Nála az időpont bizonytalan. Mint ismeretes Radnóti Miklós életrajzából, a legyengült, mozgásképtelen munkaszolgálatosokat a menet végén haladó lovas kocsira tették. Így jutottak el Mosonmagyaróvárig. Már aki eljutott. A parancsnok megpróbálta a győri kórházban hagyni a betegeket, ám a kórház nem fogadta őket. Ez után döntöttek a kivégzésükről.

Randolph L. Braham A magyarországi holokauszt földrajzi enciklopédiája című könyvében ezt írja Lébényről: „Az 1944 novemberében és decemberében a térségben átvonultatott zsidó csoportok – kényszermunkások és munkaszolgálatosok – veszteségeiként 1945 után a település környékén 48 halottra bukkantak.”

Júliusban 73 kivégzett tömegsírját tárták fel, Egy részüket tarkón lötték, másokat félholtra verve élve temettek el.



A munkaszolgálatos áldozatok lébény-mosonszentmiklósi emlékműve

Imre „lapja”:

Eredeti Record szám:	V 22 / b 28
Vezetéknév:	Medveczky
Első név:	Imre
Nem:	férfi
Állandó lakóhely:	Balatonfüred, Zala, Magyarország
Utolsó ismert tartózkodási helye a háború alatt:	Lébény, Győr Moson és Pózsony, Magyarország
Halál helye:	Lébény, Győr Moson és Pózsony, Magyarország
Halál oka:	kivégzés
Megjegyzés:	A halál helyének közelebbi meghatározása: – LÉBÉNYI erdő
Tartalom megjegyzés:	Száma Labor zászlóalj - 103/305
Kapcsolódás:	Emlékmű – Kozma utcai temető
Forrás:	Card Fájil magyar zsidók, akik elpusztultak. Készítette a World Jewish Congress magyar ága 1945–1946
Az anyag típusa:	Meggyilkolt személyek listája
Azonosító:	7271517

Miközben a Medveczky fiúk munkaszolgálatos táborokban voltak, Balatonfüreden megkezdődött a „lányok” deportálása.

Elsőként az édesanyát, Medveczky Kálmánnét, lányát Erzsébetet és annak alig 10 éves lányát, Éva Líviát vitték el. Z. Karkovány Judit Hiányjel című könyvéből⁸ ismerhetjük a füredi deportálás történetét. Medveczky Erzsébet – Stubna Józsefné – volt az, akit az adventista gyülekezett tagjai énekszóval kísértek a vasútállomásig. Stubnáné és lánya halálának ideje a balatonfüredi polgári anyakönyvből ismert: 1944. augusztus 15., éjjel 12 óra, Auschwitz. Az anyakönyvben ugyanez az időpont szerepel valamennyi Balatonfüredről deportált Auschwitzban elpusztult embernél. Már akinél megtörtént a halál bejegyzése.

Tapasztalatom szerint csak kérésre jegyezték be a halált – nyilvánították halottá azt, aki hosszú évek múltán sem tért haza⁹. Jozef Stubna – Erzsébet férje csehszlovák állampolgár volt. A háború után haza kellett települnie. A Vöröskereszttel kerestette feleségét és lányát, majd pedig a Vöröskereszttől kapott papírokat mellékelve kérelmezte felesége és lánya halottá nyilvánítását. E kérelemben írta le, hogy a hazatelepülése miatt fontos, hogy a családi kapcsolatai „rendezettek” legyenek. A halálozás „bíróilag lett megállapítva” – írják az anyakönyvben, 1946-ban. A bejegyzés 1947. április 5-én történt meg. A halál oka: „gyilkosság, gázzal megölték.”

Nem történt „bírói megállapítás”, ezért nem nyilvánították soha halottá: Medveczky Kálmánnét, Emilt, Imrét, Imre feleségét, és fiát, Zsoltot.

1945. január végén, február elején újabb transzport indul Füredről. Ekkor viszik el – feljelentés alapján – Medveczky Margitot és Arankát. Margitot elkíséri a férje, hátrahagyva két kisgyereket. Aranka magával viszi az egy hónapos kis Arankát, hátrahagyva férjére a két nagyobb – 2 és 3 éves – kislányt. A közelgő front miatt azonban a táborból szélnek eresztik őket. Aranka a kisbabájával március 26-án ér haza, egy nappal az oroszok Füredre érkezése után.

Ilonát Kaposváron nem érte utol a deportálás.

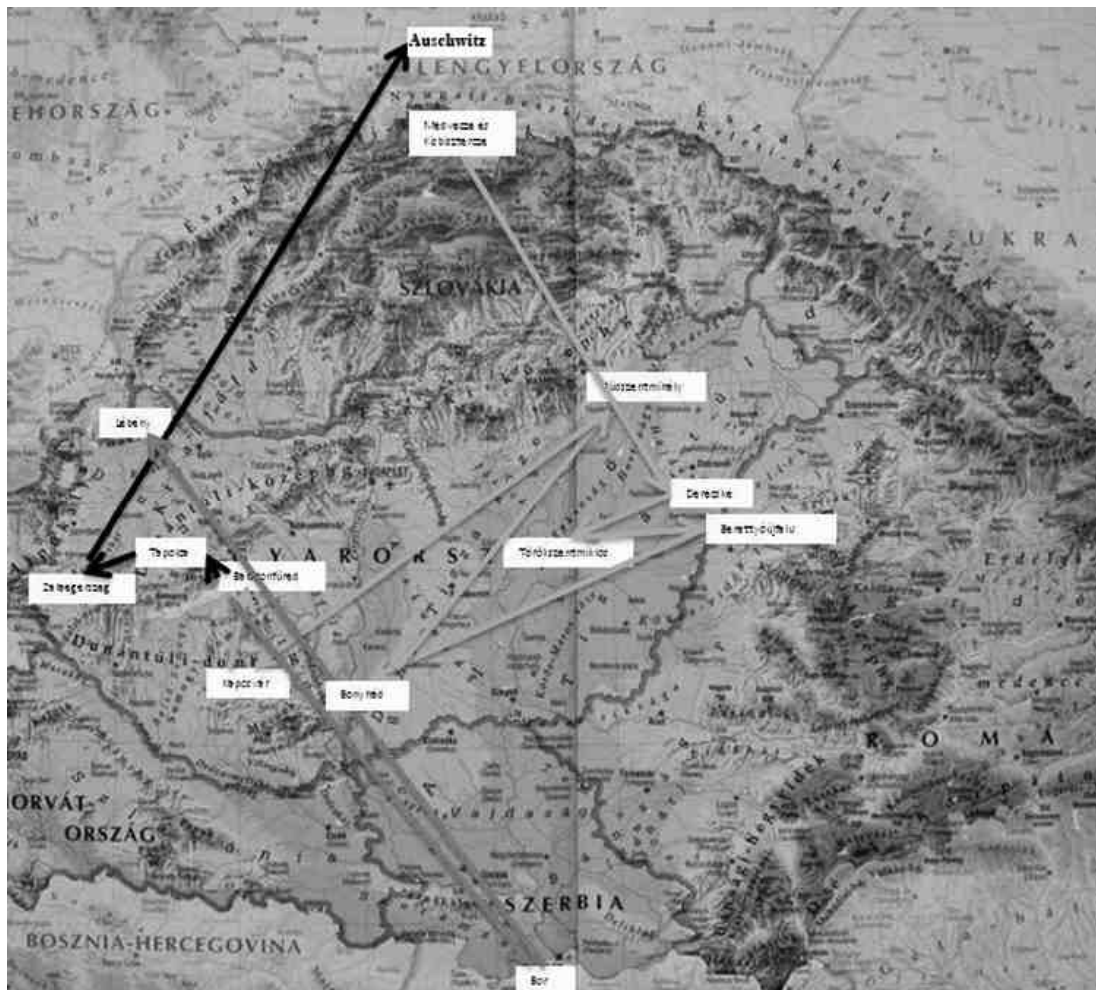
A balatonfüredi izraelita temető emléktábláján Medveczky Kálmánné, Stubna Józsefné (Medveczky Erzsébet) és Stubna Éva neve szerepel. (Annak ellenére, hogy Stubnának áttértek az adventista hitre.) Nem szerepel a neve sehol Medveczky Imrénének és fiának, Zsoltnak, valamint Medveczky Emil neve sem. Imre neve az említett Kozma utcai emlékoszlopon olvasható.

