



FÜREDI HISTÓRIA

HELYTÖRTÉNETI FOLYÓIRAT

XXII. ÉVFOLYAM 2. SZÁM 64.

2022.



250 évvel ezelőtt született Kisfaludy Sándor,
a füredi Magyar Játékszín megálmodója és építtetője.

(Képeslap az 1900-as évek elejéről, Lipták Gábor Városi Könyvtár)



A Szabó – Gyetvai-villa a Balaton, illetve az Erkel Ferenc utca felől

(Forrás: Füred Televízió)

TARTALOM

KÖZLEMÉNYEK

Horváth István – Tózsér Péter: MAJER ISTVÁN	3
Majer István: KALAÚZ ESZTERGOMBÓL BALATON KIES VIDÉKÉRE 1842.	3
Deák István: KEÖD JÓZSEF HAJÓSKAPITÁNY BÜNTETŐPERE	6
Tóth-Bencze Tamás: EPIZÓDOK A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BALATONFÜREDI TÖRTÉNETÉBŐL	9
Tóth-Bencze Tamás: A BALATONFÜREDI „TÖRLEY”-VILLA LEGENDÁJA	22
Szelle Zoltán: „AKIT TENYERÉN HORDOTT A SZÉL”	30
Csizmazia Darab József: EMLÉKTÁBLA-AVATÁS BALATONFÜREDEN.....	36
Béresi Ákos: EGY TITOKZATOS HŐS: Szabady Tibor és a Pajtás – 1954. május 30.	37

EGYESÜLETI HÍREK

Takács Miklós: BESZÁMOLÓ a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület 2021. évben végzett munkájáról	39
ADOMÁNYOZÓK 2022	44

FÜREDI HISTÓRIA
helytörténeti folyóirat

XXII. évfolyam 2. szám 64. 2022.

Alapítva: 2001-ben

Felelős szerkesztő:
BAÁN BEÁTA

Szerkesztő bizottság:
BÉRESI ÁKOS,
P. MIKLÓS TAMÁS,
Dr. SZÜTS ISTVÁN GERGELY,
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Nyomdai előkészítés:
TÓTH-BENCZE TAMÁS

Kiadja
a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület

Felelős kiadó:
TAKÁCS MIKLÓS
elnök

A folyóirat
Balatonfüred Város Önkormányzata
támogatásával jelent meg.

A pecsétnyomat rekonstrukciója
PÁLFFY KÁROLY
grafikusművész munkája.

Ára: 1000 Ft

A folyóiratot az egyesületi tagok
tagilletményként kapják.

Megjelenik évenként háromszor:
április, július, december

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

Nyomda:
OOKPress, Veszprém
Felelős vezető: SZATHMÁRY ATTILA

ISSN 1587-9399

E számunk szerzői:

- Béresi Ákos**, történész
Budapest
- Csizmazia Darab József**, üzemmérnök,
Budapest
- Deák István**, okl. hajóskapitány,
Siófok
- Horváth István**, teológus,
Budapest
- Majer István**, (1813–1893), püspök, nagyprépost,
Esztergom
- Szelle Zoltán**, műszaki hajószakértő,
Balatonfüred
- Takács Miklós**, idegenforgalmi menedzser,
Balatonfüred
- Tóth-Bencze Tamás**, könyvtáros,
Eplény
- Tózsér Péter**, könyvtáros asszisztens,
Esztergom

A folyóirat kapható:

Balatonfüreden, a Lipták Gábor Városi Könyvtárban,
a Városi Helytörténeti Gyűjtemény
és Kiállítóhelyen,
a Grafít Papír-Írószer-Nyomtatvány Boltban
(Köztársaság utca 18.),
a Zsidó Kiválóságok Házában
(Bajcsy-Zsilinszky u. 32.),
a Tourinform Irodában,
az Arácsi Népházban és
a Bodorka – Balatoni Vízivilág Látogatóközpontban.

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

A folyóirat korábbi számai – az aktuális év számai kivételével – pdf formátumban letölthetők a
<http://www.historia-bfured.hu/f%C3%BCredi-hist%C3%B3ria,14.html> oldalról, az egyes számok tartalomjegyzéke alatt található link segítségével. Továbbá elérhetők még a: <http://epa.oszk.hu/04100/04165> linken is.

A következő számhoz a kéziratok leadásának határideje: 2023. február 15.

HORVÁTH ISTVÁN – TÖZSÉR PÉTER

MAJER ISTVÁN

Majer István (1813–1893) teológiai doktor, stagni választott püspök, nagyprépost 1813. augusztus 15-én született Mocsonokon (ma Szlovákia területén található). Az elemi iskoláit Érsekújváron, középiskolai tanulmányait a bencés rend esztergomi gimnáziumában végezte, majd tizenöt évesen papnövendék lett Nagyszombatban. 1836. augusztus 29-én Vácott szentelték pappá. Ezt követően rövid időre Muzslára került segédlelkésznek, majd 1838-tól Esztergomban, a belvárosi plébánián folytatta lelkipásztori tevékenységét. Ez egyben hittanári munkát is jelentett, amit mind Muzslán, mind Esztergomban nagy lelkesedéssel és szívesen végzett. Ennek is köszönhetően 1842-ben Kopácsy József (1775–1847) érsek őt kérte fel az általa alapított tanítóképző tanárának.

1849 őszén munkája elismeréseként újabb megaszteltetés érte Majert: a pesti egyetem bölcsészeti karának tanárának választották. 1851-ben kinevezték a pest-budai városi elemi iskolák és a magán- és nyilvános iskolák főtanfelügyelőjének, emiatt egyetemi állásától megvált. Több új kísérleti tervet is sikerült a magyarországi gyakorlatba átültetnie, így például 1852-ben az egyik alapítója lett az első pesti óvodának.

1857-ben felmentését kérte hivatala alól, és Kültre került (falu Szlovákiában, a Nyitrai kerületben található) plébánosnak. A kürti évek alatt nem csak lelkipásztorra volt az ott élőknek, de nevelői, népművelői tevékenységét is végzett. 1866-ban kanonoki kinevezése a kürti évek végét jelentette. A következő időszakban az egyházi ranglétrán egyre magasabbra került, de papi tevékenysége mellett a közéletben is aktív szerepet vállalt. 1893. november 21-én hunyt el Esztergomban.

Végrendeletében rokonságán kívül sok szociális intézményről, iskoláról, alapítványról gondoskodott. Arra is volt gondja, hogy alkalmazottai egy évi bérét előre kifizessék. 1893. november 24-én az

esztergomi Belvárosi temetőben helyezték örök nyugalomra.

Élete túlnyomórészt Esztergomhoz és környékéhez kötődik. Esztergomi papként, majd később kanonokként jelentősen hozzájárult a város szociális és kulturális fejlődéséhez. Bár fő tevékenysége a nevelés és az oktatás volt, sokoldalúsága, kreativitása más területeken is megmutatkozott: írásait, alkotásait, jó célok érdekében munkálkodó tetteit kortársai is megörökítették.

Majer István hagyatékát az Esztergomi Főszékesegyházi Könyvtár őrzi. Hatalmas aprónyomtatvány-gyűjteményében a korszak egy egészen különleges lenyomata őrződött meg, ezúttal azonban az eddig ismeretlen, kéziratban maradt Balatonfelvidéki Kalauza (jelzet: Ms.V.364) kerül közlésre. A könnyebb érthetőség kedvéért szögletes zárójelben kiegészítettük és néhány magyarázó lábjegyzettel is elláttuk Majer István sorait.



MAJER ISTVÁN
 püspök, a magyar nyelv és irodalom tanárája
 (Képe a balatoni kalauzából
 a püspök által a magyar nyelv és irodalom tanárája)

MAJER ISTVÁN

KALAUZ ESZTERGOMBÓL BALATON KIES VIDÉKÉRE 1842.

Balaton Füredre. Két roppant vendéglő ad száll[1]ást, vagy huzamosb időre a szomszéd Arácsi gazdák olcsóbbak. Itt óva kell nyúlni mindenhez, mert szerfölött borsos áru.¹ Fürdő három rendű

vagyon[:] meleg savanyuvíz, melegbalatoni víz és hidegbalatoni, fürdés előtt az inspectornál kell jegyet váltani. A hideg fürdő igen gyógyszerű és kellemetes. A Sétatéren kínálkozó savanyú vízből tet-

szésedre ingyen ihatsz. A kocka játéktól, tolvajoktól és gyanús személyektől, Füred e három mételyétől óvakodjál. Színészet esti 4 órakor. Táncz naponként a vendéglő teremben vacsora alatt.

A Füredi fürdőből kirándulhatni Tihanyba vagy a vitorlás csolnakon, vagy Füredi (falu ¼ órányira) kocsikon. (T. i. savanyú víz körül ostoros kocsi-sok vesztegelnek, kik 1 p[engő] f[orin]tért átszállítanak.) Tihanyban² a régi templom, kolostor megtekintendő. Sió[fok] és Füred és Keszthely felé a kilátás meglepő, nevezetes az úgynevezett balatonyi kecskeköröm, mellyet itt csekély pénzen lehet szerezni ácsorgó gyerkőczeitől. Különösen meglátogasd csöndes időben az országos hirű vis[s]zhangot, melly a világos és harsány toroknak 14 szótagát igen jelesen veri vissza s így egész verset, hahotát, füttyeket, éneket, zajt igen igen meglepőleg utánoz, hanem egy négyszögölnyi szakaszt kell meglesned. Ha szerét teheted, Tihanyból derületkor lesd meg a hajnalt, melly a Balaton tük-réből bájpompában úszik fel.

Tihanyból vissza Füredre, honnan Országuton Badacsonynak menőleg e faluk érintenek: Örvényes, Udvari, Akali, Ságh. Itt balra a Balaton partján szembeülnő Vérkút Fürdő. Tovább: Zánkó, Köveskállya, Kővágóórs, Szentbék[k]állya, Kisfalud és Mindszentkállya szép vidéket körítnek, azután Nemes- és Káptalan-Tótkeszi, Csobáncz Rom vár alatt elérsz Tördemiczre, és pedig ha Füredről 6 órakor indultál, jókor ebédre. Tördemicz kiseded falú [a] Badacsony tövében. Innen fölséges a kilátás, mellyet Szigliget romvár, Sz[ent] György, Haláb, Csobáncz, Gulyacsi hegy és Badacsony, mindannyi különös alvó s sajátságos ex-vu[l]kanok képeznek egykereken. Szeles plebános ur³ Tördemiczen, ki valódi magyar szívvel fogadja vendégeit, ki szíves lesz téged is körül vezetni Badacsonyi szőlőkön, hol lávadarabokat is találsz, és Balaton-Szigligetnek is vidék[e] elbájol.⁴ Vess pillanatot Kisfaludy Sándor szőlőire, mert itt pendít[t]ettek meg Himfynek jeles szívhúrjai.⁵

Tördemiczről Keszthelyre menet Szigliget alatt, mellyen túl a kanyarodó és fehérlő út dombjáról vissza és vissza pillants, mert váratlan leend előt- ted a gyönyörű kilátás. Tovább balra a Balatonba befut egy domb[:]. Sz[ent] Mihály hegy, mely ösmeretes Kisfaludy Sz[ent] Mihály hegyi remeté-jéről,⁶ méltó ide térni, mert gyönyörű élvezetet nyújt a kilátás.

Itt Keszthely határában leendesz, e város sok lakosai szőlőhegyekben is laknak, s ott illy hely külön név[vel], bíró[val], p[ince]mester[rel], temp-

lom-[mal] és sírkerttel vagyon.⁷ Tördemicztől Keszthelyik 3 óráig tart az út. Keszthelyen jelenleg Pillich Antal káplán urat,⁸ iskolatársamat ajánlom útmutatóul, legelől ki kell rándulni Fenékre, itt híd vezet át a Balatonon Somogy v[ár]megyébe,⁹ itt ha időzhetsz, remek halászlévet ehetsz. Visszajövet megtekintendő a Georgikon gazdasági iskola szép museumával, botanicus kertjeivel együtt, ezután Festetics gróf Kastélyja és nagy kertjei. Kastélyjában sok olasz kép, szép kápolna és nevezetes Könyvtár, s ha még a goth[icus] templomot megnézed, tovább mehetsz Rezi és Tátika Rom vá- rak alatt Szántódon keresztül Sümegegre, hol a Rom vár, püspöklak, plebania templom, barátklasztrom nevezetesb helyek.¹⁰ Különös bókodat megérdemli itt lakó classicus költőnk, Kisfaludy Sándor.

Keszthelyről délután elindulván 3 óra alatt Sü- megen vagy. A Sas vendéglő jó fuvaros. Sümegegről reggeltől estig Pápára illy vonalon: Rendek, Káptalanfa, Devecser. Ennek szomszédjában vagyon Somló hegye egy hason nevű rom várral, tövében vagyon Doba gr[óf] Erdődy Kajetán¹¹ igen szép kastélyával, innen Noszlopra, Pölöske, Ganna, galánthai gr[óf] Eszterháziak gyönyörű sírboltjukkal és Döbrente rom várral. Ide kirándulj!

Kovácsi és Pápa. A Benedictinus urak bár mellyike örömteljesen elvezet: a gyönyörű plebánia templomba, Misericordiánusokhoz,¹² Franciscá- nusokhoz, szép Calváriára, gr[óf] Eszterházy palotája s kertébe, Tizes (v[agy] köznyelven Tüzes) ma- lomba, reform[átus] Collegium és ujonnan épülő synagógához,¹³ Casinóba, Porcellán-kőedény, posztó s papír gyárokba. Nyaranta itt jó hideg für- dőd is leend. Pápáról kirándulhatsz Tapolczafőre, igen derék források helyére, ezután megint Pápáról az Ugodi Fürdőbe, vasas víz van itt. Szép helyen egy kis órányira, lassan Koppánynak szépen kísé- tálhatsz a Bakonyi erdőbe. Mereszd szemedet, én szerencsés valék két őzet látni. Két óra alatt, miu- tán Gerincze patakon 13-szor átkeltél, kiérsz Ba- konybélbe. A bátorságos¹⁴ bakonyban jelenleg az út. Innen Somhegyre [az] Üveghutába,¹⁵ s innen Pénzeskút[on], Aklin keresztül Zirczre, a Ciscer- citák székhelyére, hol templomkert, könyvtár és folyton épülő klasztrom látható.

Zirczről Országút vezet Győrig. Legelől vagyon kis Esztergát, Csesznek rom vár, Sz[ent] Király, Varsány, Péterd, Ravasz, és Zircztől jó 4 órát menvén Sz[ent] Márton Pannonhegye,¹⁶ hol a pompás templomtorony, klasztrom, kert, könyvtár és gyűjtemények, vízvezetés, mindannyi szemléletre méltó tárgyak. Innen 2 órányira esik Győr szép vá-

ros, székes templom, püspöklak, Academia, Carmeliták, sétatér, színház, őrtorony bástya, Duna, Rába, Rábcza, Sziget, vásártér, pátent lövészház megsemlélendők. Itt Valerianus, az Academiának Hung[arica] Professor[a]¹⁷ megkeresésedre szíves leend vezetni.

Győrből lehet Hedervár, Óvár, Mosony, Posonynak venni az utat, ám de közelebb és kerekkebb Győrből Gönyűig társas kocsin reggeli 6 ½ órától 9-ig, hol 10-kor reggel fölül a gőzösre, melly 12-ig leröptet Komáromba, itt méltó kiszá[ll]ni a Jegyzetek:

1. „Jó rend kedvéért az új fürdőház alsó köröszet csarnokában kell magad beírati a Fürdő Inspectornál. Minden gyanutól ment így az ember s a nyomtatott lajstromba iktattatik.” (Majer István eredeti lábjegyzete.)
2. „A Benedictinus apátság, valamint a régi Remete barlangok.” (Majer István eredeti lábjegyzete.)
3. Szeles Ferenc (1800–1885) 1834 és 1881 között volt Badacsonytördemic plébánosa. <https://sematizmus.veflevertar.hu>
4. „Kóstold a Badacsonyi úrmöst!” (Majer István eredeti lábjegyzete.)
5. Utalás Kisfaludy Sándor (1772–1844) 1801-ben írt *Himfy szerelmei* című művére.
6. Utalás Kisfaludy Sándor *A szentmihályhegyi remete* című művére.
7. A 18. század folyamán a Festetics család megfosztotta a keszthelyi polgárokat a szabadságlevelüktől és kiterjesztette földesúri jogait. Az intézkedések miatt sokan kiköltöztek a környező falvakba. A századfordulóra a kivándorlás már olyan méreteket öltött, hogy a vármegye végzésekkal akarta a lakosságot visszakényszeríteni a városban. A fent tárgyalt esztendőben is született ilyen végzés, de a hegyi lakosok újra megtagadták a visszaköltözést. Bővebben: VAJKAI A., *A magyar nép életmódja* (Budapest 1999) 182–185.
8. Pillich Antal János (1813–1878) 1840 és 1843 között volt keszthelyi káplán. <https://sematizmus.veflevertar.hu>
9. Az 1839-ben átadott fenékpusztai, cölöpökre épített Zala-hídról van szó.
10. „Vezérelhet a tisztelt Czerhák káplán úr.” (Majer István eredeti lábjegyzete. Czerhák József [1811–1877] 1839 és 1843 között volt sümegi káplán. [https:// sematizmus.veflevertar.hu](https://sematizmus.veflevertar.hu))
11. Erdődy Kajetán (1795–1856) császári és királyi kamarás 1820-ban kezdte építtetni a dobai kastélyt. Bővebben: MEDGYESY M., „A Somló és környékének kultúrtörténete” in *Megyei Pedagógiai Körkép* 1988/ 3.
12. A Betegápoló Irgalmasrend 1757-ben alapított kórházat Pápán.
13. A pápai zsinagóga 1846-ban készült el.
14. Archaikus: biztonságos.

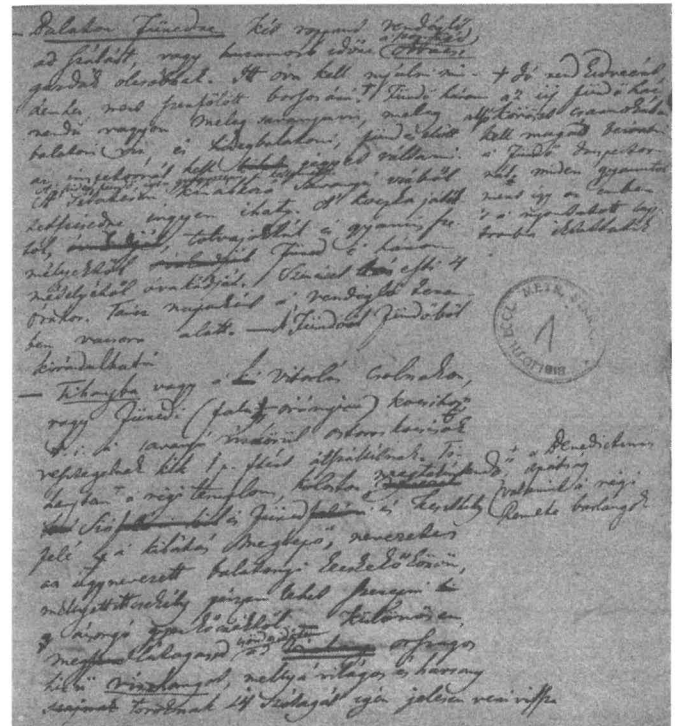
régi várat megnézni, s kivált az újonnan épülő határ vár vonalt,¹⁸ úgy szinte a v[ár]megyei rabdolgoztatóházat,¹⁹ Sz[ent] András templomot, Szigetet. Vezetőid lehetnek a 3 derék káplán egyike.

Komáromból kocsit kapsz 4 p[engő] f[orin]tért, de még jobb bevárni azon nap délig a gőzöst, melly kedveseidnek örömeire déleesti 4 órára vissza röptet Esztergomba.

– 1842. Augusztusban.

Isten vezéreljen!

15. A Bakonybél község melletti Somhegy-pusztán a 19. sz. elején létesült üvegghuta 1859-ig működött.
16. Pannonhalmáról Majer István később külön tanulmányt írt „Szent-Márton Pannonhegyén” címmel a *Vasárnapi Újság* 1856. június 22-i számában.
17. Ramóczy Valerián (1807–1864) pap, tanár, 1838 és 1850 között a győri akadémián a magyar nyelv és irodalom tanára.
18. A komáromi erődrendszer ún. Nádor-vonalának utolsó építési szakaszáról van szó. Az öt bástyát és az ezeket összekötő erődfalat 1839 és 1847 között fejezték be.
19. A reformkor jellegzetes büntetés-végrehajtási intézményei voltak a rabdolgoztatóházak. Komárom megyében 1839-ban adakozásokból, táncmultságok és lottójáték bevételeiből gyűlt össze a szükséges összeg az intézmények felépítéséhez. MEZEY B., *A munkáltatás szerepe a büntetés-végrehajtásban* (Budapest 2009) 496–506.



A kézirat egyik lapja

A szerkesztő megjegyzése: az 1842. évi fürdővendég-névsorból sikerült megállapítani, hogy Mayer (sic!) István esztergomi papségéd 1842. július 15-én érkezett Esztergomból Balatonfüredre.

DEÁK ISTVÁN

KEÖD JÓZSEF HAJÓSKAPITÁNY BÜNTETŐPERE

Ő Felsége a Király nevében.¹

3591/1882. A veszprémi kir. törvényszék, mint büntető bíróság – Keöd József² részéről becsület-sértés miatt vádolt Hirschfeld Sámuel³, – és viszont Hirschfeld Sámuel által becsületsértéssel vádolt Keöd József elleni ügyben – az 1882 évi november 22-én tartott nyilvános végtárgyalás alkalmával következőleg

ITÉLT:

Ő Felsége a Király nevében.

3591/1882. A veszprémi kir. törvényszék mint büntető bíróság – Keöd József részéről becsület-sértés miatt vádolt Hirschfeld Sámuel, – és viszont Hirschfeld Sámuel által becsületsértéssel vádolt Keöd József elleni ügyben – az 1882 évi november 22-én tartott nyilvános végtárgyalás alkalmával következőleg

ITÉLT:

Hirschfeld Sámuel 36 éves, izraelita vallású, nős, családos – bejegyzett kereskedő, – fenytetlen előéletű bfüredi lakos – Keöd József sérelmére elkövetett, – a btk. 261 §-ába ütköző, s a 262 §-a szerint minősülő becsületsértés vétségében, –

Keöd József 42 éves rom. kath. vallású, nőtelen hajóskapitány – fenytetlen előéletű bfüredi lakos – a Hirschfeld Sámuel sérelmére elkövetett, a btk. 261. §-ába ütköző becsületsértés vétségében – mindketten bűnösöknek kimondatnak.

A büntetés alul – a btk. 275 §-a alapján mindketten felmentetnek.

Jelen ítélet indokaival együtt a „Veszprém” című helybeli lapban közzé tétetni rendeltetik.

Mindkét vádlott a végtárgyalás folyamán felmerült 5 frt. eljárási – valamint a hírlapi közlésért felszámítandó díjnak – és ugyan – az ítélet jegerőre emelkedése esetén 15 nap alatt külömbeni végrehajtás terhe mellett leendő megfizetésében egyetemleg elmarasztaltatnak. – Keöd József – a részéről bemutatott költségjegyzékben foglalt követelésével elutasítatik.

INDOKOK:

Hirschfeld Sámuel 36 éves, izraelita vallású, nős, családos – bejegyzett kereskedő, – fenytetlen előéletű bfüredi lakos – Keöd József sérelmére elkövetett, – a btk. 261 §-ába ütköző, s a 262 §-a szerint minősülő becsületsértés vétségében, Keöd József 42 éves rom. kath. vallású, nőtelen hajóskapitány – fenytetlen előéletű bfüredi lakos – a Hirschfeld Sámuel sérelmére elkövetett, a btk. 261. §-ába ütköző becsületsértés vétségében – mindketten bűnösöknek kimondatnak.