A családfő, Medveczky Kálmán Ottokár Lajos 1949-ben halt meg.

A Medveczky családfa 6 hajtásából 5 Balatonfüreden élt, de csak 2 élte túl a Soa vészországát.

Jegyzetek:

1. római katolikus keresztelési anyakönyv – Derecske
2. <http://blog.timena.hu/index.php/tiszafueredi-zsidóság-toer-tenete-es-demografiája/zsidók-letelepedése-az-alföldön>, letöltés: 2014.05.08. A Tiszafüredi Menóra Alapítvány honlapja
3. Ma: Tiszavasvári
4. Marányi Ede ezredes
5. Ide irányították át azokat, akik hitük szerint nem fogtak fegyvert: Jehova tanúi, szombatosok, nazarénusok, stb.
6. Dr. Csapody Tamás több cikkében és könyvében feldolgozta a menet történetét.
7. Dr. Csapody Tamás: Bori zsidó munkaszolgálatosok Szombathelyen és környékén <http://www.vasiszemle.t-online.hu/2013/01/csapody.htm> Letöltés: 2014. május 26.
8. Z. Karkovány Judit: Hiányjel – fejezetek a balatonfüredi zsidóság történetéből. Balatonfüred Városért Közalapítvány, Balatonfüred, 2008.
9. Még 1949-ben is történtek bírói végzés alapján halottá nyilvánítások.



A család vándorlása

KELLEI GYÖRGY

ÜZENETEK ODAÁTRÓL ZÁKONYI FERENC ÉS KEMÉNY GÉZA

Szüleimmel Somogy megye belsejéből, számos községet belakva, az 1950-es évek elején akkor költöztünk Siófokra, amikor *dr. Zákonyi Ferenc* (1909-1991) az őt ért támadások miatt elhagyta a déli-parti települést és Balatonfüredre költözött a családjával. Írásomnak nem feladata „száműzetésének” okait taglalni, ám tény, hogy az idő tájt nem voltak éppen kedvelt személyiségek az egykori főjegyzők. Apám példája bizonyítja ezt, akit szintén ide-oda vetett a sors, de mivel soha nem volt közéleti ember, megúsza apróbb inzultusokkal.



Feri bácsi Füreden telepedett le, munkássága védünkön teljesedett ki, itt lett karizmatikus, elismert és mind a mai napig emlegetett idegenforgalmi szakember. *Matyikó Sebestyén József*, a Siófokon élő költő, helytörténész és etnográfus 2001-ben kis monográfiát állított össze Zákonyi Ferencről. A kötet a Balatonfüred Városért Közalapítvány kiadványsorozatában *Dr. Zákonyi Ferenc a Balaton szolgálatában* címmel jelent meg. Matyikó bevezető, eligazító tanulmánya nemcsak a füredi költözéstől számító időszakot öleli fel, hanem megismerteti olvasóit modelljének somogyi érdemeivel, elhivatottságának és szellemiségének gyökereivel. A Zákonyi név fogalom volt Siófokon, általános iskolás diákként gyakran hallottam emlegetni ottani és megyei tevékenységét. Matyikó erről így ír

monográfiájában: „Zákonyi javaslatára csatolták vissza Siófokot Somogy megyéhez – egy 15 kilométernyi partszakaszt, ezzel is megteremtve a város fejlődés lehetőségét ... A Balatoni Intéző Bizottság (BIB) is újjászerveződött 1945-ben, Zákonyi Ferenc a főtitkára lett. 1946-ban ő adta ki az első idegenforgalmi prospektust – cseh, német, lengyel és magyar nyelven –, s 1947-ben ő hozta létre Siófokon az ország első idegenforgalmi hivatalát ... Javaslatára 1946. október 1-jén indult meg a Balatoni Népfőiskola.”