A büntetés alul [alól] – a btk. 275 §-a alapján mindketten felmentetnek.

Jelen ítélet indokaival együtt a „Veszprém” című helybeli lapban közzé tétetni rendeltetik.

Mindkét vádlott a végtárgyalás folyamán felmerülő 5 frt.⁴ eljárási – valamint a hírlapi közlésért felszámítandó díjnak – és ugyan – az ítélet jegerőre [jogerőre] emelkedése esetén 15 nap alatt külömbeni végrehajtás terhe mellett leendő megfizetésében egyetemleg elmarasztaltatnak. – Keöd József – a részéről bemutatott költségjegyzékbe foglalt követelésével elutasítatik.

INDOKOK:

Keöd József azon feljelentést tette Hirschfeld Sámuel bfüredi lakos ellen, hogy ez őt B.-Füreden 1882. évi január 31 én a községházban tartott képviselői gyűlésben, ahol mint egy bizottság tagja, előadói tisztét teljesítette, s mint ilyen előterjesztő, hogy az előbbi időbeli előjárók mulasztást követtek el az által, hogy bár a községnek 371 frt 61 krnyi⁵ maradványpénze volt: nem törlesztették le a községnek Hirschfeld testvéreknél fönn levő 363 frtos „uzsorás” tartozását: nyomban ezen nyilatkozat után „szemtelennek” nevezte.

Minthogy pedig a „szemtelen” kifejezés képviselői gyűlésen tehát nyilvánosan használtatott s kétségtelen becsületsértést képez, minthogy a becsületsértés községi előjáró és bizottsági előadó ellen tehát hatósági közeg ellen hivatalos eljárás közben követtetett el, s így az a btk. 262 §-a szerint minősül: kéri vádlott Hirschfeld Sámuel az ekként minősülő becsületsértés vétségében bűnösnek kimondani, s az imént hivatkozott § értelmében fenytíteni.

Vádlott Hirschfeld Sámuel beismeri, hogy a panaszló által előadott helyen, időben és körülmények között panaszló Keöd József által tett azon nyilatkozatra, hogy a község Hirschfeld testvéreknek uzsorás pénzzel tartozik, azon nyilatkozatot tette, hogy „ez szemtelenség”.

Határozottan tagadja azonban, hogy ő »szemtelen« szót használta, s ekként panaszló személyét sértette, és ismételtelen az állítja, hogy ő a »szemte-

lenség» szót használta, ezt pedig az uzsora tartozás iránti állításra értette.

Védelmül pedig előadja, hogy ő a Hirschfeld testvérek egyike a cég tulajdonos társa, és tudja, hogy a kérdéses 363 frt tartozás összeszámolásból jogos követelések alapján áll fenn, hogy arról soha semmi, annál kevésbé *uzsorás* kamat nem fizetett, s hogy e cég sem egyeseknek, sem a községnek uzsorás kölcsönt előleget, nem adott; az »uzsora« állítás tehát valótlan s reá úgy a cégre nézve megbecstelenítő is volt, e miatt hirtelen felgerjedt, s felgerjedésében az állítás jellemzésére vonatkozó azon nyilatkozatot, hogy az szemtelenség: kimondotta.

A vizsgálat adataival – s különösen a végtárgyalás folyamán meghitelt tanúk vallomásával vádolt azon állítása, hogy ő nem a »szemtelen« hanem a »szemtelenység« kifejezést használta: beigazoltatott; azon védekezése pedig, hogy a kérdéses 363 frtnyi tartozás után a község kamatokat illetve uzsorás kamatokat nem fizetett: meg nem czáfoltatott.

Mínthogy azonban a tett nyilatkozat ellenében használt azon kifejezés, hogy szemtelenség kétségtelenül megbecstelenítő, célzatában pedig a nyilatkozat tevőjére, minden esetre kiterjed, és így a vádlottnak azon védekezése, hogy ő a cselekményt és nem a személyt illetve a megbecstelenítő kifejezéssel a vádbeli becsületsértés tény-álladékát meg nem szünteti, és mínthogy ezen becsületsértés Keöd József ellen bizottsági előadói és illetve község elöljárói minőségében követtetett el: mindezeknél fogva vádolt Hirschfeld Sámuel által beismert nyilatkozatban a Keöd hatósági közeg elleni a btk. 261- és 262 §-aiba ütköző becsületsértés vétségének tényálladéka megállapítandó és Hirschteld Sámuel abban önbeismerese alapján bűnösnek kimondandó volt.

Az ügyben teljesített vizsgálat során Hirschfeld Sámuel viszont vádat emelt Keöd József ellen, hogy ez a Hirschfeld testvéreket tehát őt is nyilvánosan uzsorásoknak nevezte, s ekként becsületsértést követett el.

Keöd József beismeri, hogy a bfüredi községi képviselő testület előtt tett hivatalos jelentés közben azon nyilatkozatot tévé, hogy a község Hirschfeld testvéreknél uzsorás tartozásban van.

Tagadja azonban, hogy becsületsértést követett volna el, mert tudta, hogy a kérdéses tartozás után Hirschfeld testvérek 10% kamatot számítanak, a 8% kamatnál magasabb kamat pedig valóban uzsorás kamat, és mert a mikor ezen nyilatkozatot tévé akkor hivatalos kötelességét teljesítette.

E védelem alapján a btk. 266 §-ára hivatkozással a közvádoló Keöd József ellen vádat nem is emelt, mínthogy azonban a btk. 268 §-a szerint a panasz ügyészi vádtól függetlenül elbírálendő, s mínthogy Hirschfeld Sámuel vádját a végtárgyaláson is fentartotta, ennélfogva ezen panasz is vizsgálendő és elbírálendő: a vád érdemét illetőleg pedig Keöd József a Hirschfeld Sámuel sérelmére elkövetett a btk. 261 §-ába ütköző becsületsértés vétségében bűnösnek kimondandó volt, – mert eltekintve attól, hogy az uzsora törvénytelen üzérkedés, s törvénytelen cselekmény elkövetését állítani valakiről már magában véve is megbélyegző állítás különösen köznépp előtt rendszerint az uzsoráskodó elleni megvetést vonja maga után, s hogy itt ez az eset be is következett, bizonyítja panaszlónak a vizsgálattal is megerősített azon előadása, hogy a képviseleti gyűlésen Keöd nyilatkozata után nyomban nagy zugás támadt a Hirschfeld testvérek ellen; ugyanazért Keöd József által tett vádbeli nyilatkozat tényleg és megbecstelenítő kifejezést képez.

Azon védekezése vádlottnak, hogy a nyilatkozatot hivatalos kötelességből tette, s az abból levont azon következtetés, hogy ha a nyilatkozat becsületsértést foglalna is magában az a btk. 266. §-a alapján büntethető nem volna: a fenforgó esetben el nem tagadható mert Keöd József nem is állítja annál kevésbé bizonyítja, hogy a kérdéses kölcsön kamatlábnak mennyiség és minősége az eljárásnak tárgya lett volna; mert továbbá a kérdéses kamatlábnak uzsorás voltáról csakis hallomásból volt tudomása, a valóról pedig magának meggyőződést nem szerzett, s az uzsora iránti nyilatkozatot fentartás nélkül, mint tényt terjesztette elő, nyilatkozat azonban a való tényállásnak megfelelő nyilatkozatul nem is bizonyult; mert végül vádolt beismeri, hogy az uzsorás kifejezést szándékosan használta; holott a kamatláb megjelelésénél vádolt műveltségi fokán egyéb kifejezéssel is élhetett volna miből következik, hogy a szándékosan használt kifejezés nem a pusztá tárgyilagossággal használtatott.

Mínthogy pedig ekként kétségtelen, hogy az eljárás tárgyát nem a Hirschfeld testvéreknél fennálló községi tartozás kamatainak minősége képezte, mínthogy Keöd József mint előadó hatósági közeg az eljárás tárgyát nem képező körülményt előadása keretébe csakis magánkérdés gyanánt vonhatta be, mínthogy az ily módon bevont ügyre vonatkozólag oly állítást tett, melynek valóságáról meg nem győződött, mely valónak később sem bizonyult, mely

ennél fogva csakis magántérmszetü állítás volt, a melyért tehát habár hivatalos eljárás közben tette is felelős maradt, a nyilvánosan és szándékosan tett állítás illetve kifejezés pedig Hirschfeld Sámuel mint a Hirschfeld testvérek egyike ellen kétségtelen becsületsértést képezett, mindezeknél fogva a Hirschfeld Sámuel által panaszolt Keöd József által beismert nyilatkozattal a vádbeli becsületsértés tényálladéka helyreállítottak tekintendő, a btk. 266 §-ának alkalmazása mellőzendő, s ekként Keöd József is a Hirschfeld Sámuel sérelmére elkövetett a btk. 261. §-ába ütköző becsületsértés vétségében bűnösnek kimondandó volt.

Kelt Veszprémben 1882. évi november 22-én.

Dr. Laky Kristóf,
kir. tszéki⁶ elnök

Hencz Ödön,
kir. tszéki jegyző.

Jegyzetek:

1. Veszprém Megyei Heti Közlöny, VIII. évf. 1882. december 17. 52. szám, 2. old. (library.hungaricana.hu adatbázis, VeszpreMgyeiHivatalosKozlony_1882_pages233-233; letöltve: 2019.11.02. 0:27).
 2. Keöd József (Füred, 1839. november 23. – Balatonfüred, 1897. november 22.) hajóskapitány, a Balaton Gőzhajózási Társaság oldalkerekes gőzhajónak, a KISFALUDY-nak 1873–1885 között, majd 1890-ben a Balatontavi Gőzhajózási Részvény–Társaság ROHAN (ex GAMECOCK) csavargőzösének volt a kapitánya. 1889–1891 között az 1846-ban alapított Balaton Gőzhajózási Társaságnak – korábbi munkaadójának – felszámoló cégvezetője, Kalliwoda Ferenc tengerészkapitánnyal.
 3. Hirschfeld Sámuel (? , 1844? – Balatonfüred, 1927. augusztus 19.) A balatonfüredi izraelita temetőben nyugszik.
 4. Forint
 5. krnyi – krajcárnyi (korabeli magyar helyesírással: krajczár, a forint váltópénze; 1 frt = 100 krajczár).
 6. királyi törvényszéki
- Az újságcikket felkutatta, betűhíven átírta, jegyzetekkel ellátta: Deák István okl. hajóskapitány, Siófok.

Keöd József



Szülei egyházi pályára szánták, de ő másként döntött, először a színészi pályát választotta hivatásának. 1860 őszén Füreden Molnár György társulatához csatlakozott. Rövid színészi „karrierje” során bejárta az országot Szegedtől Szom-

bathelyig. 1861-ben a Budai Népszínház egyik alapítója. Majd vidékre került Szuper Károly társulatához. Apja halála után édesanyja kívánságára megvált a színésztől, és hazatért. 1868 elején Balatonkisszöllősen megválasztották községi jegyzőnek, de ez nem felelt meg sem anyagi sem szellemi igényeinek, hozzáfogott a hajózási szakismeretek elsajátításához úgy az elméleti, mint gyakorlati téren is. Megtanult németül, hogy idegen szak-

A büntetés alól mindkét fél a btk. 275 §-a alapján az ügy körülményeinél fogva felmentendő, mindkét fél által kért hírlapi közlés költségeiben a felek saját kérelmük alapján, az eljárási költségekben bűnösségük jogkövetkezményeként elmarasztalandók voltak; végül Keöd József a részéről bemutatott költségjegyzékben foglalt követelésével bűnössége miatt elutasítandó volt.

Mely nyomban kihirdetett Ítéletben Hirschfeld Sámuel megnyugodott ellene azonban Keöd József valamint a kir. ügyész Hirschfeld Sámuel terhére és Keöd József javára fölebbezést jelentettek be.

könyvekből is képezhesse magát, és e tárgyban szakmunkát is írt. 1872. október 26-án hajóskapitányi vizsgát tett, és hajózott Magyarhon szinte valamennyi jelentős folyó- és állóvizén. 1873 őszén az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat, melynél alkalmazásban állt, feloszlott, ekkor a Balatonra ment, ahol a Balaton Gőzhajózási Társaság Kisfaludy gőzösének kapitánya lett. De itt a hajózási szezón csupán csak a fürdőévadra szorítkozott, májustól szeptemberig tartott, így emellett sokoldalúságát tovább gyarapíthatta, szőlőtermeléssel és borászattal is foglalkozott. Egy találmánya, az egyszerűsített kettős működésű borsajtó, császári és királyi szabadalom lett. A trieszti kiállításon ezüstérmét, a deésin bronzérmét kapott. A balatonfüredi, egri és az amszterdami kiállításon pedig elismerő oklevéllel tüntették ki. Publikációi jelentek meg hajógépészeti, színészet és szőlészeti-borászati témakörben. A balatonfüredi katolikus régi (papsokai) temetőben nyugszik.

A képet készítette: Venczel Csaba – A feltöltő saját munkája, CC BY-SA 4.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=46118603>

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Ke%C3%B6d_J%C3%B3zsef.jpg

TÓTH-BENCZE TAMÁS

EPIZÓDOK A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BALATONFÜREDI TÖRTÉNETÉBŐL

Az idén (2022-ben) lesz 113 éve, hogy elkészült az észak-balatoni vasút, és ezzel a Balaton és környéke bekapcsolódott az országos vasúti közlekedésbe.

A XIX. század első felében a magyar gazdaság fejlődését gátolta a nem megfelelő közlekedés. Az áruszállítást a szekér, a személyszállítást a postakocsi forgalom biztosította. A gőzgép felfedezése nagy lendületet adott a közlekedésnek. Az 1846-ban vízrebocsátott Kisfaludy gőzhajó 1847-től a Kenese – Füred – Keszthely útvonalon közlekedett, amihez csatlakozott a Buda – Kenese közötti postakocsijárat.

Az 1850-es évek második felében került először szóba a Buda – Nagykanizsa vasútvonal megépítése, amely a Balaton partján haladt volna. A jobb terépvizonyok, a rövidebb távolság miatt a déli partra esett a választás. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság már át is adta az új vonalat. A Balaton északi partjának lakosai részéről több próbálkozás volt arra, hogy az északi oldalon is épüljön ki a vasút, azonban ezek sorra kudarcba fulladtak. Már 1858-ban elkészült a Bécs – Győr közti vonal, ezt követte a Buda és Nagykanizsa közötti megépülése.

Mivel a győri gabonakereskedők Trieszt kikötője felé szeretnék volna áruikat szállítani, érdekükben állt egy Pápán, Tapolcán és Keszthelyen át vezető vasútvonal kiépítése, amelyen megközelíthették az óhajtott célt. A terv a pápai és a keszthelyi kereskedőknek is tetszett, de a helyi tőke elégtelennek bizonyult, és csak a Győr – Pápa szakasz készült el 1871-ben. 1879-ben újra szervezni kezdték a Pápa – Keszthely közti vonal építését, de ekkor a Sümeg környékiek egy másik vonal építését vették tervbe, amelyik ugyancsak bekapcsolta volna Tapolcát is a vasúti közlekedésbe. A két elképzelés aztán kölcsönösen kioltotta egymást, így néhány próbálkozás után mindkettő kudarcba fulladt.

Időközben vasúti összeköttetés létesült Győr és Szombathely, valamint Székesfehérvár és Celldömölk között is. Az 1870-es évek elején elkészült a Magyar Nyugati Vasút Székesfehérvár – Veszprém – Szombathely – Graz vonala és ehhez csatlakozott volna a Veszprém – Keszthely vonal, amely a Balaton partján vezetett volna végig. Már az előmunkálatok is megkezdődtek, amikor közbeszólt a pénzhiány. Pedig sorra épültek, és készültek el a

kisebb vonalak: 1883-ban a Balatonszentgyörgy – Keszthely, 1889-ben a Boba – Sümeg, majd ennek folytatása Tapolcáig 1891-ben. 1896-ban a Dunántúli HÉV (helyiérdekű vasút) Veszprém – Dombóvár vonalát adták át. A Keszthely – Tapolca közötti szakaszt 1903. június 7-én adták át a forgalomnak, ezzel a Balaton északi partjának egy része is rákapcsolódott az országos hálózatra, azaz ezzel a századfordulót követően mindenhol volt vasút a Balaton körül, kivéve a Balatonakarattya – Szigliget közötti szakaszt.

Még 1894. augusztus 4-én Balatonfüreden együttes ülést tartottak a veszprémi és a zalai érdekeltségek képviselői, ahol az együttműködést szorgalmazták, majd közös bizottságot hoztak létre a hatékonyabb munkavégzés érdekében. A közös fellépés meghozta az eredményt: a kormány pedig 400 000 forintot ajánlott fel, a költségek felét. A másik részt fele-fele arányban viselték volna a települések és a nagyobb birtokosok. Csigó Pál – ő volt ekkor a tapolcai kerület országgyűlési képviselője – váratlan halálával (1895) azonban komoly probléma jelentkezett.

A közelgő országgyűlési választások pártpolitikai küzdelmei kihatottak a vasút ügyére is. A függetlenség párti fuvarozók a vasútban konkurenciát látva, bedobták a „*Jön Kossuth, nem kell vasút!*” jelmondatot, amivel sokakat eltántorítottak az ügytől.

1898 márciusában ismét tárgyalásokat folytattak a zalai és a veszprémi képviselők a balatoni vasút megépítése ügyében. Új tervek készültek Veszprém, illetve Székesfehérvár kiinduló, valamint Tapolca, illetve Keszthely végállomásokkal. Bár a szükséges engedélyeket megszerezték, időközben a megyék részéről megnyilvánuló érdektelenség, és nem utolsósorban a pénzhiány miatt ez a vállalkozás is csődbe jutott.

1900. október 17-én a badacsonyi Hableány szállóban értekezletet tartottak, amelyen az akkori kereskedelemügyi miniszter is rész vett. A téma: ismételten a vasút volt. Itt derült ki, hogy a kormány a vonal elkészülte után államosítaná a Balatonszentgyörgy – Keszthely HÉV vonalat, ami ellen persze a keszthelyiek hevesen tiltakoztak. Ezt – mármint a tiltakozást – viszont a füredi képviselők úgy értelmezték, hogy a keszthelyiek nem is akar-

ják a bővítést. Mindehhez járult még, hogy a veszprémiek azt akarták, hogy a kiinduló állomás Veszprém legyen. Ezek a tárgyalások is kudarcra zártak.

1903. január 29-én küldöttség ment a fővárosba a földművelésügyi miniszterhez, támogatás végett. Ígéretet azt kaptak, mást viszont nem.

1903. március 26. és április 8. között gyalogos bejárást tartottak a leendő nyomvonalon, azonban a különböző érdekeket ezúttal sem tudták egyeztetni.

A Balaton északi partvidékének pedig különösen fontos lett volna a csatlakozás. Az 1890-es években a filoxéra szinte teljesen kipusztította az itteni szőlőket, ami – akkoriban is – a környék egyik legfontosabb megélhetési forrása volt. Az idegenforgalom akkor még nem volt olyan meghatározó, mint napjainkban, tulajdonképpen alig volt jelentősége. Éppen a déli part példája mutatta meg, hogy az ott már korábban létesült vasút milyen lendületet adott az idegenforgalomnak, azon keresztül pedig az ingatlanforgalomnak, hiszen a jobb megközelíthetőség miatt a telekárak is többszörösére nőttek. A vasút által az idegenforgalom új lehetőségek kihasználását tette lehetővé, de az újra telepített szőlők termésének is kedvezőbb értékesítési módot kínált.

A vasútépítés azonban nem annyira elhatározás, hanem inkább pénz kérdése, aminek viszont a filoxéra által sújtott környék igencsak szűkében volt.

A korábban megépült vonalak is külföldi tőke bevonásával valósultak meg, ebben az esetben is külső segítséget kellett igénybe venni. A beruházások pénzügyi alapjának megteremtéséhez szükség volt még állami támogatásra, valamint a helyi erők, egyrészt a települések, másfelől magánszemélyek részvényjegyzésére is. A több forrást felhasználó finanszírozásnak viszont sok gyengéje volt, mivel nagyon ritkán állhatott elő olyan helyzet, amelyik minden érdekelt félnek egyaránt megfelelt.

Bakó József kenesei református lelkész, országgyűlési képviselő elkötelezett kiállásának és elszánt igyekezetének – a vasút megvalósítása mellett – köszönhetően végül 1905 májusában újjáalakult a vonalat bejáró bizottság.

Időközben megalakult a Balatoni Szövetség is (1904), amely a vasút kérdését is igyekezett kézbe venni. 1906. július 22-én egy népes, 3600 fős küldöttséget vittek a fővárosba, a kereskedelemügyi és a földművelésügyi miniszterhez. A felvonuló 600 lovaskocsi nagy feltűnést keltett, és ráirányította a kormány figyelmét a Balaton-parti vasút ügyére. A Balaton-parti lakosság is megmozdult, és

gyűjtést indítottak. Hamarosan 85 000 korona gyűlt össze. Az egyes települések 200 és 2000 korona között adakoztak, de Balatonfüred polgárai 40 ezer koronával járultak hozzá. Bár ez az összeg nem volt számottevő, de érzékeltette a lakosság akaratát.

A tervezett vonal Pusztaszabolcs állomásról kiindulva, Börgönd – Szabadbattyán – Polgárdin át érte volna el a Balatont. Ez a terv a kormány támogatását is elnyerte, udvardi és kossuthi Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter felismerte a jelentőségét. Az erről szóló törvényt 1907. február 14-én hirdették ki. 1907 áprilisában kiírták a pályázatot a Balaton Vidéki Vasút megépítésre. 11 ajánlat érkezett be, ezek közül Baján János és Babocsay Hermann építési vállalkozók nyerték el, akik további alvállalkozókat is foglalkoztattak. Babocsay 1907 júliusában Füreden építési irodát létesített. 1907 novemberének elején már meg is kezdődtek a földmunkák a Börgönd – Tapolca vonalon. A 117 km hosszú fővonal Pusztaszabolcsról kiindulva (Börgönd – Tapolca) és a 16 km hosszú mellékvonal (Veszprém – Alsóörs) építése 19 hónapot vett igénybe. Az építkezés során kb. 4 000 munkást foglalkoztattak, akiknek ellátása komoly kihívás elé állította a környék infrastruktúráját. A munkások ellátását, (valamint járandóságuk kifizetését) a fővállalkozó nem igazán vette komolyan – nos, az eltelt 112 év alatt e tekintetben nem sok minden változott –, emiatt többször voltak sztrájkok, és gyakorlatilag folyamatosan kellett cserélni a munkásállományt. A befejezés csúszott, a minisztérium 3 hónap haladékot adott. Természetesen a korabeli sajtó – a Balaton, a Veszprém Vármegye című és más lapok – inkább nem erről, hanem a vállalkozás nagyságáról írt, és arról, hogy a vasút milyen áldásos hatással lesz a környék életére. Ekkor a korábban használt jelmondatot is kissé átalakították, és ez már így hangzott: „*Éljen Kossuth! Lesz már vasút!*”

A vasút – még annak felavatása előtt – első utasa 1909. május 2-án Vaszary Kolos hercegprímás volt, aki rendelkezésére bocsátott különvonaton Füredre utazott.