Az áttelepülést követően a füredi, majd később a veszprémi székhelyű Veszprém Megyei Idegenforgalmi Hivatal vezetője lett. 1970-ben innen vonult nyugdíjba, és számos helyi vonatkozású, kultúrtörténeti *füzet* kiadása után belefogott *Balatonfüred – Adalékok Balatonfüred történetéhez a kezdetektől 1945-ig* című monumentális monográfiájába, amelyet 1988-ban adott ki a Városi Tanács. A több ezer oldalas kéziratból végül is 900 oldalas mű született. Feri bácsi a Vasút utcai társasházban lakott, ahol gyakran felkerestem, dolgozószobájában hasznos tanácsokat kaptam tőle. Lapokban, folyóiratokban publikált cikkeit ismertem, gyűjtöttem. Különösen az *Élet és Tudományban* közzétett dolgozatai ragadtak meg. És persze a stílusa. Szép, zengő, magyar beszéde, választékos fogalmazása fogott meg minden alkalommal. Azok közé a helytörténészek és idegenforgalmi írók közé tartozott, akik elméleti ismereteiket nagyszerűen tudták szóban és írásban közvetíteni. Önálló munkái élvezetesek, fordulatosak, tehát „fogyasztható” történeteket írt, melyek mögött mindig ott feszült a kor, a történelmi háttér. Mintegy ötven útikalauz írásában és szerkesztésében működött közre. A Balatonról csaknem ezer kötetet őrzött otthoni könyvtárában. Bármikor felnyitok egy Zákonyi-művet, lendületesnek találok, ellentétben a sokszor dögunalmas helytörténeti kiadványokkal. Utóbb, már a halála után szemére vetették tévedéseit. Még nem találkoztam olyan szerzővel, aki ne fogott volna mellé valamiben, pláne, ha évszázadokat ölel át a feldolgozott anyag. Egy monográfia örökös korrekcióra, kiegészítésre szorul, hiszen a friss kutatások újabb és újabb adatokat, dokumentumokat és összefüggéseket tárnak fel. Ebben a műfajban nem lehet véglegesen lehúzni a rolót, nem lehet megfellebbezhetetlen prófétának bizonyulni.

Feri bácsihoz gyakran bekopogtam korai novel-láim korrektúráival. Eleinte *Lipták Gábor* segítségét kértem, de idővel azt tapasztaltam, hogy tőle több ösztönös irodalmi, stílári fortélyt leshetek el; a korrektúrajelek latin kifejezésével is megismertette, amit kamatoztatni tudtam újságírói pályámon. Persze nemcsak kezdő íróként, hanem a hajdani füredi *Jókai Kör* elnökeként is sokat beszélgettem vele. A Magyar Televízió 1983-ban *Jókai nyomában* címmel országos vetélkedőt rendezett. A versengésben azok a városok, települések csapatai vettek részt, amelyekhez az író valamilyen formában kötődött. A felkészülésbe Zákonyi Ferenc is bekapcsolódott, ismereteit nem nélkülözhattük. A város csapata a döntőbe került. A sikeres szereplés hatására alakult meg a Jókai Kör.



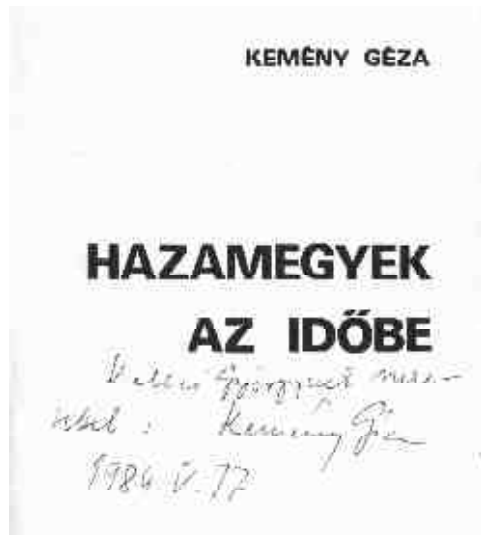
Munkásságával, megnyerő egyéniségével (kedvesen tudott dicsérni és könyörtelenül bírálni) kivívta kortársai elismerését, tiszteletét. Talán legpregnansabban *Thiery Árpád* jellemezte *A rend* című kötetében: „Erős, markáns, víz- és széledzett arc. Úgy tűnik, vereségeket nem ismerő. Van benne valami kérlelhetetlenség is. Átható, gyors tekintet. Legfeljebb a hang lágyul el időnként, vagy inkább csak elmélyül, s a szem húzódik össze. Nevet? Erős fogai vidáman előreugranak. Az arc azonban nem változik.” Egy látogatás élményét is feleleveníti az író: „Két férfi érkezik dr. Zákonyi Ferenc lakására, ismerősen vonulnak be a szobába. Az egyik a balatonfüredi tanács titkára, a másik a községi művelődési otthon igazgatója volt. (*Szalay László és Elek Miklós* – kgy) Tanácsért jöttek. Egy hónap múlva a Füredi Panteonban leleplezik *Hviezdoslav* bronz emléktábláját. A nagy szlovák költőét, aki magyar iskolákba járt és első verseit magyar nyelven írta; fontos irodalmi szálak fűzik a

Balatonhoz.” Matyikó Sebestyén József a már idézett kiadványban csokorba gyűjtötte a méltatásokat. Néhány közülük. *Cséby Géza* keszthelyi költő, műfordító, folyóirat-szerkesztő: „Ő volt talán az utolsó igazi értelemben vett balatoni ember. *Balatonológus*, ahogy sokan nevezték.” *Dr. Dibusz László* füredi házi orvos: „Egyik szíve Siófokért, a másik Balatonfüredért dobogott. Egyik szerelme – az öt évtizeden át hűen követő társ – *Winger Gizella*, a másik – a plátói – a Balaton volt.” *Dr. Lázár János*, a Balatoni Szövetség titkára: „Műveit kedves ajánlással – melyből kicsengett a pannon táj szeretete – dedikálta. Ma már tudom, hogy e sorok kincset érnek, s útmutatást jelentettek további Balatonnal kapcsolatos munkámhoz.” *Rosta Sándor*, a BIB korábbi főtítkára: „Szeretett lobogni, száguldani... Ma azt mondanánk róla, hogy egy igazi menedzser. Színes, gazdag, hatalmas életútja volt... Voltak ellenfelei, de többen voltak követői...” *Tüskés Tibor* irodalomtörténész: „Csöndes, halk, finom, valódi úriember volt egy zajos, ricsajos, durva, finomságot nem ismerő, diktatórikus korszakban.” *Varga Imre* világhírű szobrászművész: „Olyanok, mint Zákonyi Ferenc kibonthatták történetünk magvát, szépen kímélő kézzel nyúlva hozzá... Amit megfogott, az vált a tó történelmévé.” 1986-ban Balatonfüred, 1991-ben Siófok választotta díszpolgárának. Siófoki emléktábláján *Keresztury Dezső* sorai olvashatók: „A szolgálat volt mindene; / és a legvonzóbb alkalom, / miben teljes élete: a Balaton.”

*

Kemény Gézát (1937–2001) különös körülmények között ismertem meg. Száraz, kopogós téli nap volt, zord, hideg idő, mínusz 8-10 fokkal. Géza bácsi a Lóczy Lajos Gimnáziumból jött ki és beült zöld színű, 120-as Skodájába, amelynek farmotorja csak „köszörült”, de nem indult, a kocsii akkumulátora kezdett lemerülni. Éppen ott siettem el a járdán, és felajánlottam a segítségemet. Két fiú még odalépett az iskolából, és betoltuk az autót. Utána Géza bácsi kiszállt, és megköszönte a közreműködésemet: – Kemény Géza vagyok. Szervusz! – nyújtotta a kezét. Bemutatkoztam én is: – Csak nem te írtad múltkor a megyei Naplóban a szekérgépes falusi reggelekről szóló verset? – kérdeztem meglepetten, mire elszavalt egy versszakot a szóban forgó költeményéből. (*Gaál Antal* költőnek egy alkalommal megemlítette, hogy írás közben szinte mondja-hallja a verseit, mert szerinte csak szavalható verseket szabad írni.)

A tanár-költő Veszprémben élt, onnan járt le Füredre, ahol 1977 és 1991 között tanított a gimnáziumban. Később a veszprémi Vetési Albert Gimnázium tanára lett, majd megyei középiskolai magyar nyelv és irodalom szakfelügyelőként dolgozott. A Tapolcán élő *Németh István Péter* (NIP) költő, irodalomtörténész és műfordító 1985-től kollégája volt Füreden. Negyediktől ő vette át a búcsúzó tanár osztályát. NIP mesélte, hogy Géza bácsi 1986 első felében újonnan vásárolta a zöld Skodát, amelyre nagyon büszke volt. Jól vezetett, térlátása szemüveges létére kiválóan érvényesült, sokat utaztak együtt Budapestre és Győrbe. Családszerető édesapa volt, nyelvtanár feleségével, *Emőkével* egy fiút és egy lányt neveltek fel. Haláláig – saját testi bajai ellenére – hűségesen ápolta szülésben maradandóan megbetegedett feleségét.



Első verseskötete *Hazamegyek az időbe* címmel 1983-ban jelent meg. Lapjai között e sorok írásakor megsárgult újságcikket találtam – *Hegedüs Géza: Egy érett költő első verseskönyve* (Élet és Irodalom, 1985. október 11.) „A gyakorlott fülű olvasó kénytelen elámulni, hogy ez az ismeretlen, immáron 48 éves írástudó igen eredeti hangú, biztonságosan verselő, képekben és gondolatokban gazdag költő, akinek ott van a helye élő költészetünk tudomásul vett névsorában.” A következő kötet kilenc év múlva látott napvilágot: *Ezredvégi tavasz* (1992). Ezt 1995-ben az *Orpheusz a nulladik órán* (Egy könyvforgató forgatókönyve) című esszégyűjtemény követte, majd ismét verseskötettel jelentkezett: *Rekviem egy mosolyért* (1997). Közben két balatonfüredi antológiában (*Hajnali szél* – 1986; *Hullámok vándorai* – 1996) is helyet kaptak költeményei.

Az *Ezredvégi tavaszról* Fodor András Kossuth-díjas költő így szólt *A révkalauz lámpái* című,

1994-es esszékötetében: „Képes arra, amire csak kevesen: az Erdélyi József, Sinka, Nagy László, Buda Ferenc, Utassy által a népköltészeti forráskig visszavezetett hazai lírát egyénien, az élet mai problémáihoz alkalmazva kezelni, folytatni ... Bár manapság kevesebb tisztelet jár érte, kimondhatjuk, olyan költővel van dolgunk, akit mindig a közösség gondja, jövője nyugtalanít ...” NIP 2000-ben és 2002-ben, a költő életében, majd a halála után máig publikálatlan *ceruzarajzot* írt egykori kollégájáról. Pillantsunk bele soraiba: „Nagy Lászlóról, Juhász Ferencről emlékezetes előadásokat tartott, s ezekből a lelkes, vallomások és szépen fölépített, rendhagyó irodalomóráival formálta a hallgatóságban azt a képet, amit a sajátjának tartott. A kilencvenes években mégis *Szécsi Margit* (a költőnő – 1928-1990 – Nagy László felesége volt - kgy) költészetéről írt könyvet, nagyszerűt, s talán éppen azért is születhetett meg „*A kivirágzott kéz*” című (a kötetet a Püski Kiadó 1998-ban adta ki - kgy) ünnepi motívum-vallató műve, mert költőtanárként az elsők közt járt körül egy méltatlanul keveset vizsgált, jelentős költészetet.”

Az életművet 2000-ben az *Örökké változóban* című, válogatott és új verseket tartalmazó kötet zárta. NIP írja a kötet apropóján: „Mennyi játék, mennyi – csak a pályaszakasz végén jelentkező – rímبولondozása, bravúros kísérlete volt a bánat és a betegség okozta kiszolgáltatottság ellen!” Mint a korábbiak, ez is Veszprémben jelent meg. Január 20-án ott voltam a várban tartott bemutatón. Tudósításom két nap múlva jelent meg a megyei Naplóban. Később hallottam, hogy Géza bácsi neheztelt rám a cikk miatt. Hetek múlva kerestem telefonon, de a találkozás valahogy elmaradt. Talán egyszer majd vele is álmodom, és akkor majd elmondja, hogy mivel bántottam meg.



FEKETE KATALIN

DR. KERTÉSZ GÁSPÁR**(MEZŐKÖVESD, 1933. AUGUSZTUS 8. – BALATONFÜRED, 2004. MÁJUS 14.)**

Főmérnök, a Balatonfüredi Állami Szívkórház műszaki osztályvezetője volt 1963–1986-ig. Anyja neve: Kriston Anna. 1957-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett gépészmérnöki diplomát. Üzemmérnök, majd Miskolc Városi Tanács Ipari Osztályán főelőadó. 1960-ban, mivel felesége, Dr. Fekete Katalin a szívkórház orvosa lett, Balatonfüredre költöztek. Először a Veszprém Megyei Tanács Ipari Osztályán csoportvezető főmérnök, 1963-tól az Állami Szívkórház műszaki osztályvezető főmérnöke 23 évig.