A forgalom 1909. július 1-jén indulhatott meg. Ekkor a Budapest Keleti pályaudvarról induló gyorsvonatnak öt órájába telt megtenni a Pusztaszabolcs – Börgönd – Balatonfüred – Tapolca távot. Az ünnepélyes átadás viszont csak 1909. július 8-án volt, amikor Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter nevében Sztéryni József államtitkár ünnepélyes keretek között nyitotta meg az

északbalatoni vasút utolsó elkészült szakaszát. Az államtitkár és népes kísérete, amelyben vezető minisztériumi és államvasúti tisztviselők vettek részt, reggel 8 órakor indult el a rendezvényre a Keleti pályaudvarról. A küldöttséget több fővárosi lap tudósítója is elkísérte. A különvonat az új vonalszakasz valamennyi jelentősebb állomásán – Szabadbattyán, Polgárdi, Füle, Balatonalmádi, Alsóörs – rövid időre megállt, és a delegáció fogadta a helybeliek üdvözlését. Balatonfüreden két órát időzött a szerelvény, ezalatt Vaszary Kolos hercegprímás villásreggelen látta vendégül az államtitkárt és társait. (Az eseményen a hercegprímás egészségi állapota miatt nem tudott részt venni, de Kohl Medárd püspökkel képviseltette magát.)

Balatonfüredről továbbindulva, Alsódörgicsén, Zánkán, Révfülöpnön át érkezett a szerelvény Tapolcára, ahol a város vezetői és az államtitkár kölcsönösen köszöntötték egymást, ünnepélyesen megnyitották a vonalat, majd a város szállodájában bankettet tartottak az esemény alkalmából. A bankettet követően az államtitkár és kísérete Sümegre ment, ahonnan Győrön keresztül tért vissza a fővárosba.

1912-ben merült fel a gondolat, hogy mi lenne, ha Bécset összekötnék vasúton a Balatonnal. Ennek első lépéseként Győrön keresztül közvetlen kocsiközlekedett az osztrák fővárosból Balatonfüredig.

Egy évvel később, 1913-ban aztán történt valami egészen érdekes fordulat

„Értekezlet a pályaudvar áthelyezése ügyében. Balatonfüred jövő fejlődésének és terjeszkedésének, nemkülönben a vasúti forgalom könnyebb és kényelmesebb lebonyolításának érdekében nagyfontosságú értekezlet volt ma, a melyen dr. Bacsinszky Vladimír üzletvezetőn kívül a fürdőigazgatóság és Balatonfüred intézői és érdekelt birtokosai vettek részt. Az értekezleten megállapítást nyert az állomás kibővítésének és áthelyezésének szükségessége, de hogy ez mily méretekben történjék, afölött kitűnő helyről vett értesülésünk szerint – véglegesen nem döntöttek és pedig annál is kevésbbé, mert az értekezletnek inkább informatív jellege volt. Örvendetes jelenségnek és a biztos siker előjelének vehetjük azt a körülményt, hogy dr. Bacsinszky üzletvezető a legnagyobb jóindulattal és előzékenységgel vette tudomásul az elhangzott kívánságokat és azok teljesítését – amint kijelentette — tőle telhetőleg előmozdítani fogja.

Az értekezleten elhangzott konkrét kívánságokkal az idő rövidsége miatt sem foglalkozhatunk bő-

vebben, de meg nem kívánunk a dolgoknak sem elébe vágni. Bizonyos az, hogy a vasút kibővítése és áthelyezése befejezett tény és hogy az ezzel kapcsolatos munkák Balatonfüred közönségének megelégedésére, a község és fürdőtelep érdekeinek megfelelő összeegyeztetésével fognak már a közel jövőben befejezést nyerni.” = = Balatonfüredi Hirlap. 1913. november 23. (47. sz.), 2. oldal

„A vasúti állomás kibővítése. Lapunk legutóbbi számában röviden megemlékeztünk a múlt szombaton Balatonfüreden tartott értekezletről, mely vasúti állomásunk kibővítése és áthelyezése ügyében tartott dr. Bacsinszky Vladimír zágrábi üzletvezető, Langer István főszolgabíró, Vaszary Ernő fürdőigazgató stb. részvételével.

Most módunkban van **teljesen hiteles** helyről vett értesüléseink szerint az átalakítási munkálatokat egész részletességgel a következőkben ismertetni olvasóinkkal:

Az új állomás a mostani épülettel szemben, a vasút Balaton felőli oldalán lesz és csak a személyforgalom lebonyolítására fog szolgálni. Az új állomási épületben kényelmes I., II. és

III. osztályú váró- és étkezőtermek lesznek, azonkívül ruhatár, öltözőhelyiségek, rendőri szoba, megfelelő irodahelyiségek és tisztalakások, sőt. lesz egy bútorral felszerelt szoba is. előre nem látható eshetőségekre. Ezenkívül a Balatonra néző terraszok. A fürdői útból az épülethez gyalogjáró sziget lesz, két oldalán pedig kocsúút. A jelenlegi állomási épület személypodgyász felvételi helyé, raktári irodává és tisztalakásokká alakíthatnák át. Ugyanitt épül fel egy új, kényelmes raktárépület is. A mostani felvételi épülettől az új állomásig, valamint innen az egyes vágányok szerint aluljárók létesíttetnek, úgy, hogy az állomás község felőli része csupán a teherforgalomnak állana fenn, míg a személyforgalom a Balaton felőli oldalon történik. A költségek 250.000 koronára vannak előirányozva és az építkezés — amennyiden a még függő kérdések kedvező elintézését nyernek — már január elején megkezdődik.

Az értekezleten — forrásunk szerint Langer István főszolgabíró megbízást nyert a vasút részéről, hogy a szükséges területek megszerzésében járjon közbe, mely megbízásnak kitűnő főszolgabíránk, ki a község fejlődését a legnagyobb mértékben szívén viseli, készséggel eleget is tesz. Eljárásának eredményéről — illetékes helyről nyert ígéret alapján — annak idején értesítjük majd olvasóinkat.

Hálával és őszinte elismeréssel lehetünk Bacsinszky dr. üzletvezető iránt, aki ily jóindulattal

van nemcsak a Balaton-kultusz, de Balatonfüred iránt is és most csak azt kívánjuk, hogy ezen rendkívül szép terv megvalósulása elé az utolsó pillanatban semmiféle akadály ne merüljön fel. Hinni merjük, hogy az oly nagyfokú áldozattal szemben, amelyet az államvasutak hoznak értünk, az érdekelt telektulajdonosok szintén előzékenységet és mérsékletet fognak tanúsítani.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1913. november 30. (48. sz.), 3. oldal

A folytatásra mintegy fél évet kellett várni.

„**Vasúti állomásunk átépítése.** Hosszas tárgyalások után végre dűlőre jutott állomásunk átépítésének fontos kérdése. A legilletékesebb helyről ugyanis arról értesülünk, hogy az összes tényezők között megtörtént már a megállapodás az átépítésre vonatkozólag és csupán annyiban történt változás, hogy az új állomás épülete nem a Balaton, hanem a község felőli részen lesz és pedig úgy, hogy a jelenlegi állomás, úgyszintén a vasúti vendéglő is lebontatik, és ezek helyébe kerül az új, monumentális épület, mely magában foglalja mindazokat a helyiségeket, melyek egy modern vasúti állomáson helyet kell, hogy foglaljanak. Lesz tehát külön I, II., és III. osztályú váróterem, két étterem, egy nagyszabású ruhatár kirándulók aljaira, külön várószoba előkelő vendégek részére stb. stb., úgy hogy bátran elmondhatjuk, hogy állomásépületünknek messze földön alig lesz párja. Az építési előirányzat 250.000 korona, melyhez a kereskedelmi miniszter már hozzá is járult, és így az építkezési munkálatok – forrásunk szerint – a jövő héten meg is kezdődnek, elévülhetetlen dicsőségére mindazoknak, kik ennek létrehozásáért küzdöttek és fáradtak. A közelebbi részletekre még visszatérünk.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1914. március 22. (11. sz.), 3. oldal

„**Vasúti értekezlet.** Az újjáépítendő vasúti állomás céljaira szükséges földterületek kisajátítását megelőző tárgyalást május hó 1-én tartották meg az érdekelt tulajdonosok részvételével és úgy értesülünk, hogy a megegyezés nagyrésztben már meg is történt. Az építkezés megbeszélésére hétfőn értekezlet lesz a fürdőtelepen, amelyen dr. Bacsinszky Vladimir üzletvezető és több magasrangú tisztviselő is részt vesz és így valószínű, hogy most már a végleges megállapodások történnek meg.” = = Balatonfüredi Hírlap. 1914. május 3. (17. sz.), 3. oldal

A tervezett átépítésből azonban nem lett semmi, több mint fél évszázadig, valószínűleg a háború kitörése (1914 nyarán) keresztülhúzott minden, ezzel kapcsolatos elképzelést és tervet. Tekintve, hogy a

fenti tervezett átépítéssel kapcsolatban a balatonfüredi újságon kívül, eddig sehol, még csak utalást sem sikerült fellelni, nem tartom kizártnak, hogy esetleg az egész sztorit az újság munkatársa találhatta ki, az azaz talán egész egyszerűen hírlapi kacska volt.

Az 1930-as évek közepén azért még történt – fogalmazzunk így – egy érdekesnek nevezhető kezdeményezés a helyi vasúti forgalmi rend átszervezésére. Nevezetesen: id. Peremartoni Nagy Sándor (1883–1978) felvetette azt az ötletet, hogy a balatonfüredi állomást helyezték át inkább Balatonarácsra, és ott álljanak meg a gyorsvonatok. Természetesen nem valósult meg.

A füredi vasútállomás egyébként valószínűleg már ekkorra elavulttá válhatott, ugyanis ezt László Zoltán (1881–1961) – ekkor már Füreden élő író, újságíró – több írásában is szóvá tette:

„**Balatonfüred fürdőváros megvalósulása felé** ... A legelső, ami kell, egy hatalmas központi modern, minden kényelemmel felszerelt vasúti állomás, az almádiakénál nagyobb, szebb és tökéletesebb. Ennek a mai, állomásnak kinevezett, kasírozott bakterház a rossz világításával, és a jobb sorsra érdemes, de a Máv. érthetetlen közönyének áldozatul eső vasúti restinek el kell tűnnie. Reméljük a Máv. nem akadályozza meg Füred fejlődését és fürdővárossá való alakítását? ... ” = = Balatonfüred. 1935. október 5., 2. oldal.

A bakterház hasonlat visszatérő motívum volt az újságírónak a helyi sajtóban megjelent cikkeiben, de ennek ellenére ténylegesen további több mint három évtizedig nem történt komolyabb változás.

Nem tudni, ebben mekkora része lehetett László Zoltán kritizáló cikkeinek, de a korszerűsítés azért szóba került. 1936-ban a Közgazdasági és Közlekedési Tudósító 1936. november 4-i számában, a 9. oldalon jelent meg a következő bejelentés:

„**Új állomást épít a MÁV Balatonfüreden és Kecskeméten.** ... A legelső programpontok közé tartozik a Tudósító értesülése szerint – a balatonfüredi vasútállomás teljes átépítése. Az idegenforgalom szempontjából, a fürdőhelynek az érdekében is, régóta szükséges feladatnak tesz eleget ezzel a MÁV. A mai állomási felvételi épület szűk, elavult, amellet a pálya ellentétes oldalán fekszik. A MÁV az új felvételi épületet a Balaton felőli pályaoldalon építi és ezzel feleslegessé válik a vágányokon, sorompókon való nehézkes átkelés. A község is hozzájárult ehhez a megoldáshoz, az ő számukra aluljárót építenek. ...”

Azonban úgy tűnik, a beruházás mégsem indult zökkenőmentesen. A helyi lap, a Balatonfüred 1938. november 5-i számának, 2. oldalán ismét írtak a létesítendő új vasútállomásról. A cikk a szerzője feltüntetése nélkül került közlésre: *„Hol rekedt meg az új vasútállomás ügye? Régi dolog és mindenki tudja Balatonfüreden, sőt, sajnos vendégeink is tudják, hogy mostani vasútállomásunk nem felel meg sem a kor, sem Balatonfüred igényeinek. Ilyen ócska állomás épület, elavult berendezés jó lehet a vicinális [Kb.: helyiérdekű vasút, kisvasút, ilyen volt/van például a környéken a Siófok–Kaposvár szárnyvonal, a mintegy 100 km-es távolságot közel három és fél óra alatt teszi meg a szerelvény napjainkban (2021), helyenként, mielőtt a közutat keresztezi, a vonat megáll, a kalauz leszáll – mert bakter az már nincsen – , kulccsal kinyitja a tekerőkar fémszekrényét, leengedi a sorompót, a vonat áthalad, sorompó fel, a kalauz a szekrényt zár, vonatra fel és indulás tovább.] nagyobb községeinek, de nem Balatonfürednek, ahol hazai és külföldi vendégek ezrei fordulnak meg, s ahova a hazai fürdőkultúra egyik legelső reprezeniánsát <sic> jönnek élvezni. Modern irodák, kényelmes várótermek, levegős, szép peron, pompás vasúti vendéglő, stb. kell ide, s szégyelljük magunkat, ha hírt hallunk neves külföldi fürdők pályaudvarairól, de a kisebb balatoni fürdők pompás állomásai, vagy a szomszédos Almádi szép pályaudvara mellett is.*

Eldöntött kérdés, hogy Fürednek új állomás kell. Évek óta halljuk, hogy tárgyalnak a dologról, tervezgetnek, ülészeknek ügyében. De még semmi pozitív intézkedésről nem érkezett hír. A községi elöljáróságról nyert értesülésünk szerint eddig csupán arról volt szó, hogy a sínpár déli vagy északi oldalán legyen az állomás? A község elvben hozzájárult, hogy legyen az állomás a déli oldalon. Egyúttal kért a minisztériumtól 250 000 P[engő] segílyt. A minisztérium a segílyt nem adta meg, mert nem mutatták be a szükséges építkezések költségvetését. De, hogy hol van az a költségvetés, van-e egyáltalán ilyen, s miért van, hogy több mint egy éve semmi intézkedés nem történt az állomás ügyében, azt a község házán sem tudják.

Legutóbb híre járt, hogy az állomást a tervek szerint megépítik ugyan, éspedig hamarosan, mert meg van rá a pénz is, de nem Balatonfüreden.

Elaludt ez a nagy fontosságú ügy, csendesesen szunnyadnak az akták. Előre láthatólag annál is mélyebb lesz ez az alvás, mert most a téli álom következik. Ne hagyjuk elmerülni ezt az ügyet a bü-

rokrácia süllyesztőibe, követelje Balatonfüred az öt megillető korszerű vasútállomást! A mi fürdők fejlődése igen sok vonatkozásban függ ettől a végtelenül fontos kérdéstől: lesz-e és hamar lesz-e új állomás Balatonfüreden?

Jó háromnegyed évig kellett várni az újabb híradásra, ez ügyben. A helyi lap 1939. július 29-én megjelent számának 2. oldalán a következőről értesülhettek az olvasók, ezt a tájékoztatást Somogyi Imre, balatonfüredi községi bíró jegyezte:

„ A füredi vasútállomás. Hosszú évek óta sok gondot okozó fogas kérdés nemcsak Balatonfürednek, hanem magának a MÁV-nak is. Igaz volt a velem a múltban oly sok alkalommal polemizáló dr. László Zoltán úrnak, hogy a füredi vasútállomás nem egyéb, mint egy szégyenteljes bakterház. Valóban, aki Füredet, a Balaton legrégebb és leghíresebb fürdőjét felkeresi, a vonattal megérkezve, mikor kiszáll, csalódást kell, hogy érezzen. Balatonfüred látogatottság tekintetében is az elsők közé sorolható a balatoni fürdők között, s ha egy körsétát teszünk a Balaton körül, arra a meggyőződésre lyukadunk ki, hogy helyenkint (különösen igaz ez alsó [értsd: déli] partra) kezdetleges, évekkel ezelőtt még alig ismert kis fürdőhelyeknek sokkal külön és modernebb állomásaik vannak, mint a legrégebbi gyógyfürdőnek, Balatonfürednek.

Utóbbi időben egyre sűrűbben került szóba az állomás kérdése, és hogy komolyan foglalkoztatja az illetékes köröket, bizonyítéka azon tény, hogy már a tervek is elkészültek. Csakhogy épp a tervek körül van egy kis hiba: a meglehetősen nagyméretű és impozáns pályaudvar és maga az állomásépület ugyanis hátat fordít a Balatonnak, szembeállítva a nyári perzselő napnak és a dühöngő északi szeleknek, a déli oldalra van tervezve.

Igaz, mi fürediek hozzá vagyunk szokva, amit még eddig nálunk alkottak, talán az újonnan épülő hajókikötő mégis kivétel lesz, rendszerint két balkezzel nyúltak hozzá. Nem akarok példákat felsorakoztatni, csak egyet ragadok ki a sok közül, a csatornaművek szennyvízderítő telepét, ezt az örök szégyenfoltját Balatonfürednek, melyet – tisztelet a néhány kivételnek – asztalveréssel, s egyéb nagy fene fenyegetésekkel ijesztgetett képviselő-testületi határozatnak a torzszülöttje. Mi, „laikusok” páran már akkor megjósoltuk, hogy szerencsétlennek találjuk azt az elgondolást, mely a fürdő fejlődési vonalába, a községi és a rendi fürdők közé odaékeli ezt a penetráns büzt terjesztő kolos[s]zális szennytelepet. A >>garantált szagtalan<< és >>ihatóvá derített vizű<< szennyvíztisztítót ma már

életrehívói is szeretnék nem ott látni, s kénytelenek beismerni, hogy a zöld asztal mellett jónak látszó elgondolások nem minden esetben bizonyulnak jónak a gyakorlatban.

Félő, hogy a már megtervezett vasútállomással is – ha nem sikerül jobb belátásra bírni és meggyőzni mindazokat, kik görcsösen ragaszkodnak (nem tudom miért) annak a déli oldalon való megépítéséhez – meg fog ismétlődni a szennyvízderítő esete.

Már sok esetben kifejtettem aggályaimat élőszoval is több illetékes előtt, köztük kerületünk szerezett képviselője dr. Darányi Kálmán akkori miniszterelnök úr Óexellenciájának is, ki – úgy tudom – a kereskedelemügyi miniszter úrral referáltatott magának is a füredi állomás ügyének mikénti állásáról, és teljes egészében magáévá tette mindazokat az érveket, melyek a déli oldalon való megépítés ellen szólnak. Mások is, kiknek aggályaimat volt alkalmam kifejteni, elismerték, hogy azok meggondolásra készítőik, s úgy vélem nem teszek rossz szolgálatot, ha a nyilvánosság figyelmét is felhívom rá.

Lássuk hát, mik azok az okok, melyek mellette, s mik azok, melyek ellen szólnak.

Mellette csupán két okot tudok elfogadni, ami alaposnak mondható, az egyik az, hogy valamivel közelebb lenne a fürdőtelephez, a másik, hogy a vasúti sorompó kiküszöböltetné ezáltal a vasút felé vezető útvonalból.

Ellene sorakoznak fel a következő érvek: A dél oldalon minden talpalatnyi földet úgy kell megvenni, a déli oldal mély fekvésű és vizenyős, az állomásépület hátat fordít a Balatonnak, szembe néz a forró nyári nappal, teljesen ki van szolgáltatva az uralkodó északi szélnek, mely könyörtelenül csapdossa a füstöt, a szikrát, az esőt, a havat a perronon tartózkodó utazóközönség szemébe.

De, ha mindezeket figyelmen kívül hagynók is, s csak a száraz anyagi oldalát nézzük a dolognak, nem maradhat közömbös előttiünk az sem, mit lehet megtakarítani azzal, ha az állomás az északi oldalon épül. Mint említettem már, a déli oldalon az egész területet úgy kell megvenni. Az igényben vendő terület nagyrésze csemegeszőlő és őszibarack ültetvény, s még kisajátítás esetén is jóval drágább, mint az északi oldalon a szabad kézből vétel; erre építkezni csak úgy lehet, ha alaposan feltöltik, s merem állítani a telek négyszögölenkénti feltöltése legalább annyiba kerül, ha ugyan nem többbe, mint a vételár.

Az északi oldalon adva van a Máv-nak a tulajdonát képező szép nagy terület, melyhez legfeljebb

pár száz négyszögölet kell csupán venni, hogy a mostani pályafenntartási épületekig meghosszabbítható legyen.

Az az előny, hogy valamivel közelebb lenne az állomás a fürdőtelephez, szerintem számításba sem jöhet, hisz mindössze 40–50 méterről van szó. Ami sorompót illeti, így is kiküszöbölhető, a Máv ugyanis a faluból jövő utasok részére aluljárót akar létesíteni, ugyancsak így megoldható a fürdőtelepre való közlekedés is.

Balatonfüred gyógyfürdő nemcsak nyári, de téli szezonra is be van rendezkedve, s nem hinném, hogy az a fürdővendég, kit egyszer – az állomás déli fekvése esetén – egy szeles eső vagy hóvihár szemközt ver, míg a váróteremből a vonatig kitornássza magát, még egyszer kívánczozzék Balatonfüredre, hanem erős a gyanúm, hogy másokat is le fog beszélni erről.

Ma még mindenennél innét vagyunk, a füredi állomásnak még csak a terve kész, nem azért írtam le mindezeket, – mi nem győzök mindeniütt eléggé hangoztatni – mintha görcsösen ragaszkodnék >>csak azért is<< az északi oldalhoz. Nemcsak én, de kik a helyi viszonyokkal egy kicsit ismerősek vagyunk, az elmondottakban megegyezünk. Nem lesz tehát fölösleges az alapos megfontolás és óvatosság; új tervet készíteni egyszerűbb, mint viselni egy esetleges elhibázott építkezés súlyos és kellemtelen következményeit.

A jelek szerint a vállalkozás ezen a ponton valószínűleg megrekedt, a „szembenálló felek” végül nem tudtak megegyezni, aztán jött a háború, minden maradt a régiben. Megjegyzem: a közel harminc évvel későbbi fejlesztés során szintúgy nem vették figyelembe – ha voltak is egyáltalán ilyenek – ezeket az ellenérveket.

A Balatonfüred–Hajógyár megállóhely 1956 és 1961 között működött, a hajógyári dolgozók munkába járásának megkönnyítésére.

1961. szeptember–októbere folyamán – mondhatni – „érdekes” levélváltás zajlott le Napló hasábjain:

Napló. 1961. szeptember 17., 10. oldal: „**Tábla-rejtvények.** A strandok, kilátók, büfék, csárdák mellett még „tábla rejtvények” is szórakoztatják azokat, akik a parton utaznak. Jön például az autós Budapest felől az országúton, és látja a táblát: Balatonfüred. De alig megy tovább ötven métert – egyetlen ház sincs közben – már egy állomás előtt újabb tábla int: Balatonarács. Ejnye, gondolja, ilyen kicsi falu ez a Füred, hogy egyetlen házat se látni, és már vége is van? Pedig csak az a rejtvény

nyitja, hogy Arács és Füred már réges-régen egyesültek, de a vasúti állomást jelző tábla még mindig a régi. Az autós még csak mosolyog, a vonatos utas azonban nagyokat káromkodik néha. Tihanyba ugyanis úgy utazik vonaton az ember, hogy Füreden leszáll, onnan pedig a sűrűn közlekedő autóbusszokkal folytatja útját. Azonban bármily furcsa is, ezt Bécsben, vagy Münchenben, sőt Prágában sem tudja mindenki. A MÁV hivatalos menetrendje pedig tartalmaz egy Aszófő-Tihany nevű megállóhelyet, az állomáson is ugyanez a tábla látható. Nos, szegény külföldi megnézi a menetrendet, vagy a táblát és leszáll Aszófőn. Azután elkezd káromkodni. Mert Aszófőről csak gyalog mehet, vagy Tihanyba, vagy a buszhoz Füredre, mert erről az állomásról semmiféle géperejű közlekedés nincsen. Mindkét rejtvényt a Közlekedésügyi Minisztérium állította fel, reá vár tehát az a feladat is, hogy megoldja, és inkább valami más módon szórakoztassa a nagyérdemű közönséget.