Dr. Debrőczy Tibor kórházigazgató idejében (1955–1985), 1963-ig az orvosok és dolgozók egy része a kórház épületében lakott. Az Egészségügyi Minisztérium beruházásával épült bérházba kiköltözve 100 betegágy létesítése vált lehetővé. Ekkor indultak a nagy beruházások, Dr. Kertész Gáspár – Márföldy Aladár építésszel és a kivitelezőkkel együtt – jól szervezett, sikeres munkát végzett. Központi szén, majd olajtüzelésű kazánház létesült, megtörtént a teljes fűtési rendszer kiépítése és beüzemelése a kórházhoz tartozó Ipoly szállóban is (lent betegszobákkal, az emeleten nővérszállóval működött az 1980-as évek végéig). A fűtési rendszerre rácsatlakozott az Urán [a Horváth ház] és a Vasutas [Erkel Ferenc u.] üdülő, valamint az Annabella szálloda I. emelete. Ezt követte a kórház főépületének nagy rekonstrukciója, amihez szükség volt egy átmeneti (2 évig üzemelő) beteg-pavilon építésére a kertben. Teljes átépítéssel modernizálták a betegosztályokat, hívóberendezéseket. Lép-

csőház áthelyezés történt, és lift épült. Új konyha, étterem, az igazgatói, gazdasági és műszaki osztályok stb. teljes rekonstrukciója készült el. Labort, röntgent, EKG-t, izotóplabort és intenzív osztályt létesítettek. Felújították a gyógyfürdőt, a fizioterápiát, és akkor épült az uszoda is. Fogászati szakellátás kezdődött röntgennel, itt újdonságként a szén-savas vizet szájuhanynak is lehetett használni. Az 1970-es években a szívritmuszavarok vizsgálatához elektrofiziológiai labor létesült. A bővítéseknek és a rekonstrukciós munkálatoknak köszönhetően az év 8 hónapjában, szeptembertől májusig, az Urán, Építők [Szabadság u. 4, a későbbi Éden hotel] és a BM üdülő [Petőfi Sándor u.], valamint az Arany Csillag szálloda bérlésével 1000 betegágya volt a kórháznak rehabilitációra.

Mindezek mellett a felesége által jól ismert orvosi munka megkönnyítésére Dr. Kertész Gáspár eszközöket tervezett, és munkatársaival elkészített: ergometer-hitelesítőt, tranzistoros fonendoszkópot, kis gurulós rohamkocsit, elektromos szívmaszszórt, stb. Felesége tudományos munkájához már akkoriban számítógépet készítettek a szívbetegség rizikófaktorainak adatértékelésére. Publikálva Orvos és Technika (1972 / 1: 874–877). Dr. Kertész Gáspár irányítása alatt zajlott az 1970-es években a kórház bővítéseként a Szabadság utcai épületsor felépítése. Részt vett a kórház előtti 4 gyógyforrás felújításában is Koch László munkatársaként.

Munkája közben egészségügyi szakmérnöki képesítést, és 1975-ben a Budapesti Egyetemen műszaki doktorátust szerzett. Az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottság tagja volt. Munkája elismeréseként több kitüntetésben részesült: Kiváló újtó és az Egészségügy kiváló dolgozója lett. Társadalmi munkában 1967-től a Veszprémi Járási, majd 1971-től a Balatonfüredi Városi Tanács tagja volt. 1986-ban súlyosbodó, gyógyíthatatlan betegsége miatt nyugdíjba vonult. Szellemi frissességét megtartva haláláig családjáért élt.

[Férje halálának 10 éves évfordulóján lejegyezte felesége, aki belgyógyász-kardiológusként 18 évet a szívkórházban, majd a megalakult Honvéd Rehabilitációs Intézetben dolgozott osztályvezető főorvosként.]

TÓTH-BENCZE TAMÁS

PÓTLÁS A „BALATONFÜRED EMLÉKJELEI” CÍMŰ KÖNYVHÖZ



Helye: A kikötő melletti parkban.

Felirata: „*abránfalvi / dr. Ugron Gábor ifj. / 1880 – 1960 / Az első balatoni Kékszalag / vitorlásverseny győztese, / az MVYSZ elnöke, / miniszter / emlékére helyezték el / tisztelői / 2014-ben*”

Felavatva: 2014. május 17.

Avató: dr. Bóka István, dr. Koller Lajos, dr. Kontlát Károly és dr. Ugron Gáspár Gábor.

Anyaga: bronz.

Készítette: Lugossy László szobrászművész.

UGRON Gábor, abránfalvi székely, dr., ifj., politikus, miniszter

(Marosvásárhely [Maros vármegye, ma: Târgu Mureș, Románia], 1880. január 8. – Bakonybél, 1960. október 27.)

Apja: id. Ugron Gábor politikus. 1906-tól Ugocsa vármegye, majd Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely főispánja is. 1915-ben Marosvásárhely képviselője, 1917-ben, Tisza István bukása után az Esterházy- és a Wekerle-kormány belügyminisztere. 1918 januárjában Erdély királyi biztosa lett. A polgári demokratikus forradalom idején megszervezte a Székely Nemzeti Tanácsot, a bevonuló román katonaság elől Budapestre menekült. A Tanácsköztársaság alatt a Bakonyban bújkált.

1929-ben a Királyi Magyar Yacht Club vice-commodoréja, 1932 és 1943 között pedig a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség elnöke volt. 1934-ben az első Kékszalag versenyen a tulajdonában levő vitorlás, a Rabonbán lett az első. Később Rabonbán II. néven újabb vitorláshajót építtetett, ennek volt Bujtor István – nem a tulajdonosa, hanem – a kormányosa. 1951-ben a családjával a fővárosból kitelepítették Bakonybélbe. A kolostor temetőjében helyezték végső nyugalomra. A család tervezi a hamvainak áthelyezését, Erdélybe.



Helye: Tagore sétány.

A fa faja: kocsányos tölgy.

A tábla felirata: „*E tölgyfát nagy szellem lakja Onnan öröklik / azok felett, akiknek hajdan énekelt / Ezt a fát / Cseh Tamás / emlékére tisztelői ültették / 2009*”

Anyaga: márvány.

Ültetve: 2009. november 7.

CSEH TAMÁS, dalszerző előadóművész

(Budapest, 1943. január 22. – Budapest, 2009. augusztus 7.)

Budapesten tanított, nyaranta részt vett a gyerekek balatoni táboroztatásában is. Balatoni élményeit dalaiban is megörökítette.

Az emlékfát szerzőtársa, Bereményi Géza ültette.

Az ünnepi alkalomra írt, „A rézbőrű barátjához” című versét Szöcs Géza költő olvasta fel a faültetést követően. A fa előtti márványablán is ennek a versnek két sora olvasható.

A faültetést követően az Anna Grand Hotel dísztermében zenés irodalmi délutánon emlékeztek Cseh Tamásra. Az elhunyt művészről itt Bereményi Géza emlékezett meg, majd részben Cseh Tamás dalokat, másrészt szonokokat, illetve Cseh Tamás emlékére általuk szerzett dalokat adott elő Gergely Éva és Kálmán Tamás előadóművész, továbbá indiánokról szóló történeteket olvasott fel Szarvas József színművész.

2013. szeptember 6-án a XI. kerület (Újbuda) önkormányzata szobrot állíttatott, illetve avatott Cseh Tamás tiszteletére a Gellért tér Budafoki úthoz közelebb eső, parkosított részén, a 4-es metró megállójának kijáratával szemben.

2013. december 14-én Cseh Tamás emlékkoncertet tartottak a b.füredi Anna Grand Hotelben.



Helye: A Vitorlás téren.

Felirata: „*Baltoni legenda*”

Felavatva: 2013. május 5.

Avató: Dr. Bóka István polgármester, Halász János államtitkár.

Anyaga: bronz, vörös homokkő.

Készítette: Farkas Ádám szobrászművész.

BUJTOR [eredetileg Frenreisz] **István**, színész, filmrendező

(Budapest, 1942. május 45. – Budapest, 2009. szeptember 25.)

Édesapja id. Frenreisz István orvos volt, testvére Frenreisz Károly rockzenész, féltestvére: Latino-vits Zoltán színész. Keleti Márton filmrendező tanácsára első filmszerepe idején apai nagyapai dédanyja után a Bujtor nevet vette fel.

1966-ban diplomázott a budapesti Közgazdasági Egyetemen külkereskedelmi szakon, de szakmájában sosem dolgozott. Már másodéves egyetemistaként eljátszotta első filmszerepét a „Karambol”-ban. Az egyetem után a győri színházhoz került. Több mint négy évtizedes pályafutása során számos színházi- és filmszerepet eljátszott, valamint több filmben szerepelt szinkronhangként (főleg Bud Spencer magyar hangját alakította). 2007 végén a veszprémi Petőfi Színház igazgatójának választották meg.

1980-ban teremtette meg Ötvös Csöpi rendőrnagy alakját „A pogány Madonna” című filmben, amelyet még hat hasonló követett. A filmek cselekménye a Balatonon játszódik, visszatérő helyszíne Balatonfüred.

Szenvedélye volt a vitorlázás, hatszoros magyar bajnok lett. Egy ideig a „Rabonbán II.” kormányosa is volt. Saját hajója is volt, a „Tamangó”.

Balatonszemesen helyezték végső nyugalomra.



Helye: Tagore sétány, a Nobel-díjasok ligete.

A fa faja: ámbrafa.

A tábla felirata: „*Ezt a fát Buzsáki György Freund Tamás és / Somogyi Péter agykutatók, a nemzetközi / «The Brain Prize» díjazottjai ültették / balatonfüredi látogatásuk alkalmából / 2013.*”

Anyaga: márvány.

Ültetve: 2013. május 18.

Ültette: Dr. Freund Tamás agykutató, és dr. Bóka István polgármester.

A Tavaszi Fesztivál részeként megrendezett eseménnyel a világ élvonalába tartozó magyar agy kutatás előtt tisztelgett a város. Dr. Freund Tamás, az Európai Bizottság elnökének tudományos és technológiai tanácsadó testületébe is beválasztott Agy-díjas akadémikus a rangos nemzetközi díjat két társával dr. Somogyi Péter, az Oxfordi Egyetem Anatómiai Neurofarmakológiai Intézetének igazgatójával és dr. Buzsáki György, a New York-i Rutgers Egyetem professzorával közösen kapta. Freund Tamás a fa elültetése után a város díszkönyvébe is beírt. Az ünnepség után a Vaszary Villa Széchenyi termében beszélt még munkájáról, az agy kutatás lehetőségeiről, és saját kutatói pályájának indulásáról.

Megjegyzés: a tábla feliratával ellentétben Buzsáki György és Somogyi Péter nem volt jelen az eredetileg március közepére tervezett faültetésen.



Helye: A Kossuth forrás kútházán.

Felirata: „*Hidrogeológiai felújítását / Koch László / hidrológus mérnök / (1934–1999) / vezette 1985-ben / Koch László családja / Balatonfüred Város Önkormányzata / 2009*”

Felavatva: 2009. szeptember 25.

Avató: Molnár Judit.

Anyaga: réz.

Készítette: Koch Lászlóné Szabó Zsuzsanna.

KOCH László (1934–1999) a budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetem Élet- és Földtudományi Karának földrajz-földtan szakán 1956-ban szerezte meg diplomáját. Számos publikációja közül balatonfüredi vonatkozású a „Jelentés a balatonfüredi Állami kórház gyógyvízkútjairól”, „A balatonfüredi szénsavas gyógyvizek hidrogeológiai problémái”, valamint „A balatonfüredi Kossuth Lajos gyógyforrás vízföldtani viszonyai és felújítása” [ez utóbbi megjelent a Földtani Közletemben, 106/1. 1976. 1–19. p.] című tanulmány.

Koch László hidrogeológus mérnök, és Ferka Sándor technikus irányításával 1974 telén a Mecseki Ércbányászati Vállalat kutató-mélyfúró üzemének egy brigádja megkezdte a munkát, hogy kiderítsék, mi okozta a füredi Kossuth forrás vizének romlását, továbbá hogy azt elhárítsa. A munkát sikeresen elvégezték, és ennek köszönhetően ismét növekedni kezdett a forrás vizének szénsav tartalma. A kút megtisztítását Koch László irányításával megisméltették 1981-ben, majd 1991 és 1993 között a PROBIO Rt. a kútházat is felújította, továbbá az ő – 1989 és 1990 folyamán elkészített – tervei felhasználásával az ARTmetál Kft. újrafoglalta a forrást, Pagony Rita és Olasz Miklós tervei alapján.

2008-ban Koch Péter és Zoltán a balatonfüredi önkormányzatot megkereste azzal a kéréssel, hogy szeretnének emléktáblát állítani édesapjuknak a forrás kútházán.

Megjegyzés: Az emléktáblán hibásan szerepel az 1985-ös dátum, ez valószínűleg még az első, 1974-es felújításra vonatkozik.



„SZABADSÁGHARCOS FIÚ”

Helye: Kovászna park.

Felavatva: 2006. október 23.

Avató: Dr. Bóka István polgármester, Halassy Csilla szobrászművész, és Kodolányi Gyula költő.

Készítette: Halassy Csilla szobrászművész.

Anyaga: bronz.