A balatonarácsai vasútállomás 1960-ban

Forrás: Fortepan / UVATERV – képszám: 2728

Napló. 1961. október 10., 2. oldal: „MÁV-ügyek. Lapjuk folyó hó 17-iki számában „Táblarejtvények” cím alatt újságcikk jelent meg, melyben a cikkíró kifogásolta, hogy a közúton a helységet jelző táblán Balatonfüred neve olvasható, pár száz méterre odébb a vasúton pedig Balatonarács neve van feltüntetve.

A cikkel kapcsolatban a következőket közöljük: arról, hogy Balatonarács községet Balatonfüredhez csatolták, a cikkből szereztünk tudomást. Feltételezzük, ha Balatonfüred tanácsa az egyesítéssel kapcsolatban szükségesnek tartotta volna Balatonarács megállóhely nevének megváltoztatását, akkor

ez ügyben a községi v[égrehajtó]. b[izottság]. feltétlenül megkeresett volna bennünket.

Egyébként is az állomásnevek megváltoztatása a tanácsai szervek hatáskörébe tartozik. Egyben megnyugtatóan közöljük, hogy a megállóhely megszüntetésére a forgalom meggyorsítása érdekében a KPM felé javaslatot teszünk, mivel az Balatonfüredtől mindössze 1,2 km távolságra fekszik. Esetleges megszüntetésével a megállóhely neve nem fog többé a közúton közlekedőkre sem zavarólag hatni, mert a táblát a megszüntetéssel egyidejűleg eltávolítjuk.

Aszófő–Tihany állomással kapcsolatos észrevételekkel teljesen egyetértünk. Az AKÖV-ot még 1958. évben megkerestük, és kértük, hogy Aszófő–Tihany és a tihanyi rév között állítson be járatokat. Az AKÖV kérelmünket akceptálta, és a járatok beindítását 1959. évre kilátásba is helyezte. A járatok beállítása azonban az AKÖV írásbeli ígérete ellenére sem valósult meg. A MÁV-ot tehát ezért hibáztatni nem lehet. Lehetségesnek tartjuk, hogy mire sok huzavona után az állomásnév megváltoztatása megtörténne, az AKÖV az említett viszonylatú járatokat beindítja.

A cikk írójának észrevételeiért köszönetünket fejezzük ki, egyben közöljük, hogy a cikket és az arra adott válaszuk másolatát a Veszprém megyei Tanács V. B. közlekedési osztályának egyidejűleg intézkedés végett megküldjük.

Szombathelyi MÁV Igazgatóság nevében:
Székely József m. főtanácsos.

(A szerkesztőség megjegyzése.) Örömmel fogadtuk a MÁV levelét, bár egy-két dolgot érthetlenné találunk. Például azt, hogy a mi cikkünkben tudták meg: Balatonfüred egyesült Aráccsal. Hát, ha más nem, a füredi állomásfőnök évekig nem vette észre, hogy mi történik a lakóhelyén, vagy az arácsai vasutasok figyelmét elkerülte, hogy megváltozott lakáscímük, füredi lakosok lettek? [1954-ben csatolták Balatonarácsot Balatonfüredhez, tehát hét évvel korábban.] Mindez azonban nem rontja örömmünket, ha a táblabonyodalmat a közeljövőben csakugyan megoldják. [Nem, nem oldódott meg, maradt minden a régiben. Ahogyan végül Balatonarács vasúti megállóhelyet sem szüntették meg – szerencsére.]

Ami az Aszófő–Tihany problémát illeti, mi eredetileg se csak a MÁV-ot hibáztattuk, legalább felelősségben az AKÖV-öt éreztük már akkor is felelősnek. Megkérjük tehát az AKÖV vezetőit, válasszoljanak ők is a bírálatra!

Közben egyébként más forrásból egy további MÁV-ot érintő bírálatunkra is választ kaptunk. A Veszprém külső pályaudvar állomásfőnöke közölte velünk, hogy a pénztáros gond megoldódott. A három pénztárfülkét nem azért építették, hogy szimmetrikus legyen, hanem, hogy mindegyik pénztáros (három van) lezárhassa pénz- és jegykészletét. Ettől függetlenül pedig ma már minden nagy vonat indulása előtt két pénztár dolgozik, a torlódás tehát csökken. Az intézkedést az utazó közönség örömmel fogadta,

Napló. 1961. november 19., 10. oldal: „**Aszófő – Tihany, vagy Balatonfüred – Tihany?**”

Érdeklődéssel olvastam a napokban azt a vitát, amely Aszófő – Tihany vasútállomás nevével és az ott leszállók panaszaival volt kapcsolatban. A Megyei Idegenforgalmi Hivatalnál is számos üdülő panaszolta, hogy tihanyi beutalással, a zsebükben Aszófő – Tihany állomáson szálltak le a vonatról és kénytelenek voltak 5 km-es távolságon át nehéz csomagjaikat gyalog cipelni, amíg a meleg nyári napon Tihany községbe érkeztek. Követelték a panasztevők vagy autóbusz beállítását, vagy az állomás nevének megváltoztatását. Az AKÖV egy ízben már megpróbálkozott autóbuszok beállításával, de ez egyáltalán nem vezetett eredményre, nem volt kifizetődő. Kézenfekvő ezért, hogy inkább az állomás nevét kell megváltoztatni.

Az Aszófő–Tihany név indokolt volt addig, amíg Tihany község közigazgatásilag is Aszófőhöz tartozott. Ez az idő azonban már régen eltűnt, Tihany ma már önálló község és semmiféle kapcsolata sincs Aszófővel. Ellenben igen szoros kapcsolatba került Balatonfüreddel. Ennek állomásáról indulnak ki azok az autóbuszok, amelyek összekötik az egész tihanyi félszigetet, mind a községet, mind a révnél kialakult új idegenforgalmi központot Balatonfüreddel. Ugyancsak Füredről indul ki a hajók egy része Tihanyba. A Budapestről, vagy az ország más részéből vonattal érkezők részére Tihany legkönnyebb megközelítési lehetősége a balatonfüredi állomáson való leszállás és onnan autóbusszal való utazás Tihanyba.

Kézenfekvő tehát, hogy Aszófő–Tihany állomás nevéből el kell hagyni a Tihany szót, Balatonfürednél pedig fel kell tüntetni. Ezt a változást kell keresztülveteni, mind a vasúti, mind az autóbusz menetrendeken. Akkor azok az utasok, akik Tihanyba akarnak menni és nem ismerik a helyi viszonyokat, és csak a menetrendből tájékozódnak, természetesen Balatonfüred állomáson szállnak le. Nem éri őket meglepetés, mert hiszen a nyári

idényben közel 30 autóbusz indul a füredi állomásról Tihanyba. Ha pedig hajóval akar valaki Tihanyba eljutni, a negyedóránként [nem akarom a Volánt kritizálni, de nekem úgy tűnik, napjainkban nem ilyen sűrűn közlekednek Balatonfüreden a helyijáratok] induló helyijáratokkal percek alatt leér a kikötőbe és onnan tovább mehet hajóval. Sokkal egyszerűbb volna ez, mint autóbuszokat beállítani Aszófő–Tihany állomásra, mert nem fizetődik ki, és csak felesleges terhet jelentene népgazdaságunknak.

Az Idegenforgalmi Hivatal már évek óta figyelte ezt az állapotot, és ez évben is már javaslatot tett a menetrend szerkesztőségének az állomások nevének megváltoztatására. Reméljük, hogy a jövő évi menetrendekben már Tihany neve nem Aszófőnél, hanem Balatonfürednél szerepel.

ZÁKONYI FERENC”

Még 1969-ben is Aszófő–Tihany megálló volt az elnevezése. A Veszprém Megyei Idegenforgalmi Hivatal többször is kérte a kettős névhasználat megszüntetését, végül 1975-ben már csak Aszófő neve volt itt olvasható. Viszont ekkor még nem került át Tihany neve a balatonfüredi vasútállomásra, csak később. Napjainkban ismét csak szimplán Balatonfüred olvasható.

Az 1960-as évekre végképpen elavulttá vált balatonfüredi vasútállomás (egész pontosan: az úgynevezett felvételi épület) helyett 1968-ban tervezették meg a megnövekedett forgalmi igényeket kielégítő új állomásépületet. Az új felvételi épület a pályatest Balaton felőli oldalán kétszintes elrendezésben valósult meg. Építésekor a Balaton-felőli oldalon széles pályaudvari előteret nyitottak. Az építkezést a földmunkákkal már 1966-ban megkezdtek, egyúttal megkezdtek a gyalogos aluljáró betonozását is. Ennek próbaterhelését 1968. január 5-én tartották meg. A 35. sz. űrháznál épült a Fürdő utca felett egy vasúti felüljáró is, természetesen a vonalszakaszon megemelt vasúti töltést is kialakították. Az új felvételi épületet 1971 októberében kezdték építeni, az átadását 1973 januárjára tervezték, de csak 1973. november 5-én avatták fel. A beruházás mintegy 62 millió Ft-ba került. 1981. november 11-én kigyulladt az új épület, és majdnem teljesen leégett. A régi épület (a vasúti pályatest község felőli oldalán) még egy darabig teheráruforgalmat bonyolított le.



A balatonfüredi vasútállomás 1974-ben

Forrás: Fortepan / UVATERV – képszám: 99236

Az észak-balatoni vasúti közlekedés megindulásának emlékére táblát avattak a füredi vasútállomásnál 1989. június 30-án.

2009. június 27-én, a 100 éves jubileum alkalmából a balatonarácsi vasútállomáson Simon Károly nyugalmazott polgármester, Bóka István polgármester, valamint a vasúttársaság képviselőjében Heinczinger István (MÁV-vezérigazgató) egy újabb emléktáblát avattak.

A füredi vasútállomás legutóbbi nagyobb korszerűsítése 2013. április 8-án kezdődött el, amikor közel négyéves előkészületek után megkezdték a Castricum téri autóbuszpályaudvar és a vasútállomás felújítását, átépítését. 2015 tavaszán, az autóbusz pályaudvar átadásával fejeződött be. (A beruházást csak folyamatos határidő módosításokkal sikerült végül befejezni.)

A vonal jövője ekkor a cég hivatalos állásfoglalása szerint egyelőre stabil, nyári utasforgalma pedig talán garantálja, hogy megmenekül az utóbbi években oly divatosá vált „a vasúti közlekedés szerkezetének gazdaságosabbá tételétől” – értsd: egyes vonalszakaszok bezárásától. (A Veszprém – Alsóörs szakaszt még az 1970-es években megszüntették.)

A MÁV korábbi terveiben a villamosítás is szerepelt a Balaton északi partján, de ennek megvalósulására 2020–2021-ig várni kellett. Addig is maradt a „felújított” régi kocsipark, és nyáron a korszerű Desiro motorvonatok.

2007-től újdonság volt az is, hogy a Záhony – Budapest, a Balatonfüred – Tapolca viszonylatú

gyorsvonatot, valamint a Szombathely – Tapolca – Balatonfüred – Budapest szerelvényt Németországtól vásárolt kocsikból állították össze, ezzel is emelve az utazás színvonalát.

2008 nyarától pedig ismét van nemzetközi forgalom a vonalon, ekkor ugyanis elindult a Bécs – Szombathely – Tapolca – Balatonfüred – Székesfehérvár gyorsvonat.

2020 őszétől az átépítés és villamosítás miatt Balatonfüred és Székesfehérvár (illetve Lepsény) között vonatpótló autóbuszjáratok helyettesítették a vonatközlekedést.

2021. május 25-én feszültség alá helyezték a felsővezetékét, június 18-án pedig hivatalosan is átadták (megnyitották) a forgalomnak a Szabadbattyán és Balatonfüred közötti 55 kilométeres szakaszt.

Június 19-én indult el a villamos üzemű szerelvények menetrend szerinti közlekedése, előtte viszont már június 1-től is menetrend szerint újrajártak a vonatok.

A második szakasz feltehetően lekorábban három év múlva készül el: remélhetőleg ekkortól már valóban a Balatonfüred–Tapolca–Keszthely és a Tapolca–Ukk vonalon is villanymozdonyok, villamos motorvonatok közlekednek majd.

A főváros és Balatonfüred között óránként lesz vonatközlekedés, lesznek intercity szervények és július–augusztustól megjelentek a vonalon a legújabb vasúti kocsik is. A beruházás mintegy 24 milliárd Ft-ba került. A főváros és Balatonfüred között vasúton a menetidő 1 óra 46 percre csökkent – legalábbis hivatalosan.

A 2021 nyarára elkészült – és a forgalomnak átadott – villamosítás újabb lendületet adhat a vonalnak – továbbá még az is, ha esetleg mégis megvalósul a tervezett, gyorsabb Balatonfüzfő – Hajmáskér vonal, mindkét esetben a menetidő jelentős csökkenésével lehet majd számolni Budapest és a Balaton között.



A füredi vasútállomás a Balaton felől 2022-ben

Érdekességek a füredi vasút történetéből:

Forrás: Fazekas Miklós: Az észak-balatoni vasút története. Balatonfüred, 2005.

Az 1960-as évek második felében végrehajtott vonalátépítést megelőzően Balatonfüred állomás után, mintegy 10 %-ban lejtett a pálya, majd egy rövid szakaszon vízszintes volt, majd ezután Aszófőig emelkedett a pálya. Amennyiben nem fékeztek be rendesen őket, előfordult, hogy a kocsik Balatonfüredről maguktól megindultak, elgurultak Aszófőig, onnan vissza, egy darabig oda-vissza ingáztak, majd középtájt, a völgyben megálltak. Baleset szerencsére egyszer sem következett be. Egy ilyen eset alkalmával a 35. sz. őrháznál (akkor itt még egy földút keresztezte a vasútvonalat, a mai Fürdő utca) teljesített szolgálatot Diószegi Gyula¹.



A 35. sz. őrház

(A kép eredetije a Diószeghy család tulajdonában)

Az átjáró sorompós volt, tehát, ha vonat érkezett, le is kellett (volna) azt engedni. Egy éjszaka Diószegi bácsi nyugodtan szundikált az őrházban, amikor arra riadt fel, hogy elhalad egy vonat. Gyorsan felkelt, kirohant, de mire kiért, már csak a szerelvény végét látta. Visszament, újra lefeküdt, de pár perc múlt megint jött egy vonat, ezúttal ellenkezőleg. Újfent kiszaladt, de ismét csak későn. Amikor ez már harmadszor történt meg, annyira begurult (felidegesítette magát), hogy felkapta a szolgálati telefont, kurblizott, majd beleszólt: „Halló, Füred, Aszófő – itt jól megcifrázta – se engedélykérés, se menetjelzés, a vonatok meg jönnek-mennek.”

Szintén az 1960-as évekig hordárok működtek a füredi állomáson. A vonattal érkezőket már a peronon várták, a csomagokat az úgynevezett tragacs-csal szállították, esetenként a szívkórházhoz, vagy netalán a nyaralókba, ahová a vendég éppen menni szándékozott.



... bakterház, s a bakter előtte áll ...

(A kép eredetije a Diószeghy család tulajdonában)

Az utolsó két hordár egyike volt Kuti József², ő alacsony, köpcös, a másik – akit egyébként csak a „Suszter”³ néven emlegettek és ismertek, magas, sovány ember volt, kimért beszéde és mozgása alapján valószínűleg előkelő származású lehetett. Egyben viszont megegyeztek, mindkettőjük igen csak szerette a bort. Gyakorlatilag életüket, öregkorukat is a váróteremben élték le, Kuti Józsefet – Fazekas Miklós szerint – a halál is itt érte.

Balatonfüreden az Operaháznak volt egy üdülője, amelynek gondnoka Stanci néni⁴ volt. (Eredetileg az övé volt az ingatlan is, csak éppen az 1948-as fordulatot követően neki is meg kellett válnia tőle, de annyit sikerült elérnie, hogy ő lehetett ott a gondok.) Ha megérkezett Budapestről, állítólag az állomásfőnöktől a hordárig mindenki felsorakozott a fogadására. Stanci néni hálából a megjelentek mindegyikének fizetett egy-egy nagyfröccsöt.

Az 1950-es, 1960-as években bort még pőrekocsikra erősített nagy fahordókban szállították. A vasúti alkalmazottak ezeket rendszeresen „megcsapolták”, azaz megfúrták a hordókat, aztán a borvételezés után egy fadugóval lezárták a fúrt lyukat, és sárral bekenve, eltüntették a nyomot. Amikor a kocsik nagyjavításakor a hordót is megbontották, az belülről néha úgy nézett ki, mint egy sündiszónó, a sok belevert fadugótól. A későbbiek során már fémtartályokban szállították a bort. Egyszer az egyik mozdonyfűtő észrevette, hogy az egyik boroskocsi dőmfedele véletlenül nyitva maradt. Fogta a kannát, felmászott a kocsi tetejére, hogy majd megmeríti azt a finom nedűből. Éppen behajolt a nyíláson, amikor a mozdonyt rákapcsolták a szerelvényre, azt meglökte, emberünk pedig egyensúlyát veszítve, belepottyant a tartályba. Szerencsére komolyabb baj nélkül megúszta a balesetet.

Mivel a vasúti személyzet – alapjában véve munkavégzés céljából – gyakran megfordult a pingegazdaság területén, egy idő után közülük néhányan legalább olyan jól tudták, melyik hordóban vagy tartályban milyen bor van, mint maga a pingemester, ha ugyan nem jobban.

Ifj. dr. Honti József (1938–2014) gyermekkori vasúti visszaemlékezésében (Füredi História 2003/1. sz., 14–15. oldal) többek között a következőt is írta: „... A vasutasság részére menekítő vonatokat szerveztek. Az utolsó ilyen vonat 1945. március 24-én reggel 6 órakor indult Balatonfüredről, amelyen Honti József⁵ és családja is helyet foglalt. ... Badacsonytomaj térségében kaptunk egy nagy támadást, megálltunk, mert találatot kapott a vonat eleje. Úgy emlékszem, egy Horváth nevű füredi málházó itt halt meg, és a balatonarácsi későbbi állomásvezető, Tóth bácsi⁶ is szilánkot kapott a kezébe. Mi – a vonat utasai, tucatnyian – a közeli országút (a mai 71-es út) melletti árokban kerestünk menedéket. Megmenekültünk, a vonatot helyreállították és folytattuk utunkat Tapolca felé. Vonatunk Tapolcán, a túlsó – Ukk felőli – végen állt meg és várakozott, amikor az állomást légitámadás érte: Egy bomba telibe találta a felvételi épületet, és földig rombolta. Édesapám a megelőző percekben még a forgalmi irodában tárgyalt tovább haladásunk érdekében. Éppen visszaérkezett az állomás nyugati végén álló vonatunkhoz, amikor a végzetes támadás bekövetkezett. A légitámadás idején mi a

A vasúti hordárokon kívül az egyes szállodák is kiküldtek időnként alkalmazottakat a vasútállomáshoz, hogy az érkező vendégeket fogadják. A helyi lap [valószínűleg a felelős szerkesztő, Baán László tolmácsolásában, más forrásból származóan] egy ezzel kapcsolatos – megmosolyogtató – esetről is beszámolt: *Egy kis tévedés.* A „Balatoni Kurir”-ban olvastam e pár sort. „A füredi állomáson egy néni keze véletlenül kiabálni kezdett: hajduk, hajduk. Persze senki sem jelentkezett. Egy arramenő hordár rászólt: miért nem jön, ha hívom. Vajjon hány éves és hova való lehetett a néni keze?” A néni a Balatoni Szövetség portásáért kiabált, ki minden vonaton a vendégekre vár. A neve Hajduk. (Tehát vissza az egész.) = Balatonfüred. 1937. június 19., 3. oldal.

A szóban forgó portás valószínűleg Hajduk Márton (Belatinc, 1892. szeptember 3. – Veszprém, 1964. december 7.) lehetett, akinek eredeti foglalkozása lakatos volt. 1922-ben még Csepregen élt. 1945-ben – a háború befejezése után – a szociáldemokrata párt delegáltjaként tagja volt a Balatonfüredi Nemzeti Bizottságnak is. Halálakor az Arad utcában lakott Balatonfüreden.

vonat alatt fekiüdtünk, itt kerestünk menedéket. ... Életben maradtunk, a jó Istennek és a szerencsének köszönhetően. ... – A menekítő vonat 28-án ért Zalaegerszegre.

1945. március 24-éről 25-ére fordulón, 24-én, este 8 és 9 óra között, valamint, 25-én, hajnali 2 óra körül szovjet repülők – valószínűleg több – bombatámadást intéztek Badacsonytomaj ellen, 25-én pedig Tapolcát is bombázták.⁷

A badacsonytomaji halotti anyakönyvből az áldozatokra vonatkozóan több is kiderült, amely részben alátámasztotta az ifj. dr. Honti József által írottakat. A Badacsonytomaj ellen intézett légitámadásban összesen 8 polgári személy vesztette életét, ebből 4 badacsonytomaji lakos, 1 csopaki⁸, 24-én este 9 órakor, bombatámadás során, 3 fő pedig 25-én, hajnali 2 órakor.

Repülőgépfegyver-lövedék oltotta ki az életét 25-én a badacsonytomaji vasútállomáson Nárai Károly⁹ 62 éves nyugalmazott vasúti állomás előljárónak, aki, Balatonfüreden, az Esterházy-telepen lakott. Ugyanekkor – bombasérülés által okozott elvérzésben – Badacsonytomajon elhunyt még Horváth József¹⁰ 42 (vagy 47) éves MÁV üzemi

altiszt, fülei¹¹ lakos, illetve a 25 éves, szintén fülei illetőségű Szenyéri Károly¹² MÁV állomás kiadó őr (valószínűleg: raktáros) is. Utóbbi kettő minden bizonnyal a balatonfüredi vasútállomás személyzetének tagja lehetett. Sem Nárai, sem Szenyéri neve nem szerepel a balatonfüredi II. világháborús hősi

halottak és áldozatok emlékművén. A 25-i tapolcai bombázásban bizonyíthatóan 35 személy, többségében tapolcai lakos, és részben vasúti alkalmazott hunyt el. Némelyiküket csak július folyamán jegyezték be a tapolcai halotti anyakönyvbe. Füredit nem találtam közöttük.