A Balatonfüred romániai (Erdély) testvérvárosáról elnevezett közpark közepén álló – a bazaltkockákon ülő, zászlót tartó forradalmárt ábrázoló – alkotást az 1956-os forradalom és szabadságharc 50. évfordulója alkalmából avatták fel a tíznapos városi rendezvénysorozat keretében. Ennek során még 19-én, Arácson, a Lóczy és a Vajda utcák találkozásánál felavatták az itt kialakított parkot, amelyet Bata Ferenc emlékligetnek neveztek el, valamint a „Remény” című térplasztikát, továbbá 20-án, a Tagore sétányon Bibó István mellszobrát.

Megjegyzés: a „Szabadságharcos fiú” szobor eredeti elnevezése „1956” volt.

TÓTH-BENCZE TAMÁS

A 2014. ÉV MÁSODIK NEGYEDÉVÉNEK KIEMELT ÉVFORDULÓI**április**

1989. április **25 éve**
Megalakult a Balatonfüred–Germering Testvérvárosi Egyesület.

1664. április 10. **450 éve**
Márk Benedek eladta füredi szőlőjét Rusás Benedeknek és Ferencze Katalinnak.

2004. április 18. **10 éve**
Megalakult a Fiatal Balatonfüredi Muzsikások Egyesülete.

1939. április 19. **75 éve**
Budapesten elhunyt Vaszary János festőművész. Kaposváron született 1867. november 30-án. Székely Bertalannál és Greguss Jánosnál kezdte tanulmányait. Később Münchenben, majd Párizsban tanult. Művészete mindvégig francia ihletésű maradt. Az I. világháború alatt drámai hatású képeket festett a frontokról. 1920-tól tíz évig a Képzőművészeti Főiskola tanára volt. 1928-ban, a XVI. velencei nemzetközi kiállítás magyar anyagának elrendezését ő szervezte, munkája elismerésképpen olasz állami díjjal tüntették ki. Az Est-lapok számára grafikákat és illusztrációkat készített. Nagybátyja és egyben a kezdeti időben mecénása Vaszary Kolos esztergomi érsek volt. A fiatal festő pályáját egyházi megrendelésekkel segítette. Többek között a balatonfüredi Kerektemplom *Krisztus a kereszten* című oltárképét, valamint számos Vaszary Kolos portrét készített. (Bővebben: Balatonfüredi életrajzi lexikon. 2011., 233. p.)



1989. április 24. **25 éve**
Megalakult a Balatonfüredi (MSZMP) Reformkör.

2004. április 30. **10 éve**
A szakmai napok keretében felavatták a Kaiser Géza (1926–2009) kertészmérnök, mezőgazdasági tanár, szakközépiskolai igazgatóról elnevezett bor- és pincemúzeumot a Széchenyi Ferenc Kertészeti Szakképző Iskolában.

május

1939. május **75 éve**
Szuhács János (1851–1951) váltotta fel Iván Józsefet a polgári iskola igazgatói székében. 1943 szeptemberéig irányította az iskolát.

1989. május **25 éve**
Megalakult a Szabad Demokraták Szövetsége (SZDSZ) helyi szervezete.

1989. május **25 éve**
Megnyílt az óvárosi szolgáltatóház (Kossuth Lajos u. 14.).

1939. május 4. **75 éve**
Megszűnt a „Balatonfüred képes híradója”, a helyi újság (Balatonfüred) melléklete.

1714. május 7. **300 éve**
Kijelölték a Füred és Hidegkút közötti határt.

1864. május 11. [más források szerint 12.] **150 éve**
Született Sümegen szentmártoni Darnay [1884-ig Dorner] Kálmán író, történész, régész. Édesapja Dorner Kajetán kereskedő volt. Iskoláit szülőhelyén és Grazban végezte. A kereskedői pályát választotta, de szabadidejét a régészetnek szentelte. Sümeg környékén régészeti ásatásokat folytatott. Régészeti leletekből álló gyűjteményét az államnak adta (1907), és az abból létrejött múzeumnak igazgatója is volt. Később kizárólag az irodalmi munkásságnak, és az általa alapított múzeumnak szentelte életét. Elsőként végzett régészeti ismeretterjesztést. Sokat foglalkoztatta Kisfaludy Sándor élete, közreműködött levelezése kiadásában, múzeumában gazdag gyűjteményt hozott össze a költőre vonatkozó dokumentumokból. 1897-ben a Nemzeti Múzeumnak ajándékozta Kisfaludy Sándor 3600 kötetes könyvtárát. Két regényének is a költő élete a témája. A *bujdosó gyöngysor* c. munkájában a Balaton-

és a Bakony-vidéki várak történetének regényes feldolgozását, a *Kaszinózó táblabírákban* pedig szülőföldje anekdotáit gyűjtötte csokorba. A sümegi gyűjtemény nagyobb részét 1938-ban a Keszthelyi Balatoni Múzeumba szállították. Sümeg városa 1927-ben díszpolgárává választotta, a róla elnevezett utca 30. sz. házán, a Kossuth L. u. 24. sz. alatti szülőházán, valamint a Sümegi Panteonban emléktábla figyelmezteti az utókort. 1945. július 3-án hunyt el, Sümegen. (Bővebben: Veszprém megyei életrajzi lexikon. 1998., 124–125. p.)

2004. május 16. 10 éve

Holocaust-emléknapot tartottak, a Tagore sétány és a Gyógy tér közötti parkban emlékfát ültettek, táblát avattak, és könyvbemutatót (Varga Lászlóné: „A balatonfüredi zsidó temető”) tartottak a II. világháborúban elpusztult füredi zsidók emlékére.

2009. május 16. 5 éve

Újabb műalkotással gyarapodott a város: Nagy István „Mocó”- hajóslegényt ábrázoló szobrát Kiszely Pál és Beliczay Tamás avatta fel a Silver Resort szálló belső udvarán.



1989. május 17. 25 éve
Megalakult a Gyöngyvirág Klub, a mai Onkológiai Egyesület.

1989. május 19. 25 éve
A III. sz. általános iskola Eötvös Loránd (1848–1919) nevét vette fel. A tudós 1901–1902 telén a Balaton jegén próbálta ki gravitációs ingáját.

2004. május 22. 10 éve
Az Ivó-napi multságok keretében Arácson szőlőprés emlékművet avattak a Hősök terén, Kutas Árpád ajándékát.