Jegyzetek:

1. Diószegi* Gyula (Hegymagas, 1914. február 9.** – Balatonfüred, 1986. január 26.) vasutas, bakter. Édesapja, Diószegi [1906-ig Druzsini] Károly 1908-ban végzett a csáktornyai tanítóképzőben, 1911-ben lett római katolikus tanító Hegymagason. Diószegi Gyula 4 elemi és 2 polgári iskolai osztályt végzett el. 1935-ben sorozták be, a tényleges katonai szolgálatát 1936. október 1-jén kezdte meg, a hivatásos állományba 1937. február 2-án került. 1943 folyamán elvégezte Veszprémben a jutasi Kinizsi Pál tiszthelyettesképző iskolát. 1941. október 1-jével őrmesterré, 1944. december 20-án törzsőrmesterré léptették elő. A 108. könnyűhadosztály (47/II. zászlóalj) tagjaként a keleti frontot is megjárta 1941. október eleje és 1942. március között, majd – a 17/III. zászlóalj kötelékében – 1944 áprilisától az év augusztusáig ismét az orosz hadművelési területre vezényelték. 1944. szeptember 1-jétől decemberig hadikórházban ápolták betegséggel, majd ezt követően Szombathelyre helyezték. Kétszer sebesült. 1945. május 4. és október 5. között amerikai hadifogságban volt. Katonai személyi nyilvántartó anyaga szerint mindig mintakatonaként viselkedett, többször kitüntették. 1945. novemberében létszám feletti állományba, majd 1946. augusztus 24-én mint létszámfelettit, nyugállományba helyezték. 1947-ben megnősült. Valószínűleg az 1948-as politikai fordulatot követően 1949-ben megvonták tőle a honvédségi nyugdíjradékot. Vasutas lett, ugyanis csak így tudott elhelyezkedni. Kezdetben Badacsonytomaj–Kisörshelyen lakott, majd később családjával Balatonfüredre költözött, illetve egész pontosan ide helyezték át a vasútnál, a szolgálati beosztása miatt. A Bajcsy–Zsilinszky utcai katolikus temetőben helyezték végső nyugalomra 1986. január 29-én, a síremlékén Diószeghy Gyula név olvasható. Az egykori – Fürdő utcai – 35. sz. bakterházat a család később (1974 – 1975 körül) megvásárolhatta a MÁV-tól, átépítették és kibővítették, a vasutas lezármozottai laknak benne. Katonai pályafutására vonatkozóan a forrás: HM HIM Központi Irattár TTS/3210. [*A badacsonytördemici állami születési, továbbá a badacsonytomaji házasságkötési anyakönyvben, valamint az édesapja névváltoztatását engedélyező 1906-os belügyminiszeri rendeletben „Diószegi” vezetéknevű szerepel. A család tudomása szerint „Diószeghy” volt a családneve. ** Az állami anyakönyvezés szerint a születés dátuma: 9., az egyházi-ban: 8. van bejegyezve, 22-én keresztelték meg, a katonai nyilvántartó lapján 7. található.]
2. Kuti József hordár. 1908. szeptember 10-én született Polgárdiban. Nagyjából az 1930-as évek elején kerülhetett Balatonfüredre. 1930. június 25-én az egyik füredi hordár, a rimaszombati születésű 25 éves Szamajdák Ferenc öngyilkos lett, elképzelhető, hogy Kuti (ekkor még Csóré József néven, később édesanyja családnevét vette fel) az ő pótlására érkezett, azonban valószínűleg nem tartozott a MÁV hivatalos állományába, alkalmi munkásként végezhetett a hordári teendőket. 1972-ben nyugdíjasként, feleségével még Balatonfüreden lakott, természetesen még ekkor is ellátta a hordári feladatokat, de minden bizonnyal csak egyedül, mert a „Suszter” ekkoriban már a kikötői „restí”-ben volt „kiszegítő”, és az asztalokról gyűjtötte össze a használt poharakat, némi italért cserébe. 1976-ban meghalt a felesége, a nagyvázsonyi születésű Tabi Erzsébet, akivel 1938-ban Alsódörgicsén kötött házasságot. Feltehetően ezt követően Kuti József a fővárosban élő lányához költözhetett. 1982. március 11-én hunyt el, Budapesten. Nyugvóhelyének nem sikerült nyomára bukkanni, de valószínűleg a fővárosban temethették el. A balatonfüredi – egyáltalán bármilyen – vasútállomáson bekövetkezett halála mindenestre teljesen téves közlésnek bizonyult.
3. „Suszter” hordár. Valószínűleg Horváth Béla Miklós (Tornagörgő, 1885. október 22. – Balatonfüred, 1974. március 7.) egykori főszolgabíróról lehet szó. Feltehetően az 1950-es évek elején Budapestről telepíthették ki, aztán valamikor Füredre került. Elképzelhető, hogy itt cipők javításából is próbálta biztosítani a megélhetését, innen eredhet a „Suszter” ragadványnév. [A kitelepítések után a fővárosba már nem mehettek vissza, egy eldugott faluba viszont igen, és Balatonfüred az 50-es években eléggé „Isten háta mögötti” volt. Itt voltak nyaralóházak is, ahova befogadhatták őket, sőt egyenesen örültek neki, ha esetleg még ismerős is volt, hogy nem akármilyen „gyüttment” idegennek utalják ki a villa szobáját, vagy akár az egész házat államosítják, hanem ezt megelőzve, gyorsan befogadtak valakit – és lehetőleg ismerőst.]
4. Zoltán Antalné Klein Szabina, Stanci néni (Veremes [Románia] 1891. július 2. – Budapest, 1976. július 6.) Az Operaház füredi üdülőjének gondnoka volt, az államosítás előtt ő volt az ingatlan és a nyaraló tulajdonosa is. A VI. kerületben (Terézváros) ruhatisztítót működtetett. A hamvait tartalmazó urnát 19-én helyezték el a Kozma utcai zsidó temetőben, az F parcella 15. sorának 35. sírhelyében.
5. Id. Honti József (Székesfehérvár, 1904. augusztus 29. – Budapest, 1979. november 11.) 1940 és 1965 között Balatonfüred vasúti állomásfőnöke volt.
6. Tóth bácsi – Elképzelhető, hogy Tóth József (Szent Király [ma: Szombathely városrésze], 1899. március 17. – Győr, 1988. július 11.) vasutásról van szó. Apja: Tóth Károly (1874–1952) vasutas, anyja: Csákvári Mária. 1925-ben Kő-

vágóörs–Révfülöpon volt vasúti előmunkás, 1929-ben váltókezelő, a balatonfüredi Barcza Máriával történt 1929-es házasságkötését követően Balatonfüredre költözhetett, feltehetően ő volt 1938-ban Balatonarácson az állomáskezelő Tóth József, és 1945 után valószínűleg ő lehetett a balatonarácsi állomásfőnök, a „Tóth bácsi”. A Bajcsy–Zsilinszky utcai katolikus temetőben helyezték végső nyugalomra 1988. augusztus 12-én.

7. Pataky Iván – Rozsos László – Sárhiday Gyula: Légiháború Magyarország felett. 2. kötet. Budapest, 1989., 250. oldal – A szovjetek ezidőtájt az alábbi repülőgéptípusokat alkalmazták a térségben (Magyarországon): A–20 „Boston”; IL–2/3 m; B–25 „Mitchell”; B–26 „Marauder”; Pe–2; továbbá alkalmanként, elvéve: IL–4 és DB–3F. A szovjet légierő jelentős számban használt a saját fejlesztésű repülőgépek (Petlyakov Pe-2; az IL-típusok, DB–3F, stb.) mellett a nyugati szövetségesek által szállított bombázókat.)
8. A badacsonytomaji római katolikus anyakönyv bejegyzése szerint 24-én, „menekülés közben a vasútállomáson bombatalálattól” életét vesztette a 32 éves csopaki Németh Erzsébet, Németh Miklós és Vörös Erzsébet leánya. 27-én temették el Badacsonytomajon. Az állami anyakönyvben nem találtam meg.
9. Nárai (1934-ig Kreutzer) Károly (Veszprém, 1883. február 28. – Badacsonytomaj, 1945. március 25.) nyugalmazott vasúti állomás előjáró. Kreutzer Frigyes veszprémi vendéglős (1827–1898) és Katz Adél (1849–1921) fia. 1945-ben Balatonfüreden, az Esterházy-telepen lakott (A balatonfüred–balatonarácsi fürdőtelep része, 1925-ben az egész úgynevezett Esterházy / Eszterházy-telepet a Közszolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetségének [KANSz] államvasúti csoportja MÁV tisztviselők üdülőtelepének bérelte ki. Napjainkban többségében magánházak állnak itt, továbbá később ezen a részen bővítették a balatonfüredi állami szívkórházat, itt épült meg a balatonfüredi „Honvéd szívkórház”, illetve a MÁV szanatórium is, valamint az Annabella szálló.). Korábban Székesfehérváron volt vasúti tisztviselő. A badacsonytomaji római katolikus egyházi halotti anyakönyv bejegyzése szerint március 24-én hunyt el, és 28-án temették el Badacsonytomajon. A 2. felesége (Ondrádi Erzsébet, 1941-ben Székesfehérváron kötöttek házasságot) is ezen a vonaton utazott, – a balatonszentgyörgyi¹³ állami halotti anyakönyv bejegyzés szerint – ugyanaznap –24-én – halt volna meg Balatonszentgyörgyön, és szintén bombatámadás áldozata lett. A feleség halála 1950-ben lett bejegyezve. Halála sem a badacsonytomaji állami és sem a római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyi római katolikusban (1945. évi bejegyzések) igen. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Valószínűleg Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Nárai Károly és feleségének neve egyetlen II. világháborús emlékművön sem szerepel.
10. Horváth József (Horvátország, 1898?/1903? – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) vasúti üzemi altiszt, fülei lakos. Valószínűleg 1945 márciusában a balatonfüredi vasútállomásra volt beosztva. A badacsonytomaji polgári halotti anyakönyvben igen, a római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyiben igen. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Halálát a balatonszentgyörgyi állami anyakönyvben is bejegyezték, 1950-ben. Lehetséges, hogy valójában Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Elképzelhető, hogy az ő neve szerepel a balatonfüredi II. világháborús emlékművön. Életkoraként az állami anyakönyvekben 47 év, míg az egyháziban 42 év van feltüntetve.
11. Füle – Fejér megyei település Fejér és Veszprém megye határán, Polgárditól nyugatra. Áthalad rajta az 1898-ban megnyitott Budapest – Börgönd – Szabadbattyán vasútvonal, ami később kiegészült Tapolcáig az észak-balatoni vasúttal.
12. Szenyéri / Szenyéry Károly (Füle, 1920. április 24. – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) vasúti állomás kiadó őr, fülei lakos. 1920. április 29-én keresztelték meg, szülei: Szenyéri Imre és Csarmasz / Csarmaz Vilma. Valószínűleg 1945 márciusában a balatonfüredi vasútállomásra volt beosztva. Halálát a balatonszentgyörgyi állami anyakönyvben is bejegyezték, 1950-ben. A badacsonytomaji római katolikus egyházi halotti anyakönyvben nem szerepel, viszont a balatonszentgyörgyiben igen, annak ellenére, hogy az egyházi anyakönyv bejegyzése szerint is a vallása evangélikus református volt. Eszerint légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte Balatonszentgyörgyre. Balatonszentgyörgyön temették el, március 28-án. Lehetséges, hogy valójában Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Valószínűleg az ő neve szerepel a fülei II. világháborús áldozatok emlékművén, valamint a badacsonytomaji emlékművön is.
13. Balatonszentgyörgy. Somogy megyei település a marcali járásban, a Balaton délnyugati csücskénél. A balatonszentgyörgyi anyakönyvekben van még egy 1945. március 25-én, bombatámadás következtében elhunyt személy, a 42 éves, a kiskőrösi lakos Tátrai József (Nagykosztolány, 1903. május 4. – Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között, 1945. március 25.) MÁV távírdamester. Elképzelhető, hogy ő is a balatonfüredi vasútállomáson volt beosztva, és a menekítővonattal távozott Balatonfüredről. A római katolikus halotti anyakönyv bejegyzése szerint a halál oka bombasérülés, és légitámadásban megsérült vasúti szerelvény vitte az elhunytat Balatonszentgyörgyre. 28-án temették el Balatonszentgyörgyön. Halálát – ugyanitt – az állami anyakönyvben 1950-ben jegyezték be. Valószínűleg Badacsonytomaj és Balatonszentgyörgy között halhatott meg útközben a vonaton. Vele együtt összesen minimum 10 halálos áldozata volt a március 24–25-i badacsonytomaji légitámadásnak. Tátrai József MÁV távírdamester neve valószínűleg egyetlen II. világháborús emlékművön sem szerepel.

TÓTH-BENCZE TAMÁS

A BALATONFÜREDI „TÖRLEY”-VILLA LEGENDÁJA

Néhány éve többen is érdeklődtek a „balatonfüredi Törley-nyaraló” után. Úgy gondolom mostanra talán elérkezett az idő, hogy végre tiszta vizet öntsünk a pohárba, vagy legalábbis megkíséreljük tisztázni ezt a kérdést.

Törley József családjának története a XVII. századba nyúlik vissza, amikor az egyesített keresztény seregek Lotharingiai Károly herceg fővezérlete alatt Budát ostromolták, hogy visszavegyék a törököktől. Egy Schmierl nevű német lovag különösképpen kitüntette magát a hitetlenek elleni harcban. Leszármazottja, Schmierl Károly Ágost, aki néhány évtizeddel később már Újvidéken élt, császári és királyi fourier (szállásmester, élelmezési altiszt) volt.

Károly Ágost fia, János (1768? – 1825?/1826?) Laudon császári generális futárja lett. Mikor a harcban megsérült, a tábornok levelet küldött Szabadka város magisztrátusának (tanácsának), kérve a tanácsurakat, adjanak munkát a járóképtelenné vált Schmierl Jánosnak, hősies és példás magatartásának elismeréseképpen. A sérült vitéz katona jutalma a bács megyei Küllöd jegyzői állása lett, ahol azonban háza néhány évvel később kigyulladt, és a rokkant harcos benne égett.

Fia Valentin (1823? – 1900) atyja példáját követve katonának állt, részt vett az 1848-49-es szabadságharcban. Kétségtől jól hangzik az a verzió, miszerint a szabadságharc hatására, és hazafias felbuzdulásból tette volna, de a nevét Törley Bálintra hivatalosan csak jóval később, 1862-ben magyarosította. A vadászhadnagy Schmir Valentin a szabadságharc leverése után követte Kossuth Lajost a száműzetésbe – emigrációba, ahol Kossuthtól írásos dicséret elismerést kapott, amelyet élete végéig ereklyeként őrzött. A magyar név kiválasztásában valószínűleg az is szerepet játszott, hogy eredeti német neve, Schmir [egyes források szerint: Schmierl], a schmieren-ből illetve a streichen-ből származik, ami annyit jelent magyarul, mint kihúzni, törölni (véltetően ebből is lett Törley).

Törley Bálintnak és feleségének Vojnits/Vojnich [eredetileg Antal vagy Antalfi, illetve Antalfy] Máriának – a jelenleg rendelkezésre információk alapján – négy fia és egy lánya született: Antal Simon Bálint (1854–1899), Gyula Lajos József (1856–1935), József Ernő Félix (1858–1907) és Ilona Eulália Rozália (1859–1890), végül 1862-ben: Dénes Jenő. Utóbbi valószínűleg még

gyermekkorában elhunyt, mert a továbbiakban már nem találkozni a nevével. József Ernő Félix és Ilona Eulália Rozália keresztelési bejegyzése a szabadkai római katolikus Szent Teréz plébánia keresztelési anyakönyvében duplán szerepel, a második, az 1873. évi januári keresztelések között, az 59. és 60. sorszámmal. Itt az anya neve mindkét esetben már „*Maria Vojnich de Bajsa*”, azaz bajsai Vojnich Mária, az apáé pedig „*Valentinus Törley*”. A megjegyzések rovatban szerepel még az is, hogy a Schmir családnév 1862-ben Törley-re változott. A szabadkai Szent Teréz plébánia 1854., 1856., 1858., 1859., évi bejegyzései között mind a négy gyermek családneve „*Schmir*”, az 1862. évben – az ötödik gyermek, Dénes Jenő esetében viszont már „*Schmier*”. Az édesanya családneve a bejegyzések sorrendjében: „*Antalfi*”, majd „*Antal*”, végül az utolsó háromnál: „*Antalfy*”. Állítólag született egy hatodik gyermekük is, ennek azonban eddig nem sikerült nyomára bukkanni.



Törley József pezsgőgyáros díszmagyarban

A fiúk szakítottak a családi tradícióval (katonai pálya) és polgári pályát választottak. Törley József a grazi kereskedelmi akadémia elvégzésekor kapcsolatba került Teofil Roederer reimsi pezsgőgyárossal, és nála francia-német kereskedelmi levelezőként alkalmazást kapott, de hamarosan már a Delbeck & Cie. cégnél dolgozott. Miután a pezsgőkészítés gyakorlati tudnivalóit elsajátította, megalapította első gyárát Franciaországban, Champagne fővárosában Reimsben. Törley József magyarországi tevékenységét Promontorban¹ kezdte. Cégét 1882. augusztus 1-én jegyezték be a budapesti cégbíróságon „Törley József és Társa” néven. A csantavéri nemesi előnevet 1896-ban kapta Törley József.² Halála után, mivel egyenesági leszármazottja nem volt, testvérei, illetve azok leszármazottjai hivatalosan csak 1908-ban szerezték meg a jogot a nemesi előnév használatához.

A pezsgőgyáros József testvérének, Gyulának (1856–1935) a leánya, Margit volt a felesége a balatonfüredi Erzsébet-szanatóriumban elhunyt Kovács Sebestény Tibornak.

Törley Margit Viktória Anna Szabadkán született 1888. december 17-én. 1913-ban, Szabadkán házasodtak össze. Kovács Sebestény Tibor Balatonfüreden hunyt el 1932. május 15-én. Kaposvárra szállították, és ott temették el. Özvegye Kaposváron hunyt el, 1954. december 30-án. A kaposvári keleti temetőben lett végső nyugalomra, férje családjának sírhelyén helyezték végső nyugalomra.

Füreden (vagy ha úgy tetszik, Arács) volt egy Sacelláry-nyaraló, a mai Táncsics Mihály utcában. Elképzelhető, hogy a Törley-család ezen a ponton kapcsolódik ugyan Füred / Arács történetéhez, de azt a jelenleg rendelkezésre álló információk alapján nem lehet megerősíteni, sőt valószínűleg teljesen kizárható, hogy a Törley-családnak valamikor saját nyaralója lett volna Füreden, vagy Arács. A rokoni kapcsolat a Törley és a Sacelláry család között valós, az nem lehetetlen, hogy Kovács Sebestény Tibor 1932-ben, halála előtt a Sacelláry-nyaralóban tartózkodott a feleségével együtt, ott rosszul lett, innen beszállították az Erzsébet szanatóriumba, ahol elhunyt. Viszont az is lehetséges, hogy egész egyszerűen Balatonfüredre jött kezelteni magát, de ezt nem élte túl.

A 2064-es sorszámú birtoklap (vagy teleknyvi betétlap) szerint a 3136 helyrajzi számon szereplő 1518 négyszögölnyi területű – szántó (és villa) besorolású – ingatlant a téglaházi dűlőben 80 000 000 Koronáért 1926. július 23-án [a telekjegyzőkönyv-

be 1926. október 30-án, 2062-es folyószámon jegyezték be] vásárolta meg Hillmayer Ignáctól és Grünwald Saroltától ifjabb Sacelláry / Saczelláry / Szaczelláry Györgyné Hudacsek Nelly budapesti lakos.

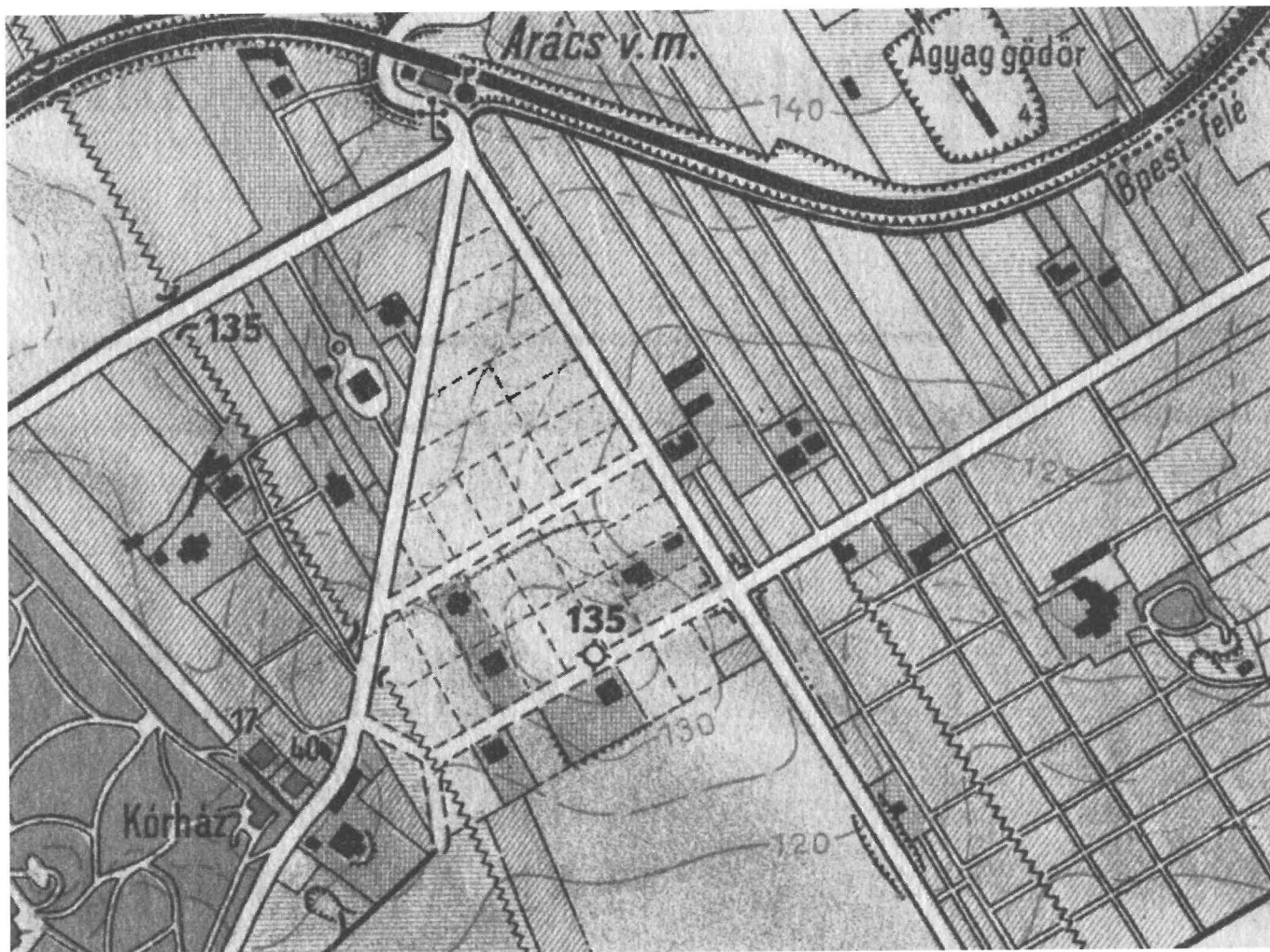
A Sacelláry-nyaraló 1927 nyarán valószínűleg már elkészülhetett, ugyanis a Színházi Élet 1927. évi 28. számában a következő olvasható: „*Füreden viszont ifj. Sacelláry György és felesége Hudacsek Nelly egy aranyos kis házat építettek, annak a felszentelőjére rándult le nagyobb társaság.*” Hudacsek Nelly sikeres énekesnő volt, aztán férjhez ment Sacelláryhoz 1912-ben, és a következő évben visszavonult a színpadról. 1916-ban és 1917-ben is Füreden nyaralt. Dr. Hudacsek (eredetileg: Chudacsek) Emil orvos Hudacsek Nelly (Johanna Kornélia) testvére (öccse) volt. 1928. február 13-án kötött házasságot Budapesten györfalvi Csete Máriával, györfalvi Csete Antal és Fodor Ida leányával. Dr. Hudacsek Emil később felesége családi nevére változtatta vezetéknevét. Ő, és családja a balatonarácsi, Passuth Lászlóról elnevezett (korábban II. sz. katolikus) temetőben nyugszanak.



A Sacelláry-nyaraló
(Képeslap – leltári azonosító száma: 1907
Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A Sacelláry-villát 30 000 Pengőért 1934. május 5-én vásárolta meg Szász Menyhértne Marschalkó Lea / Lia (Karolina) budapesti lakos. Az 1940-es háztulajdonos nyilvántartás szerint ez az épület volt a Petőfi Sándor u. 13. sz. A (fő)bejárat a Petőfi Sándor utcáról nyílt, az 1928-as Balatonfüred-fürdő térkép szerint egy hosszabb út vezetett az előtte levő parkosított részen át, a villához.

A két nyaraló (a Sacelláry- és a Csete-villa) majdnem egymás mellett volt. Napjainkban már egyik sem látható.



Balatonfüred-fürdő 1928-ban kiadott térképének vonatkozó részlete

(Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

A Törley-családnak tulajdonított villa a mai Deák Ferenc utca (ex Csányi, később Beloianisz) 23. alatt található. Valójában Szabó Lajos vendéglős, a budapesti Debrecen étterem (VII. kerület, Rákóczi u. 88.) tulajdonosa építtette. A budapesti Debrecen étterem épülete napjainkban már nem látható, 1962-ben, a Szabadság szálloda új szárnyának építésekor lebontották.