1914. május 25. 100 éve

Budapesten meghalt Kossuth Ferenc, Kossuth Lajos fia, mérnök, politikus. 1841. november 16-án született Pesten. A szabadságharc bukása után, 1850-ben vitték ki apjához. Emigrációban nőtt fel. Műszaki tanulmányainak befejezése után Nagy-Britanniában, majd Itáliában dolgozott. 1894-ben hazakísérte atyja holttestét, s hazaköltözött. Csigó Pál halálát követően, az időközi választáson 1895. március 25-én választási beszédet tartott a füredi vásártéren. Ezt követően Tapolcán országgyűlési képviselőnek választották. 1907. március 15-én Tapolca és a Balaton-menti községek – közöttük Füred és Arács is – díszpolgárrá választották, a balatoni vasút megvalósításában szerzett érdemei elismeréseképpen. (Bővebben: Balatonfüredi életrajzi lexikon. 2011., 119–120. p.; Dr. Németh László: Kossuth Ferenc Balatonfüreden = Füredi História 2001. 2–3. sz., 4–5. p.)

1939. május 25. 75 éve

Fogadták az első csoportot a volt Blaha-villában, amelyet az Ipartestületek Országos Központja szerezte meg, és üdülőt alakított ki benne. Az átalakítás áthúzódott a következő évre.

2004. május 25–28. 10 éve

Ifjúsági szőlész-borász EB konferenciát (Az európai szőlész-borász iskolák 7. kongresszusa) tartottak Balatonfüreden.

2004. május 26. 10 éve

Az európai szőlész-borász iskolák 7. kongresszusa keretében Európa-kaput, emléktáblát és szőlőt avattak a szakiskola emlékparkjában.

2004. május 28. 10 éve

Az európai szőlész-borász iskolák Balatonfüreden tartott 7. kongresszusa alkalmából emlékfát ültettek a sétányon.

2004. május 28–31. 10 éve

Pünkösdi jazz fesztivált tartottak az Árkád Hotel színháztermében. (Ez volt az I. balatonfüredi jazz fesztivál.)

június

1889. június 2. 125 éve

A fürdőévad megnyitásakor átadták a nagyközönségnek a Czigler Győző (1850–1905) tervei alapján kivitelezett új, 12 tornyos fürdőházat (hidegfürdő), a régítől keletebbre. Az épület nagy része 1945 márciusában elpusztult, a ma-

radványait lebontották. Továbbá ünnepélyesen felavatták a savanyúvízi kút új kupoláját.

2004. június 4. **10 éve**

Felavatták a Lipták Gábor (1912–1985) emléktáblájára (2001) elhelyezett bronz plakettet – Nemes Péter alkotása – a Panteonban.

2004. június 4–6. **10 éve**

Először rendezték meg a borfesztivált (borjuniális), amelyről az országos sajtó, rádió és tv is tudósított.

2004. június 12. **10 éve**

Arácson, a Hősök terén emlékparkot adtak át, és felavatták Berzsenyi Balázs „A kiáltó” című térplasztikáját.

1339. június 19. **675 éve**

Gergely nemes, füredi részbirtokát eladta István és György veszprémi püspöki nemes jobbágyoknak.

2009. június 20. **5 éve**

Megnyílt az ország első komplex nyári szórakoztató, wellnes, és bevásárló központja Sundance Park néven, a füredi aquapark, amelyet 2005. július 20-án kezdtek építeni és 2006. június 17-én adtak át.

1889. június 23. **125 éve**

A Balaton új gőzhajója, a lapátkerekes Kelén megérkezett Füredre. Néhány év múlva, amikor szolgálatba állt a szintén Kelén elnevezést kapott csavargözös, a lapátkerekes hajót az elhunyt Baross Gábor közlekedési miniszter után átkeresztelték Barossra. **1889. június 25-én** megkezdte menetrendszerű közlekedését a Siófok–Füred útvonalon. Az előregedett Kisfaludy gőzhajót váltotta fel, amelyet ezt követően végleg kivontak a balatoni hajóközlekedésből. A Kelén (később Baross) 1922-ig közlekedett a Balatonon, ekkor kivonták a forgalomból és szétbontották.



2004. június 25–27. **10 éve**
Megrendezték az I. Sirály nemzetközi táncfesztivált.

2009. június 25–28. **5 éve**

Első alkalommal rendezték meg Balatonfüreden, Tihanyban és a környéken a Balaton Bike Fest látványos kerékpáros versenysorozatot és ügyességi bemutatót.

2004. június 27–július 11. **10 éve**

Az I. nemzetközi kőszobrász szimpóziumot rendezték meg az arácsi Széchényi Ferenc Kertészeti Szakképző Iskola kertjében.

2009. június 27. **5 éve**

Az észak-balatoni vasút megnyitásának 100 éves jubileuma alkalmából a balatonarácsi vasútállomáson Simon Károly nyugalmazott polgármester, Bóka István polgármester, valamint a vasúttársaság képviselőjében Heinczinger István (MÁV-vezérigazgató) emléktáblát avattak.

1939. június 29. **75 éve**

Budapesten meghalt Mangold Gusztáv újságíró, Mangold Henrik fürdőorvos fia. 1866. november 10-én született Pesten. Apja példáját követve, élete egyik legfontosabb céljává vált a Balaton ügyének képviselete. Kiadta és szerkesztette az 1914–15-ben, majd 1935–36-ban megjelent Balatonvidéki Hírmondó című nyári hetilapot. A Balatoni Szövetség alapító tagja volt. 1910-ben a Balatoni Közművelődési Egyesület titkára. 1914-ben részt vett a Vörös Kereszt Egylet füredi szervezétének létrehozásában. Szorgalmazta és részt vállalt a Lóczy-barlang feltárásában és kiépítésében. Rendszeresen publikált az 1912 és 1915 között megjelent Balatonfüredi Hírlapban, számos írását közölték a Balaton környéki lapok is. Titkára volt az 1921-ben Budapesten megalakult, a balatoni kultuszt ápoló, vezető értelmiségieket tömörítő Balatoni Társaságnak. 1922-ig ügyvezető igazgatója volt a család tulajdonában lévő Stefánia főhercegnő udvarnak. Az 1920-as évektől többnyire a fővárosban élt, írásai országos lapokban jelentek meg. (Bővebben: Balatonfüredi életrajzi lexikon. 2011., 140. p.)

1989. június 30. **25 éve**

Az 1909-ben megindult észak-balatoni vasúti közlekedés 80 éves évfordulója alkalmából emléktáblát avattak a füredi vasútállomáson.



Az első világháborúban elesett balatonfüredi hősök emlékműve



Képeslap a frontról (1914. október)



Major Gábor emléktáblája



Protiwinsky Ferenc: Herceg Imre vállalkozó, szőlőbirtokos
(Magántulajdonban)



Protiwinsky Ferenc: Csizmazia József gazdálkodó
(Magántulajdonban)