Mivel a tulajdonos vendéglős volt, az épület alatt kialakított nagyméretű borospincében az ott tárolt italok között jelentősebb készlet Törley-pezsőt is tartott. Elképzelhető, hogy a balatonfüredi-arácsi ingatlanszerzése részben annak volt köszönhető, hogy valamikor itt is egy vendéglátóhelyet szeretett volna beindítani. Annyi bizonyos, hogy közvetlenül a II. világháború vége után az arácsi és füredi lakosok közül jó néhányan az innen – a valószínűleg átmenetileg felügyelet nélküli épületből – származó (többek között Törley) palackok tartalmával enyhítették torkuk szárazságát. Feltehetően inkább erre vezethető vissza az a – téves – vélekedés, hogy a nyaraló, és

az alatta található borpince valamikor a Törley-család birtokában lett volna.

A Balatonfüred, Deák Ferenc u. 23. sz. alatti ingatlanon található nyaralóépületről

Az 1940-es balatonfüredi háztulajdonos-jegyzék kimutatása szerint ekkor a szóban forgó Deák Ferenc (akkor Csányi) utca, valamint a tőle nyugatra fekvő, úgynevezett Esterházy-telepen, a Balatonfüred felőli oldalán ugyan számon (nyilván) tartottak már több lakó-, illetve nyaralóépületet, de a kérdéses ingatlanon még nem. Ezt erősíti meg az, hogy miért csak egy 1960 körüli térképvázlaton látható először az épület alaprajzána körvonala. A füredi nyaraló az 1952-es államosítást követően az Országos Szakipari Vállalat üdülője lett, egészen az 1990-es évek közepéig. 1993 és 1995 között a vállalat a füredi üdülőingatlanát eladásra hirdette meg, amely valamikor ezt követően magánkézbe került, a sorok írása idején (2021) felújítva, Gyetvai-villaként fogadja az érdeklődőket, kiállítóterként is funkcionál. A

telek Deák Ferenc utcai oldalán az új tulajdonosok, a Gyetvai-fivérek az ezredforduló tájékán egy többemeletes, 72 lakóegységből álló luxusapartmanház-együttes építését kezdték meg, és 2006-ban teljesen elkészült a „Villa Alba”. Az interneten közzétett³, „*alapos levéltári kutatáson alapuló közlés*” többek között attól is vérezik, hogy szerinte „*A térség átalakítása a XIX. század közepén indult el, az első épület Peremartoni Nagy Sándor háza volt, amit feleségéről Mädy Villának neveztek el. A század második fele és a XX. század eleje a villaépítések ideje volt a Balaton partján, amiben Balatonfüred élen járt.*” Az is csak többé-kevésbé helytálló, hogy a Peremartoni-nyaraló lett volna az első épület. Id. Peremartoni Nagy Sándor (Temesvár, 1883. március 11. – Sümeg, 1978. december 13.) 1920-ban vásárolt telket Balatonarácson, a hivatkozott nyaralójuk 1923-ban már készen állt. Előtte viszont már elkészült néhány nyaraló mai Táncsics Mihály utcában, valamint a mai Mikes Kelemen utcában az egykori, Balaton Gyöngye néven is ismert soktornyos villaépület – amelynek lebontása után ennek helyén készült el, a közelmúltban szintén lebontott Brázay-nyaraló, utóbbi helyén luxus lakópark épül. Viszont a balatonföldvári Törley-házat tényleg a pezsgőgyáros Törley József építtette, ez az államosítás követően egy darabig a RIV Golyóscsapágy Üdülő volt, majd a Szolnoki Polgármesteri Hivatal Üdülője lett.

A rendelkezésre információk alapján Deák Ferenc u. 23. sz. alatti épületnek – volt Szabó-villa – helyet adó ingatlan az 1858-as arácsi kataszteri térkép szerint valószínűleg az arácsi Kiss József birtokában volt, aki ezt feltehetően földművelésre (szántó vagy rét) használhatta.

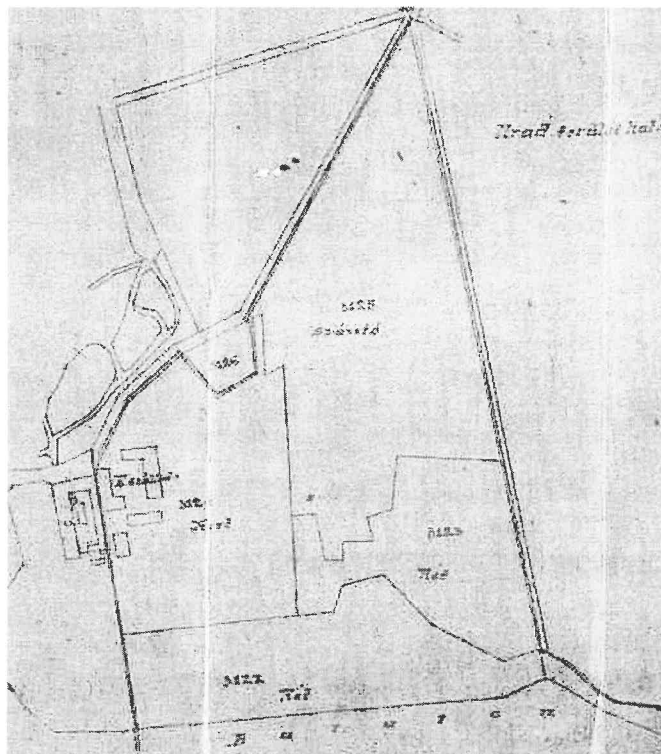
1918-ban már több más kisebb földterülettel együtt a gróf Esterházy család birtokában volt, a 3125-ös helyrajzi számon nyilvántartva, telektulajdonosként gróf Esterházy Mária Anna volt bejegyezve. A terület a kataszteri nyilvántartó lap meghatározása szerint szántó, illetve a 3123-as nádas, szántó, továbbá a 3127-es rét volt.

A fürdőtelepi Esterházy-birtokot, azon belül a 3123 és a 3125 helyrajzi számú birtokrészletet 1912-ben írták öröklés jogcímén Esterházy Mária Anna grófnő nevére.

Az ekkor 2069-es füredi telekjegyzőkönyvi betétlapon (amely a Veszprém Megyei Levéltár őrizetében található, a továbbiakban: VEML) nyilvántartott uradalom 4 részből állt. Jogállása: nemesi birtok.

Úgy mint:

- 1.: 3122. helyrajzi számon nádas a Balatonra dűlőben: 7 hold és 884 négyszögöl terület
- 2.: 3123. helyrajzi számon nyilvántartott rét a Balatonra dűlőben: 6 hold 1158 négyszögöl
- 3.: 3124. helyrajzi számon: „Savanyúvizi vendéglő” (és kert) a Balatonra dűlőben: 10 hold, 185 négyszögöl.
- 4.: 3125. helyrajzi számon: szántó a Balatonra dűlőben: 14 hold 1162 négyszögöl



Forrás: Balatonfüredi uradalmi birtok térképe [S 98 – No. 48/10.] | Térképek | Hungaricana

1919 szeptemberében a 3123 és 3125. (akkori) helyrajzi számú birtokrészlet átírták a pápai Darány Ágoston nevére (vétélár: 20 000 korona, az adásvételi szerződés dátuma 1919. március 20.), a megváltás jogának fenntartásával. Az ingatlan átvezetésre került a 2222. nyilvántartási számú teleknyvi betétbe (VEML).

1920. november 10. a családi tanács úgy döntött, visszavásárolják a területet a megváltási vételáron, 20 000 koronáért.

1920. november 25-én gróf Esterházy Mária Anna Tatán feleségül ment zu Wykradt und Isny Quadt Sándor József herceghez.

1923. június 10.: a 3123. és 3125. hrszú ingatlanra nézve az 1920. évi XXXVI. tc-ben szabályozott megváltási eljárás megindult, a tulajdonjogot visszajegyezték gróf Esterházy Mária Anna nevére.

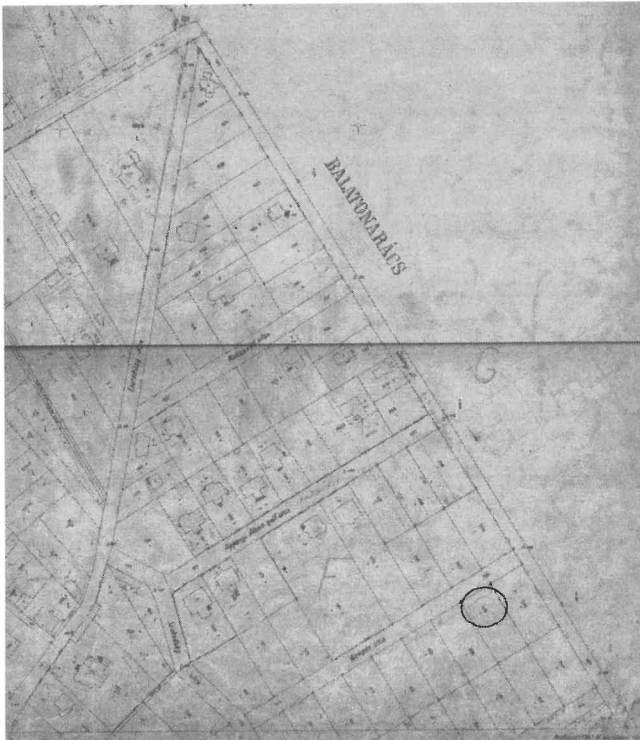
Egész pontosan: a házasságkötés révén nagykorúsított herceg Quadt Sándorné született gróf Esterházy Mária Anna (Tata, 1898. október 5. – Isny, 1952. január 21.) nevére.

Az 1920-as évek közepén megközelítőleg 73 telekre parcellázták a 3125. (és részben a 3123.) helyrajzi számú, a 2222-es telekkönyvi betétben nyilvántartott birtokrészt.

Az első eladására az 1927. május 27-i keltezésű adásvételi szerződés alapján történt. Mivel ez egyáltalán nem érinti a szóban forgó ingatlant és épületet, továbbá a tárgyalt villa ügyét közvetlenül nem érintő ingatlaneladások sem, úgy vélem, ezeknek ismertetése az érthetőség miatt nem szükséges.

1940-ben megváltoztatták a balatonfüredi telekkönyvi nyilvántartási rendszer sorszámozását. A korábbi 2222-es telekjegyzőkönyvi betét új sorszáma 381-es lett, egy teljesen új betétlapra vezették át, az egyes parcellák helyrajzi számozása is teljesen megváltozott. Ez az új (381-es számú) telekjegyzőkönyvi betét már nem a VEML, hanem a balatonfüredi földhivatal őrizetében van, annak egy, külső raktárában található.

A mai Deák Ferenc u. 23. sz. alatti ingatlan vonatkozásában 1943-ig nem történt változás, a terület tulajdonosa továbbra is herceg Quadt Sándorné gróf Esterházy Mária Anna maradt.



Az Esterházy-telep az 1940-es balatonfüredi kataszteri térképen, jobboldalt, alul, a villa helye bekarikázva

Forrás: HU MNL VeML XV.11.b. Balatonfüred HKR Nyilvántartási térkép (Belterület), 1940.⁴

1943. január 7-én az 1943. január 2-án kelt adásvételi szerződés alapján (a vételár: 42 000 Pengő) a 381-es számú telekkönyvi betétlapon, az I/1–3 sorszámon nyilvántartott 1600. hrsz. (az akkori Wekerle u. 25. sz.); 1601. hrsz. (Wekerle u. 14. sz.); és az 1602. hrsz. (Wekerle u. 12. sz.) ingatlanok tulajdonjogát átvezették a budapesti lakos Szabó Lajos nevére. Az egykori Wekerle Sándor utca többé-kevésbé a mai Erkel Ferenc utcának felel meg.

1943. május 28-án, az 1943. május 20-án kelt adásvételi szerződés alapján (vételár: 53 250 Pengő) a 381-es számú telekkönyvi betétlapon, az I/1–4 sorszámon nyilvántartott 1596., hrsz. (Wekerle u. 20.); 1597. hrsz. (Damjanich u. 18. sz.); 1598. hrsz. (Damjanich u. 16.); 1599. hrsz. (Wekerle u. 27.) ingatlanok tulajdonjogát átvezették a budapesti Szabó Lajos és felesége, Neuberger Margit nevére.

A fenti négy (1596., 1597., 1598., 1599. hrsz.) ingatlan az 1499. sz. telekjegyzőkönyvi betétbe lett átvezetve.

1943. május 29-i dátumozással Bán Károly veszprémi építész elkészítette a később az 1599. hrsz. [az építkezéshez készített helyszínrajzon 1859/14., 16., 17., és 18. helyrajzi szám, illetve 67., 69., 77. és 78. parcella szerepel] ingatlanon felépült ház tervrajzát (a helyszínrajz és tervrajz egy példánya a Veszprém Megyei Levéltárban található), amit 1943. augusztus 18-án, a 4236/43 sorszámon jóvá is hagytak. Az építkezés feltehetően csak ezt követően indult meg. Az épület eredetileg kétszintesnek (pince, a földszintes lakószint, valamint a padlástér) épült. A földszinti részen – középen – kapott helyet a bejárat – a Wekerle (a mai Erkel Ferenc) utca felőli oldalon, az előszoba, a hall és a veranda, utóbbiról a Balatonra nyílt kilátás, ekkoriban ugyanis a telektől a Balatonig nem még volt beépítve, illetve a verandáról lépcsőn lehetett lesétálni az ingatlanon kialakított parkba. A bejárat mellett az egyik oldalon volt a lejárat a pincébe, illetve a feljárat a padlástérbe, továbbá itt került kialakításra a kamra, a konyha, a cselédszoba, a tálaló és az ebédlő. A másik felén – az akkori Csányi (a mai Deák Ferenc) utca felőli oldalon – helyezkedett el a wc, a fürdőszoba, a ruhatár, a háló, valamint a szalon.

A pince alaprajza alapján az egyik oldalon három raktárhelyiség és a mosókonyha, középen a közlekedő, az alagsori wc, a nagy borpince és a szerzőtároló kapott helyet. A másik – az akkori Csányi (a mai Deák Ferenc) utca felőli oldalon – helyezkedett el a széntároló, a műhely, valamint a garázs. A tervrajzok alapján úgy tűnik, a tetőtér eredetileg osztatlan terű lehetett.

Az épület teljesen valószínűleg csak a háború befejezése után készült el. Az 1944-es balatonfüredi lakónyilvántartási/összeírási jegyzékben mindenestre még sem Szabó Lajos, sem Szabó Lajosné Neuberger Margit nem szerepelt.

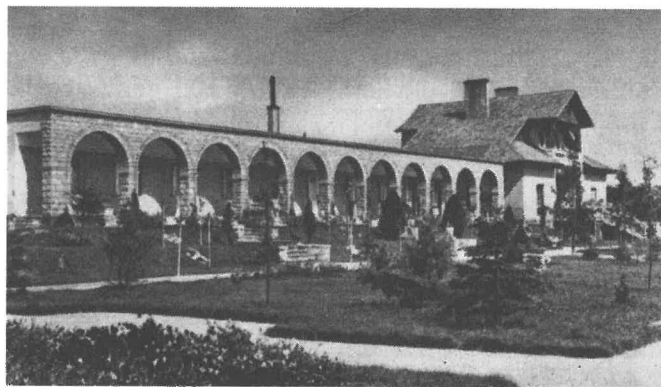
1943. június 16-án, az 1943. január 2-án kelt adásvételi szerződés alapján, a 381-es számú teleknyvi betétlapon, az I/4 sorszámom nyilvántartott 1603. hrsz. (Wekerle u. 23. sz.) ingatlan tulajdonjogát átvezették a budapesti lakos Szabó Lajos nevére.

A fenti négy (1600., 1601., 1602., 1603. hrsz.) ingatlan az 1468. sz. telekjegyzőkönyvi betétbe lettek átvezetve.

1943. október 13-án, az 1943. június 24-én kelt adásvételi szerződés alapján (vételár: 15 000 Pengő) az 1468-as telekjegyzőkönyvi betétben az 1–2. sorszámom nyilvántartott 1600., és 1601-es hrsz. ingatlan tulajdonjogát átvezették a kiskorú Szabó László Lajos (1952-ben elhunyt) nevére. Ő a budapesti vendéglős korábbi házasságából született.

A villa építésével kapcsolatban 1944 folyamán több ügyirat is keletkezett, ezekből azonban a VEML által őrzött irategyüttesben sajnos már semmi nem található meg, valószínűleg elvesztek, vagy megsemmisültek. Valamikori meglétükre csupán a balatonfüredi községi iratok nyilvántartásában (iktatókönyv) található utalás.

Lehetséges, hogy a Csányi–Wekerle–Damjanich utcák által határolt területen kívül Füreden még voltak más ingatlanjuk, illetve házuk, például az Esterházy utcában, ezt azonban teljes bizonyossággal eddig nem sikerült beazonosítani, valamint ezzel a cikk nem foglalkozik. A korabeli, 1943 és 1950 közötti házadó kivetésekből ugyanis ez sem állapítható meg, ezekben Szabó Lajosné <sic!> háztulajdonosként ugyan szerepel, de Esterházy-telep megjelöléssel, illetve az Esterházy utcában, továbbá 1947-ben, és 1948-ban Szabó Lajos is, mint, egy egyszobás lakóépület tulajdonosa. Megjegyzem, Szabó Lajosné esetében minden esetben több szobás lakóépületről van szó, de az nem derült ki, hogy esetleg Neuberger Margitról lehet-e szó.



A villa az 1960-as években

(Képeslapok – leltári azonosítójuk: 1423, 1588, 1924
Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

1949. január 10-én Szabó Lajos a balatonfüredi ingatlanokat részben vagy teljes egészében átíratta felesége nevére. (Felesége képviselőjében dr. Forgó József budapesti ügyvéd járt el a balatonfüredi járásbírószágon. A megbízást Neuberger Margit 1949. január 8-án állította ki. Ugyanezen a napon a férj és feleség vagyonmegosztási szerződést is kötött dr. Antalffy Zsirus Aladár budapesti közjegyző előtt.) Ez vélhetően az 1948-as politikai fordulat miatt következett be, és inkább egyfajta vagyonmentési kísérlet lehetett, sőt a rendelkezésre álló információk alapján Szabó Lajos és Neuberger Margit formailag („de jure”) el is váltak. Az, hogy „de facto” így is volt-e, erőteljesen megkérdőjelezi, hogy Neuberger Margit mintegy másfél évtizeddel később a Szabó Lajos halálhírét közre adó gyász értesítésben az elhunytól, mint „drága férjem”-ről ír. Úgy tűnik azonban a vagyonmentési kísérlet nem volt túlságosan eredményes.

1952-ben a Szabó-házaspár füredi ingatlanait (is) államosították, kezelőjük / használójuk az építésügyi minisztérium lett. A ház (300 négyszögöl, 1599 hrsz.), és a mai Deák Ferenc utca melletti rész (325 négyszögöl, 1596 hrsz.) a 246/1952 határozat alapján az 1784-es telekkönyvi betétbe lett átvezetve.

Az 1950-es években (ez pontosabban nem ismert) a rendelkezésre információk alapján Szabó Lajosné a Német Szövetségi Köztársaságba (Nyugat-Németország) távozott.⁵

1959-ben az ingatlanok kezelője az Építésügyi Minisztérium Épületfestő Mázoló és Üvegezési Vállalat volt. Ez valószínűleg az Országos Szakipari Vállalat elődje lehetett, később az épület ennek az üdülője lett, egészen az 1990-es évek közepéig. 1993 és 1995 között a szakipari vállalat a füredi üdülőingatlanát eladásra hirdette meg, amely valamikor ezt követően magánkézbe került, a sorok írása idején (2020) felújítva, Gyetvai-villaként fogadja az érdeklődőket, kiállítóterként is funkcionál. Az ingatlan(oka)t jelenleg a 318/1, valamint a 318/2 helyrajzi számon tartják nyilván. Az épület a 318/1 hrsz. ingatlanon áll.



A villa napjainkban

Az építtető Szabó Lajos 1884. június 18-án született Magyaróváron. Budapesten, a II. kerületben, 1938. június 6-án kötött házasságot a Mosonban, 1904. március 14-én született Neuberger Margit-

tal.⁶ Szabó Lajos vendéglős – karrierjét állítólag az Astoria szállodában kezdte liftesfiúként –, aki az 1920-as évek közepétől, megközelítőleg 1950-ig, az államosításig – egyéb (hitelesen nem megerősített) források szerint 1960-ig – volt a budapesti Debrecen étterem (VII. kerület, Rákóczi u. 88.) tulajdonosa. Utóbbi nem nagyon valószínű, az viszont nem zárható ki, hogy még egy ideig megengedték neki, hogy itt lakjon. [Szabó Lajos 1945-ben – korábbi „nyilas szervezetekhez kötődő kapcsolatai” miatt igazolási eljárás alatt is állt, majd többször indult ellene eljárás, „árdrágítás” miatt.] 1964. december 9-én elhunyt. A hamvait tartalmazó urnát 1965. január 11-én helyezték el a farkasréti temető kolumbáriumában (Belelőtér/0/0/415 számú fülke). A temetkezési hely használati joga 2015-ben lejárt.⁷ A haláláról szóló gyász értesítés a Magyar Nemzet 1965. január 8-i, illetve a Népszabadság 1965. január 9-i számában, a halálozási rovatban jelent meg: „*Drága férjem, Szabó Lajos, a Debrecen étterem volt tulajdonosa elhunyt. Hamvait [folyó]. hó 11-én fél 10 órakor helyezzük a Farkasréti temető kolumbáriumában.*”



Szabó Lajos vendéglős, a volt Debrecen étterem tulajdonosának portré-fényképe az 1940-es évekből

Forrás: <https://www.europeana.eu/en/item/2048128/495551> – a kép eredetije a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum tulajdonában

Jegyzetek:

- 1 Promontor, 1886-tól Budafok.
- 2 Ferenc József császár és magyar király 1896. április 1-jén, Bécsben, Törley József pezsgőgyárosnak – ipari és közgazdasági munkásságért – magyar nemességet, címert és a csantavéri előnevet adományozta.
- 3 A Gyetvai-villa honlapján (<https://www.villagyetvai.hu/hu/>) mindenestre 2020 júniusának közepétől már nem nincs fenn a villának a Törley-családhoz köthető története, időközben ezt levették. Az is igaz viszont, hogy az alábbi még jelenleg (2022-ben) is olvasható itt: „*A villa az egykori Esterházy birtokon áll. Az épületet a II. világháború előtt Szabó Lajos, a budapesti Debreczen Étterem tulajdonosa birtokolta.*”
- 4 Az 1940-es állapotokat tükröző balatonfüredi kataszteri térkép 1943-ban került kiadásra, a Magyar Királyi Állami Nyomdában, Budapesten készült. A már 1940-ben meglévő épületek alaprajza a térképen eleve fel volt tüntetve, köztük a volt Sacelláry-nyaraló, amely ekkor már Szász Menyhértne Marschalkó Lia tulajdonában volt, továbbá a Csete-villa, valamint a többi épület is. A Szabó Lajos-féle (a mai Gyetvai) villát és a hozzá toldott hosszúkás épületet utólag, kézzel, ceruzával, és valószínűleg az 1950-es évek második felében rajzolták rá. A térképen látható Kolozsvári utca a mai Liszt Ferenc utcának, az Apponyi Albert gróf utca a mai Mikes Kelemen utcának felel meg. A Szabadság utca elnevezése nem változott.
- 5 Az adatközlő – legifjabb Bisits László, Neuberger Margit testvérének (nővére) unokája – az alábbiakról tájékoztatott 2020 júliusában: „... *Margit, azaz Keri a 40-es évek végén, vagy az 50-es évek elején disszidált Münchenbe. Én ott találkoztam vele, akkor testvérével élt viszonylagos jómódban az Englischer Gartenban, nem messze az Isartól. Családi legenda szerint két vasúti vagonban vitték ki, amijük volt. A villával kapcsolatban szintén emlékszem, cirka 40 éve, ezüstöt ásni mentünk. Bisits nagypapa előre gondolkodva a családi ezüstöt beolvasztotta és tömbök formájában elásta, helyesebben az apám ásta el egy platánfa tövében. Úgy 60–70 kg lehetett. A 80-as években engedélyt kért a MNB-től [Magyar Nemzeti Bank] a kiásásra. Másodszorra meg is lett, a vízmű fémdetektorával lett megállapítva a hely. Annak rendje és módja szerint fel kellett ajánlani a magyar államnak, mert nem tudta az öreg bizonyítani a származását. Azért annyit kaptak belőle, amiből egy balatoni kis házat vettek. Ezeket a történeteket apámtól hallottam, aki már 5 éve halott. ...*” – Elképzelhető viszont, hogy mindez tényleg csupán a családi legendárium része, mert tudomásom szerint sem addig, sem azóta nem került elő ilyen „régészeti lelet”, nemhogy az ingatlanon, de a környéken sem. A területen nagyszabású építkezések is zajlottak 1980 előtt, komoly földmunkákkal, lehetséges volna, hogy nem figyeltek fel ilyen „aproságra”? További kérdést vet fel az, ha amennyiben Margit és a másik testvére valóban disszidált, akkor hogyan vihettek magukkal két tehervagonnyi értéket ki az országból? A Bisits nagypapa mikor ásta el, vagy ásatta el a fiával az ezüstöt? A világháború végén, vagy később? Bisits László nagymamája, Neuberger Julianna 1900-ban született Mosonmagyaróváron. Dr. Bisits László János székesfővárosi iskolaorvossal 1929-ben, Budapesten kötöttek házasságot. A Bisits nagymama 1946-ban, autóbalesetben hunyt el. – A Magyar Nemzeti Banktól azzal kapcsolatban, hogy az 1980-as évek folyamán kért-e engedélyt dr. Bisits László vagy ifj. Bisits László, beolvasztott és elásott ezüst kiásására, a következő válasz érkezett: „*Tájékoztatom, hogy megvizsgáltuk az MNB irattárában fellelhető anyagokat, azonban kutatásunk nem vezetett eredményre. Információk és adatok hiányában sem megerősíteni sem cáfolni nem áll módunkban a megkeresésben leírt történet hitelességét.* – Annyi bizonyos, hogy a Bisits-családnak valószínűleg valami köze lehetett a balatonfüredi villához, mert az 1944-es iktatókönyben szerepel Szabó Lajos és dr. Bisits László balatonfüredi villájának ügye, továbbá Szabó Lajos és dr. Bisits László ezzel kapcsolatos fellebbezési ügye is. Maguk az iratok nem maradtak fenn, legalábbis a balatonfüredi községi iratok között nem. Feltehetően Bisitsék esetleg – csendestársként – anyagilag szállhattak be a villa építésébe, de ennek – a jelenleg a hozzáférhető (fennmaradt) – hivatalos iratokban semmi nyoma nincsen. Nem zárható ki az sem, hogy ez az esetleges „csendestársi” közreműködés módosulhatott talán az idők folyamán Bisitsék emlékezetében „elásott családi ezüstté”.
- 6 Szabó Lajosnak ez – a Neuberger Margittal 1938 júniusában kötött – a harmadik (ismert) házassága volt. Első házasságára vonatkozóan csak annyit tudunk, hogy valószínűleg még 1921-ben, vagy korábban elvált a korábbi feleségétől. 1921-ben kötött házasságot Jarmer Katalin Jozefával, aki 1938 január végén, 36 évesen meghalt. Ebből a házasságából született az 1952-ben, 29 éves korában elhunyt fia, Szabó László Lajos.
- 7 Szabó Lajos halálának dátuma a farkasréti temető adatközlése alapján ismert. A temetői nyilvántartás nem tartalmazza az elhalálozás helyét, és ezt eddig sajnos más forrásból sem sikerült kideríteni. Az urnafülkében van elhelyezve még az 1967-ben elhunyt Bános József urnája is. Esetleges rokoni kapcsolatot – Szabó Lajossal – nem sikerült kideríteni. A temető közlése szerint a 2015-ben lejárt [de 2022 októberében, e sorok írása idején, még meg nem szüntettet] temetkezési helyen, korábban elhelyezett Szabó Lajos esetében további információkkal nem rendelkeznek, tehát nincsen „(születési hely, idő, szülők neve, foglalkozás), egyedül a temetési dátum egyezik”, így Szabó Lajosné Neuberger Margittal kapcsolatosan sem szerepel semmilyen adat a nyilvántartásukban. Viszont 1965 óta elvileg valakinek többször is újra kellett váltania a temetkezési helyet. Valószínűleg ez a Bános József hozzátartozója lehetett. Sic transit gloria mundi.

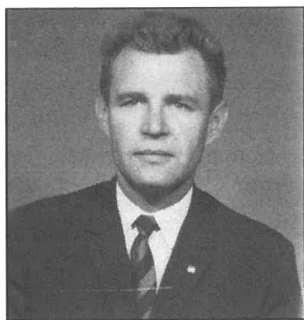
SZELLE ZOLTÁN

„AKIT TENYERÉN HORDOTT A SZÉL”

Ez év május 14-én, az évanynyitó vitorlabontó ünnepség keretében, egy újabb emléktábla avatására került sor a Tagore sétány elején lévő Rózsakertben.

Az emléktábla a 2010-ben elhunyt balatonfüredi TOLNAY KÁLMÁN (LÁSZLÓ) emlékére került elhelyezésre a Balatonfüred Város Önkormányzatának támogatásával, a Balatonfüred Városért Közalapítvány lebonyolításában, egy széles tisztelői kör közadakozásából. Az ünnepi, méltató beszédet népes közönség előtt Böröcz István a Balatonfüredi Turisztikai Egyesület elnöke, a Balatonfüredi Yacht Club ügyvezető igazgatója tartotta. Ezután a táblát leleplezte, majd a megemlékezés koszorúját elhelyezte a fiú Tolnay László és az unoka Tolnay Péter jelenlétében dr. Kontrát Károly államtitkár, a térség országgyűlési képviselője, dr. Bóka István Balatonfüred polgármestere, Gerendy Zoltán a Magyar Vitorlás Szövetség elnöke, Holczhauser András főtitkár, Varga Lajos a Balatonfüredi Yacht Club elnöke és dr. Ugron Gáspár Gábor a Balatoni Yacht Club elnöke.

A balatonfüredi, kiváló vitorlázó és sportszerű életű ember életrajzával szeretném megismertetni az olvasókat.



A kishajó tervező, kétszeres olimpikon, Kék-szalag verseny győztes és többszörös magyar bajnok vitorlázó Balatonfüreden, az 1921-ben megépült Balatoni Yachtépítő Rt. szolgálati lakásában született 1924. november

28-án. Azon a helyen, ahol most a Balatonfüredi Yacht Club (röviden BYC) klubháza található.

A tősgyökeres balatonfüredi szüleinek – Tolnay Kálmán és Kéri Lídia – házasságából négy gyermeke született, köztük Kálmán, akit később a családot követve mások is már csak Lászlónak (Lacinak) szólítottak. Gyakran még a hivatalos megnevezésekben is előfordult. Nős volt, egy fia és egy unokája született.

A fiatal Tolnay Kálmán életpálya választásában irányt mutatott az édesapja munkássága. Ugyanis id. Tolnay Kálmán már 16 éves korában matrózként kezdett szolgálni 1901–1903 között az Ádám Károly tulajdonában lévő KISHAMIS nevű vitorlásra, amelyik 1896-ban a Stefánia Yacht Egyesület hajóépítő műhelyében épült. Ezután szerette meg egy egész életre a hajózást és a hajókkal való foglalkozást. A vitorlázás és a hajósmesterség tudományára dalmát hajósok tanították meg sok társával együtt, akikkel a Balatonon 1911 és 1924 között sokat hajózott. 1908-tól 1955-ig, a nyugdíjba vonulásáig a hajóépítő üzemben dolgozott, mint vitorlavarró, térmester és művezető. Elsajátítva az asztalosmesterséget 1920-ban a jachtépítő üzem vezetője is volt. Az ő nevéhez fűződik a vitorlavarrás hazai bevezetése, elindítása. A vitorlaszabás-

varrás fortélyait a német Benrowitz mestertől tanulta meg Balatonfüreden. 80 éves koráig rendszeresen visszajárt a sporthajóépítő üzembe, hogy tapasztalataival segítse a vitorlakészítés fogásait, technikáját. Kezdetben feleségével és Ilona lányával a vitorlákat lenvászomból szabták-varrták, majd a textiltechnológia fejlődésével 1960 után a lenvászony anyagot felváltotta a terylén és a dacron.

Tolnay Kálmán polgári iskolai tanulmányait 1940-ben Balatonfüreden a Darányi Ignác Magyar Királyi Állami Polgári Fiú- és Leányiskolában fejezte be, majd Budapesten végzett 1944-ben a Magyar Királyi Állami Felső Ipariskola faipari tagozatán. Ez az iskolai végzettség a későbbi faipari technikus képzésnek felelt meg. Ebben az intézményben többek közt tanára volt Becske Ödön, akitől a kishajók szerkesztési, építési alapelveit, karbantartását és az építésekhez alkalmazott anyagok ismeretét tudta elsajátítani.

Az apai indíttatás, a szülői házhoz közeli Balaton és a megszerzett elméleti ismeretek hamarosan megmutakoztak tehetségében. Az első próbálkozásokat az édesapja által biztosított balatoni evezős facsónakból átalakított és szerelvényezett vitorlással tette meg. Egyre ügyesebben forgolódott a Királyi Magyar Yacht Club vízen kikötött vitorlásai között, melyre felfigyeltek a hajótulajdonos vitorlázók is. A B.H.R.T füredi Hajóépítő üzeme és a K.M.Y.C szomszédságának pedig olyan különös haszna volt, hogy az egyik klubtag, a kiváló vitorlázó Andrassy Géza gróf jóvoltából a hajóépítő igazgatója biztosított neki egy Benacsek Jenő (1943 után Hankóczy) által tervezett Balatoni dingi típusú vitorlás csónakot. A vitorlás pedig sárga színű vitorlával lett felszerelve, hogy a fiatal tehetség ver-

senybeli helyzete könnyen felismerhető legyen a többi versenyzőhöz viszonyítva. 1938-ban 14 évesen aztán ezzel a vitorlással kezdett el versenyezni, de hamarosan egy 2 személyes Kalóz vitorlásba ült át. A váltás eredményesnek bizonyult, mivel 1943-ban a magyar bajnokságban már második helyezést, majd az első bajnoki címét kormányosként – a Balatoni Yacht Clubot képviselve – 1944-ben szerezte meg.



Apa és fia 1965 körül

Tolnay Kálmánt is az édesapjához hasonlóan, már 17 éves korában a kishajók építése vonzotta. Nyári időszakban pl. munkát vállalva a hajóépítő üzemben Benacsek Jenő mellett rajzoló volt. Aláírása 1941. júliusi dátummal látható egy 20 m²-es túrajolle vitorlarajzán, melyet Bajcsy-Zsilinszky Endrének készített a hajóépítő üzem. A Felső Ipariskola elvégzése után 1944–1947 között így ezt a rajzoló munkát folytatta a hajógyárban. 1947-től 1952-ig pedig a balatonfüzfi Nitrokémia Rt.-nél szintén rajzolóként dolgozott. Miután 1952-ben visszatért a hajógyárba, először részlettervezőként, majd a Műanyag- és Sporthajó tervezőiroda csoportvezetőjeként dolgozott 1984-ig a nyugdíjba vonulásáig. Ez a 30–35 év volt a füredi Hajógyár működéstörténetének – a termelés volumenét és a nagy dolgozói létszámot illetően – a legsikeresebb időszaka, miszerint evezős csónakból, különféle vízi- és jégvitorlásból, motorcsónakból mintegy 3100 db. készült el. Sikeres vonalterv munkája volt az M7-es típusú vitorlásé és a Csillaghajó (Star) vitorlástest – tőrés hátárok közötti – fenékvonalainak módosítása.

A sporthajó gyártó üzemben az 1960-as évek közepétől a fát, mint építőanyagot lassan felváltotta az úgynevezett műanyag. Ennek a kihívásnak először a mindenkor tervező csoportnak kellett meg-

felelnie a külföldről átvett és saját gyártási tervek kidolgozásával, a prototípus hajók kipróbálásával és a változtatások átvezetésével. Ezeket a feladatokat a több mérnökből és technikusból álló kollektíva Szilágyi István osztályvezetésével és Tolnay Kálmán irányításával mindig eredményesen megoldotta, mint pl. az addigi „Balaton” vitorlás család a B16-, B18-, B21-, B24- és B31-es típusterveinek kidolgozása. Ezekből a legsikeresebb saját fejlesztés a B21-es, a legnagyobb db. számban eladott a B24-es és a legismertebb, a tengeri vitorlázásra is alkalmas B31-es típus volt.

Tolnay Kálmán (Laci) szenvedélyesen hódolt a jégvitorlázásnak is. Az 1930-as évektől a Balatoni Hajózási Rt. füredi Hajóépítő Üzemében készült kétszemélyes, 15 m² vitorlafelületű jégvitorlások terjedtek el a Balatonon. 1963-ban egy, ezen típusoknak rendezett versenyt is megnyert. 1971-ben pedig csoportjával elkészítették egy kisebb méretű, egyszemélyes jégvitorlás, a DN honosított terveit a hajógyári gyártáshoz, mely termékek nagy számban exportra is kerültek.

Az 1972-es müncheni olimpia vitorlás versenyen egy új típus, a – Dragon helyett – a 3 személyes Soling került bevezetésre. Amikor 1970-ben az MHD Balatonfüredi Gyáregysége is megvásárolta a vitorlás gyártási jogát, valamint a gyártóablont, akkor – a „Balaton” vitorlások fejlesztésével egy időben – beindult a hazai gyártásra való felkészülés, melynek irányításával Tolnay Kálmán (Laci), mint kiváló vitorlázó lett megbízva. A hajógyárban az összes teendő és kapcsolódó jog őt illette meg, más ehhez a témához nem nyúlhatott. A gyártás jogával egyébként a volt szocialista országok közül csak a füredi hajógyár rendelkezett. A fejlesztés eredményeként 1971-ben 2 db prototípusként készült. Az M1-es vitorlászámút Dominek Béla a NIKE FAK versenyzője, az M2-t pedig Tolnay Kálmán a BSC színeiben tesztelte. 1975-re további 3 készült el. Ennek az 5 vitorlásnak a hazai nyúzópróbájára versenyek közben a Star (Csillaghajó), illetve a Dragon vitorlások között került sor. Még a Kékszalagon is elindultak. Tolnai Laci 1975-ben még részt vett az 5 Soling nem hivatalos bajnokságán. Az első külföldi megmérettetésre pedig 1972-ben Travemündében, majd 1975-ben Tallinnban a XXVII. Balti-tengeri Regattán – mint előolimpián – került sor. Az említett versenyeken nem születtek dobogós eredményei, de a sok fáradságos hajógyári munkának és versenyzésnek meg lett az eredménye, mivel ez a háromszemélyes típus a hazai vitorlázók között egyre népszerűbb lett. Több neves

magyar vitorlázó ült át ebbe a hajóosztályba, és így 1980-ra már 18 hajógyári vitorlás készülhetett el.

Tolnay Kálmánnál egymás következménye volt a munkahelyi feladatokban és a versenysportban való helytállás. A XX. századi magyar versenyvitorlázás egyik és a mai BYC legnagyobb tehetségű alakja volt. A sportszerű, szorgalmas és tehetséges versenyző teljes sportpályafutása legjobb eredményeit nyomon tudjuk követni 1943 után a következők szerint.

1943 és 1975 között kormányosként 13 magyar bajnoki címmel, 6 második és 1 harmadik helyezéssel, mint legénység pedig 2 második hellyel büszkélkedhetett, melyek az 1960-as római, majd az 1968-as mexikói olimpián való részvételével teljesebben ki.

Ezek voltak az alábbi bajnoki és egyéb versenyeredményei a legénységgel együtt, akik segítettek a kiváló teljesítmények elérésében:

Helyezés	Vitorlás típ.	Időpont	Verseny helye, megnevezése	Egyesület	Legénység
II.	Kalóz ifi.	1943	Balaton	Balatoni Yacht Club	Fekete György
I.	Kalóz	1944	Balaton	Balatoni Yacht Club	Fekete György
III.	O-jolle	1946	Attersee, nemzetközi	Balatoni Yacht Club	
II.	Csillaghajó	1947	Balaton	Fűzfőgyártelepi Munkás Testező E.	legénységgként
I.	Kalóz	1948	Balaton	Fűzfőgyártelepi Munkás Testező E.	Fekete György
I.	Kalóz	1948	Balkán és Közép-európai Játékok	Fűzfőgyártelepi Munkás Testező E.	Puskás nevű diák
I.	Kalóz	1949	Balaton	Fűzfőgyártelepi Munkás Testező E.	Fekete György
I.	Csillaghajó	1950	Balaton	FLSE (Fűzfő)	Fekete György
I.	Csillaghajó	1951	Balaton	Fűzfői Szikra SE	Erdélyi Gyula
I.	Csillaghajó	1952	Balaton	Fűzfői Szikra SE	Erdélyi Gyula
II.	Csillaghajó	1954	Balaton	Budapesti Vasas SC	Erdélyi Gyula
II.	50-es Alu.I.	1954	Balaton	Budapesti Vasas SC	legénységgként
II.	Csillaghajó	1955	Balaton	Budapesti Vasas SC	Erdélyi Gyula
I.	Finn	1957	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	
I.	Finn	1958	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	
I.	Finn	1960	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	
XXV.	Finn	1960	Róma, Olimpia	Balatonfüredi Vasas SC	
I.	Csillaghajó	1962	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Simon Károly
I.	Csillaghajó	1962	Ostsee Woche, nemzetközi	Balatonfüredi Vasas SC	Simon Károly
II.	Csillaghajó	1963	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Simon Károly
I.	Csillaghajó	1964	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Simon Károly
I.	Csillaghajó	1965	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Rumi Ernő
I.	Csillaghajó	1965	Kékszalag abszolút	Balatonfüredi Vasas SC	Rumi Ernő, Völcssey Sándor
III.	Csillaghajó	1966	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Rumi Ernő
II.	Csillaghajó	1967	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	ifj. Farkas László
II.	Csillaghajó	1967	Trieszt, nemzetközi	Balatonfüredi Vasas SC	ifj. Farkas László
I.	Csillaghajó	1967	Attersee, District, nemzetközi	Balatonfüredi Vasas SC	ifj. Farkas László
XIII.	Csillaghajó	1968	Mexicó, Olimpia	Balatonfüredi Vasas SC	ifj. Farkas László
II.	Csillaghajó	1968	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	ifj. Farkas László
III.	Csillaghajó	1969	Balaton	Balatonfüredi Vasas SC	Sárközy Lóránt
	Soling	1972	Travemünde, nemzetközi	MHD Balatonfüredi SE	Zarka Rudolf, Kiszely Pál
I.	Dragon	1974	Balaton	MHD Balatonfüredi SE	Paukó András, Balogh Ádám
	Soling	1975	Tallinn, nemzetközi	MHD Balatonfüredi SE	Paukó András, Galambos Jenő

Tolnay Kálmán (Laci) 1975 után már nem versenyzett többet, csak a munkaköréből adódóan foglalkozott a vitorlásokkal. 1984-ben nyugdíjba vonult. Ezt követően is – haláláig – gyakran lejárt kedves klubjába, de csak horgászni.

2010. szeptember 14-én Zalaegerszegen a kórházban elhunyt. Nyughelye a Balatonfüredi Köztemetőben van.

Tolnay Kálmán több kitüntetésben és elismerésben is részesült:

A Balatonfüredi Yacht Club Örökös Tagja.

1985. *Veszprém megye legeredményesebb sportolója* kitüntetés.

1991. *A Magyar Vitorlás Szövetség Örökös Tiszteletbeli Tagja.*

2002. *Balatonfüred Sportjáért* kitüntetés.

2011-től emléke előtt tisztelegve minden évben emlékversenyt rendez a BYC.

Felhasznált irodalom:

Balatonfüredi Életrajzi Lexikon. 2011, (Balatonfüred Városért Közalapítvány)

WAGNER Imre: A Balatonfüredi Hajógyár története 1881–1996. Balatonfüred 2006, (Balatonfüred Városért Közalapítvány)

Lehóczky Gábor: Vitorlás eredmények 1921-1997. Budapest 1998, Kékszalag Bt.

Simon Károly: 150 év – a Balatonfüredi Yacht Club tör-

ténete. 2017, BYC

Szelle Zoltán: A balatonfüredi hajógyártás hatása a hazai vitorlássport fejlődésére. Balatonfüredi Napló, 2015. (XIV. évfolyam) 11–12.szám, 15. p.

Hajó Magazin Különkiadás: Akiket tenyerén hord a szél. 2014, Média & Marketing Kft

Egykori hajógyári kollégák és sporttársak visszaemlékezései.

Megjegyzés: Az emléktábla tervét e cikk szerzője, a kivitelezést pedig a terv alapján Lugossy László szobrászművész készítette. A táblaavatáson és koszorúzáson készült képek Szelle Zoltán tulajdona, az egyéb illusztrációk eredetije a Tolnay családnál.

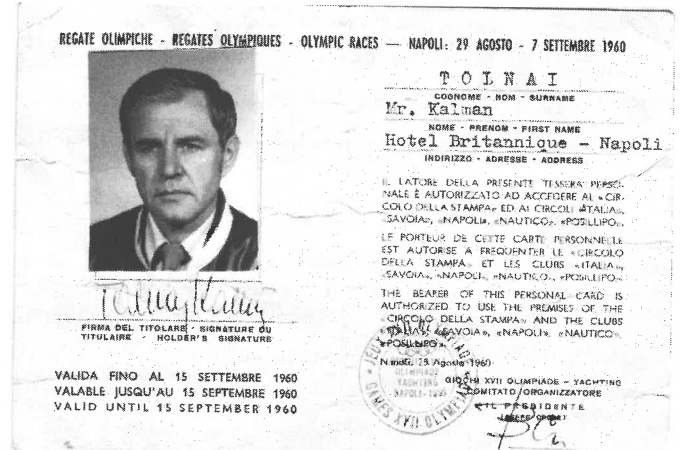
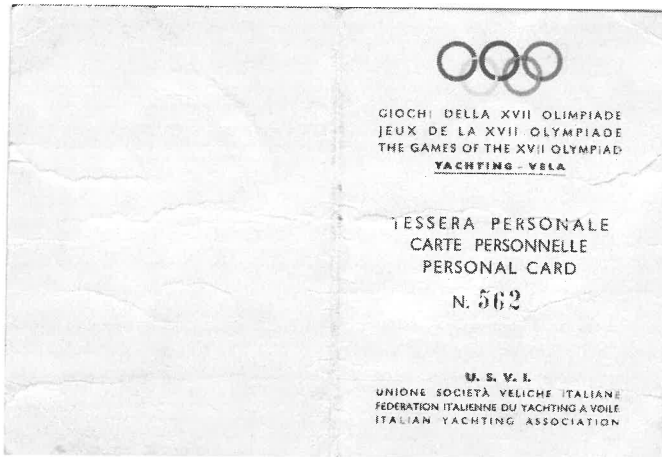


A koszorút elhelyezők balról dr. Kontrát Károly államtitkár, országgyűlési képviselő, dr. Ugron Gáspár a Balatoni Yacht Club elnöke, Varga Lajos a Balatonfüredi Yacht Club elnöke, takarásban dr. Bóka István polgármester, hátul Tolnay László

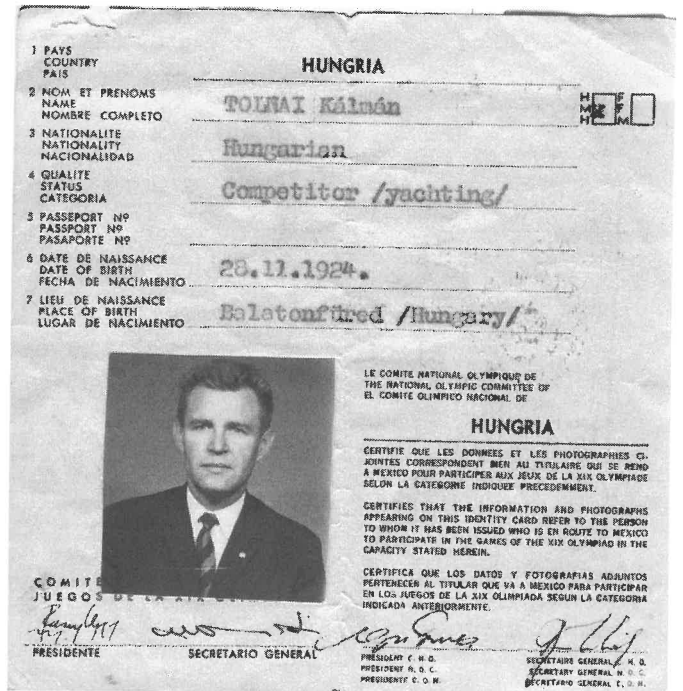
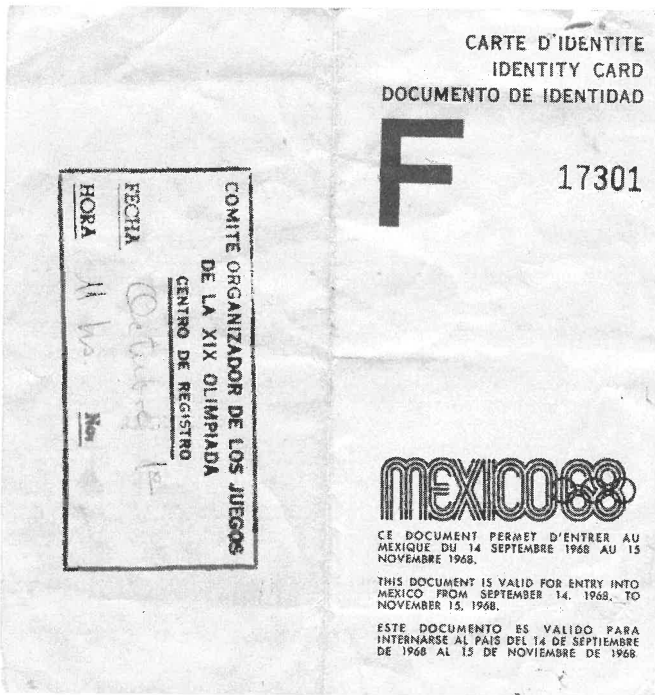


A koszorút elhelyezők balról Holczhauser András a Magyar Vitorlás Szövetség főtítkára, dr. Kontrát Károly államtitkár, országgyűlési képviselő, Tolnay László, Tolnay Péter, dr. Bóka István polgármester, hátul takarásban Varga Lajos a Balatonfüredi Yacht Club elnöke és Gerendy Zoltán a Magyar Vitorlás Szövetség elnöke

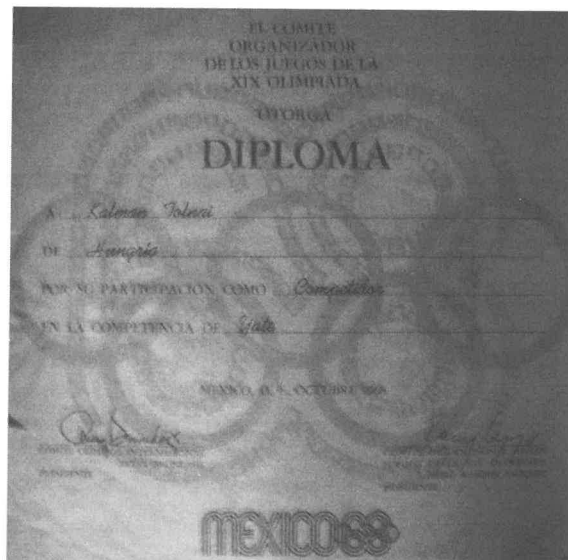




Tolnay Kálmán versenyzői igazolványa az 1960-as római olimpián



Tolnay Kálmán versenyzői igazolványa az 1968-as mexikói olimpián



Tolnay Kálmán 1968-as olimpiai oklevele



László fiával 1968-ban

BÉRESI ÁKOS

EGY TITOKZATOS HŐS

Szabady Tibor és a Pajtás – 1954. május 30.

1954. május 30., gyereknap. A balatonfüredi móló mellett a délelőtti órákban vitorlásverseny kezdődött. A kis méretű hajók már korábban elrajtoltak, a délelőtt vége felé, 11:30 körül a kis vitorlások, a kalózok álltak rajtvonalhoz. Ugyanebben az időben, pontosan 11:30 kor a füredi mólóról egy menetrend szerinti hajó, a Pajtás csavargőzös is kifutott. Célja Tihany volt, de oda már soha nem érkezett meg, mert pár perccel az indulását követően fordulás közben felborult. Erről a balesetről már sok helyütt jelent meg cikk, többek között jelen sorok szerzője is írt róla a Füredi História 2018/2. és 3. számában. Így aztán mondhatjuk, hogy a baleset körülményei jól ismertek.

De vajon ismerjük-e Szabady Tibor nevét e balesettel kapcsolatban? Szabady Tibor, abban az időben 31 esztendő testnevelés szakos tanár egyike volt azoknak, akik kishajójukkal várták a rajtpisztoly eldördülését. Feleségével 2022. július 9-én délelőtt készítettem telefonon interjút, mivel – ahogyan mondta – férje nincs olyan állapotban, hogy egy hosszabb riportot lehetne vele rögzíteni. Szabadyné Kelemen Ibolya mindenesetre nagyon is értékes információkkal tudott szolgálni, hiszen egy kalóz fedélzetén ő maga is ott volt, és gyakorlatilag az egész esemény sor alatt férje közelében tartózkodott. Következzék hát az ő történetük.

Szabady Tibor 1923 augusztusában született Budapesten, és bár a Pajtás balesetekor még csak alig múlt harminc éves, már igen kalandos életút állt mögötte. A második világháború idején a Magyar Királyi Légierőnél szolgált pilótaként. Kassán képezték ki.¹ A háború végén a dezertálás mellett döntött: összeszedett valamennyi üzemanyagot, amivel fel tudott szállni egy kis repülőgéppel, és épp elegendő volt ahhoz, hogy átrepüljenek az Adriai-tenger felett, és kényszerleszállást hajtsanak végre Olaszországban, a szövetségesek vonalai mögött. A fiatalember ugyanis úgy gondolta, jobban jár, ha az angolszászoknak adja meg magát, mintha a szovjetek fognák el. Ezt követően visszatért Magyarországra, és a légi-erőnél sem ért véget a karrierje, sőt 1948-ban századosná léptették elő. Ezt követően azonban a parancsnokai egy dél-magyarországi támaszpontra akarták helyezni. Ekkor tette fel a kérdést, hogy volna-e más lehetősége. Erre alternatívaként azt ajánlották fel neki, hogy szereljen le, amit ő meg is tett.

Ebben az időben már látogatta a Testnevelési Főiskolát, ahol testnevelő-tanári végzettséget szerzett, és később testnevelő-tanárként is dolgozott. Ugyanitt tanult későbbi felesége, Kelemen Ibolya is, akivel 1953 szeptemberében házasodtak össze, és mind a mai napig együtt élnek. Szabadyné Kelemen Ibolya állítása szerint „életükben a sport mindig is nagyon fontos szerepet játszott, sőt még játszik is”. Ez már abban az időben is így volt, ezért is csatlakoztak a balatonföldvári Honvéd vitorlás egyesülethez.

Az ifjú pár 1954. május 30-án tehát hajóra szállt, hogy részt vegyenek a balatonfüredi évadnyitó versenyen, hajójukon Balatonföldvarról vontatták át őket Füredre, majd a móló mellett külön hajón vár-

ták a rajtot. A Honvéd edzője Dolesch Iván volt, aki abban az időben már ismert vezetőedző volt, később a Rettenetes Iván becenevet viselte. Amikor a Pajtás balesete történt, Kelemen Ibolya emlékei szerint Dolesch Iván hangszórón figyelmeztette a csapatot a balesetre (noha a mólón a verseny közvetítője feltehetően előtte már jelzett, és Dolesch csak erre reagált). Mind Tibor, mind Ibolya azonnal elindultak a felborult Pajtáshoz. Arra a kérdésemre, hogy mennyi idő alatt értek oda, annyit válaszolt, hogy amilyen gyorsan csak tudtak, és mire megérkeztek, ő három másik kalózra emlékezet, amelyekkel együtt kezdtek el menteni. Ahogy mondta, felszedték az embereket a hajóra, majd nyomban eveztek a partra. Amint a kimentett ember kiszállt, visszaveztek, újra kimentettek valakit, és ismét a partra vitték. A távolság csak néhány méter volt, de Ibolya nem tudta megmondani, hogy pontosan hányszor fordult. „Gyorsan történt minden” – válaszolt. Elmondása szerint ekkor már csak a Pajtás egyik, a parttól távolabbi oldalán hallották az emberek jajveszékelését, a parthoz közelebbi oldalon nem emlékezett fuldoklókra. Férje a hajóról a vízbe ugrott, úszva megkerülte a hajót, és elérte az utastér ajtaját, amely ekkorra már teljes egészében víz alá került (valamint, mivel a Pajtás az oldalára dőlt, az ajtón meglehetősen nehéz lehetett ki-be közlekedni). Itt érdemes felidézni azt, amit Tibor 2022 júniusában a 24.hu-nak adott interjújában elmondott, ugyanis ezt felesége nyilvánvalóan nem láthatta.

Tibor a Pajtás közelébe érve katonai tányérsapkákat látott a vízen. (Ezt egyébként felesége is megerősítette, bár ő emellett szalmakalapokra és gyümölcsökre is emlékezett a tó felszínén). A leginkább –

ahogy mondta – a Pajtás belsejéből a dübörgésre emlékezett; ezt a hangot az keltette, ahogy a hajó belsejében rekedt utasok kétségbeesetten verték az utaster falát és tetejét. Tibor beugrott a vízbe, és határozott karcsapásokkal elkezdett a hajó felé úszni, egy barátjával, bizonyos Telegdy Istvánnal együtt. Bár kiváló úszó volt, a vízbe esett emberek mentése így is kockázatos volt, hiszen páni félelmükben lehúzhatták volna magukkal a mélybe. Ahogy elérte a hajó túoldalát, benézett a kabinablakokon, és látta a kétségbeesett embereket, akik eddigre már mellig érő vízben álltak. Dolesch Iván ez idő alatt felkapaszkodott a hajótörzsre, és ott segített a mentésben: leginkább a kabinablakok körül tevékenykedett.

Tibor gyorsan rájött, hogy a bent lévőeknek egyre csökken az esélye a túlélésre, ezért beúszott az utaster ajtaján át. Ott a legközelebb állónak elkapta a csuklóját, gyorsan közölte, hogy segít neki, csak egy mély levegővel ússzon át vele együtt az ajtón, majd magával rántotta, átúsztak. Mikor a megmentett ember már a lábán állt, felsegítette a hajótörzsre, ahol Dolesch Iván gondjaira bízta. Ezt néhányszor megismételte. Ő ugyan saját állítása szerint húsz embert mentett meg, ezt azonban jelenlegi ismereteink alapján nehéz lenne egyértelműen alátámasztani – ráadásul a megmentettek sem feltétlenül tudták volna megmondani, hogy ki is segített rajtuk. Valószínűnek tűnik, hogy maga Szabady Tibor sem számolta abban a kaotikus helyzetben, amely akkor a Pajtás utasterében uralkodott.

Valószínűnek tartom, hogy amikor Szabady Tibor az első embert kivitte, és főleg miután visszatért, volt olyan vállalkozó kedvű utas, aki maga is megpróbált átbújni az ajtón – egyáltalán nem gondolom, hogy Tibornak minden egyes emberért külön vissza kellett volna mennie az ajtón keresztül, bár nyilván így is sokszor fordult, és alaposan elfáradhatott, hiszen a

kor divatjának megfelelően az embereken hosszú ruházat volt, ami nagyon megnehezedik, amikor megszívja magát vízzel. Hogy ezzel pontosan hány ember életét mentette meg, nem tudhatjuk biztosan. De az biztos, hogy Szabady Tibor ezen a napon élete kockáztatásával beúszott egy hajóba, és a halál tor-kából mentett ki embereket.

Sem Szabady Tibor, sem a felesége nem tett említést arról, hogy a kabinablakok kereteit fejszével bezúzták, hogy a bent maradtakat azokon át húzzák ki, így feltehetően eddigre már vagy kimerült, vagy a víz alatt egyszerűen nem vette észre (felesége pedig a kishajójával mentette ki az embereket, így nyilván nem a hajó ablakait figyelte).

Miután túl voltak a maguk részén a mentésben, a parton semmi nem történt velük. A kimentettekkel nem váltottak szót, rendőrrel ők nem találkoztak, senki nem firtatta a részüket a történetben. Amit utólag különösnek találtak, az, hogy a mentés alatt sem találkoztak vízirendőrrel, bár ez az akkori felfokozott izgalmi állapotban nem tűnt fel nekik. Nem mintha ez olyan különös lenne: a Pajtás katasztrófája idején sok kalóz legénysége vett részt a mentésben. Bár 1954 júliusában néhányan kaptak miniszteri kitüntést az akkori helytállásukért (így például Szabadyék edzője, Dolesch Iván), a legtöbben nem kaptak semmit.

Szabady Tibor és felesége, Szabady Kelemen Ibolya természetesen 1954 után sem szakadtak el a Balatontól. A sport, a mozgás, és annak számos formája része maradt az életüknek. Amikor Tibor 1983-ban nyugdíjba vonult, a házaspár és lányuk tizenhét éven keresztül minden nyarat Balatonföldváron töltötte, ahogy Szabady Kelemen Ibolya mondta: „egy hajótörzsben”, amit nagyon szerettek. Boldog, teljes életet éltek, a Pajtásra valószínűleg nem sokat gondoltak – egészen mostanáig.

* * *

2022 júliusa van. A Pajtás katasztrófája óta immár hatvannyolc év telt el. Hatvannyolc év. Egy egész emberélet. Amikor felhívom a Szabady családot, nagyon kedves, fiatalos női hang válaszol a telefonban. Ahogy azonban bemutatkozik, elárulja, hogy ő a kilencvenkilenc esztendő Szabady Tibor felesége, és aztán a beszélgetés során eleven hangon mondja: "száz mínusz hat éves vagyok". Férje – szabadkozik – nincs jól, már nehezen tudna beszélni erről a történetről, és ezért ő mondott el mindent, amiért hálás vagyok. De egy kicsit mégis szomorú, amikor eszembe jut a fiatal, életerős férfi, aki 1945-ben Olaszországba dezertált, 1954-ben pedig kimentett – ha nem is biztosan húsz, de így is – sok embert egy hajóból. Egy olyan bizonyosan nagyszerű ember, aki legalább két alkalommal bizonyította lelkierejét, aki valószínűleg ezekben az esetekben az adott helyzetben leghelyesebb döntést hozta, és aki – ezt túlzás nélkül kijelenthetem – hétköznapi, vagy talán nem is egészen hétköznapi hős.

1 A szerkesztő megjegyzése: 1943. december 6-án avatták repülőhadnaggyá, a világháborút is ebben a rangban fejezte be.

CSIZMAZIA DARAB JÓZSEF

EMLÉKTÁBLA-AVATÁS BALATONFÜREDEN

Balatonfüreden lelkes magánszemélyek és támogató cégek közadakozásából sikerült megvalósítani, hogy Dicity Dezső munkásságát emléktábla hirdesse a Panteon falai között. A felavatásra nagy érdeklődés mellett 2022. június 3-án került sor a Balatonfüred Városért Közalapítvány, Balatonfüred Önkormányzata és a Balatonvin Borlovagrend szervezésében. Az ünnepségen a cikk szerzője a következő avatóbeszédet tartotta.

Tisztelettel köszöntök mindenkit!

Ma azért jöttünk itt össze, hogy e tábla állításával is kifejezzük megbecsülésünket Dicity Dezső országos, sőt nemzetközi szőlész-borász munkássága, valamint balatonfüredi közéleti tevékenysége iránt.

Ki is volt Dicity Dezső?

Dicity Dezső balatonfüredi szőlő-birtokos, 1879. október 16-án, Szekszárdon született. Tanulmányait a Mosonmagyaróvári Mezőgazdasági Akadémián, majd Budapesten a Magyar Királyi Felsőbb Szőlő és Borgazdasági tanfolyamon, valamint a Budapesti Tudományegyetem bölcsészkarán végezte. Felesége Somogyi Amália, a füredi fehér templomot építtető kurátor, nemes Somogyi Károly dédunokája volt.

Balatonfüreden nem csak szőlőt termelt, hanem területein alanyfajtákkal kísérletezett és vizsgálta a különféle műtrágyák hatásait. Széleskörű szakmai és nyelvismerete révén nem csak a hazai, de a nemzetközi szőlész-borász szakma meghatározó alakja volt. Több hazai borászati szakmai üzemet indított el és volt igazgatójuk. Közreműködésére Magyarország 1924-ben alapító tagja lett a Párizsban megalakuló Nemzetközi Bor Hivatalnak, az O.I.V.-nek. Aktív volt Balatonfüred közéletében is. Részt vett a szőlőtermelők önszerveződő testületeiben. Tevékeny volt a Balaton Szövetség munkájában, a borhét szervezésében, ahol rendszeresen szőlő és bor bemutatókat rendezett. Elsőként indított borhajókat, számos nemzetközi szakmai tanácskozást és kormánydelegációt hozott el Balatonfüredre. Több alkalommal képviselte Magyarországot a világban, nem csak a szorosán vett szakmai rendezvényeken, de a kairói, barcelonai és párizsi világkiállításokon is. Jelentős szerepe volt a Magyar Királyi Balatonarácsi Szőlészeti és Borászati Szakiskola 1935-ös indításában. Neki köszönhetjük továbbá a Balatonfüred-Csopaki Borvidék kifejezést, ami az 1936-os bortörvényben jelent meg először. Az Ampelológiai Intézetet 22 éven át vezette. Munkásságáért megkapta a II. osztályú polgári hadi érdem-kereszt, valamint a Magyar Koronás Érem kitüntetések. A francia állam a Becsületrend tisztii keresztjének parancsnoki fokozata kitüntetéssel ismerte el őt.

A második világháború után az ötvenes évektől nehéz körülmények között, visszavonulva éltek feleségével Balatonfüreden. Majd felesége halála után még méltánytalanabban és magányosan élt 1965. április 25-én bekövetkezett haláláig. Sírhelye a Bajcsy-Zsilinszky utcai református temetőben található. Sírját a Nemzeti Örökség Intézete 2011-ben felvette a Nemzeti Sírhelyek közé. Balatonfüred Önkormányzata döntése alapján 2013 óta városunkban utca viseli nevét

Itt szeretnék külön köszönetet mondani a tábla alkotójának, Farkas Pál szekszárdi szobrászművésznek, aki hajlandó volt elkészíteni Balatonfüred számára a korábban megalkotott és Szekszárdon lévő Dicity emléktáblája ikertestvérét.

Végül engedjenek meg egy szubjektív megjegyzést. Bizton állíthatom, hogy a most felavatandó tábla nem fogja magát egyedül érezni itt a füredi Panteonban. Ismerősök veszik körül. Először is Garay János a szemközti oldalon, akit Dicity ugyan nem is-

mert személyesen, de szülei megvásárolták a Garay család házáat, így ő ugyanott született, mint a költő, akinek verseit egész életében nagyon szerette. A másik Lóczy Lajos, aki tanára volt és később barátokként együtt dolgoztak az agro-geológia területén, vagy, ahogy Dicity szűkebben fogalmazott, az ampelo-geológián. Végül édesapám, Csizmazia Darab József, aki szintén személyesen ismerte őt, és akit fiatal korában szakmai pályáján Dicity Dezső támogatott.

Köszönöm a megtisztelő figyelmüket.

Balatonfüred, 2022. június 3.



TAKÁCS MIKLÓS

Beszámoló a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület 2021. évben végzett munkájáról

(Elhangzott az egyesület 2022. május 25-én megtartott jubileumi közgyűlésén.)

2021: a Pandémia második éve. Erre az esztendőre is a koronavírus járvány elleni védekezés nyomta rá a bélyegét. A járványügyi szabályok és korlátozások, a néhány nyári hónap kivételével nem tették lehetővé, sőt, tiltották a csoportos rendezvények megtartását. Ez rendkívül megnehezítette egyesületünk munkáját, mert a jól bevált, megszokott, rendszeres összejöveteleinket az eddigi formában nem tarthattuk meg. A virtuális tér, az Internet, a közösségi portálok ezt csak részben tudták helyettesíteni.

A rendkívüli körülményekre tekintettel 2021-ben nem tartottunk nyári szünetet, hanem ekkor szerveztük meg a korábbi elmaradt programjainkat.

Saját rendezvényeink mellett az év folyamán részt vettünk a városi és az állami ünnepeken, emléknapokon, ezen megemlékezések helyszínein az egyesület nevében koszorút helyeztünk el.

Az évet a karácsony előtt megjelent **Füredi História 59.** számának kiosztásával, terjesztésével kezdtük. Februárban jelent meg **Elek Miklós** tiszteletbeli tagunk könyve a Veszprém megyei papír pénzhelyettesítőiről (1849-2020). Ugyancsak ekkor kezdődött meg Balatonfüred várossá nyilvánítása (1971) 50. évfordulójával kapcsolatos programok előkészítése. Az év folyamán tagjaink közül többen is eredményesen részt vettek az évfordulós programokban:

– **P. Miklós Tamás**, a Helytörténeti Gyűjtemény vezetője látványos szabadtéri fényképkiállítást állított össze az ötven év eseményeit felidéző fotókból. A kiállítás előbb a Vásárcsarnok melletti téren, majd a Borhetek ideje alatt a Tagore sétányon volt megtekinthető.

– **Csorba Kata** interjúsorozatot készített a korszak meghatározó személyiségeivel. A felvett beszélgetések értékes kortörténeti dokumentumként szolgálnak a mai érdeklődőknek és a későbbi korok kutatói számára egyaránt.

– **Fülöp Júlia** idegenvezető nagy sikerű, borkóstolóval egybekötött tematikus „retro” sétát szervezett, amelynek során a résztvevők végig járták a kor ikonikus balatonfüredi helyszíneit.



– Márciusban folyóiratkozzételti szerződést kötöttünk az **Országos Széchenyi Könyvtárral**. A továbbiakban ez szolgált alapul a **Füredi História** 2020-ig megjelent összes számának, teljes kinyomtatott anyagának digitalizálásához. Ezzel helytörténeti lapunk bekerült nemzeti könyvtárunk **Elektronikus Periodika Archívum és Adatbázisába** (EPA), amellyel a Füredi História a világhálón mindenki számára a legkorszerűbb módon elérhetővé, kutathatóvá vált.

Egyesületünk tagjai közül többen részt vettünk az Önkormányzat által a Papsokán létrehozott kegyeleti emlékpark létrehozásában, a hely történetét ismertető információs anyag előkészítésében.

2021 nyarán megkezdjük a személyes részvétellel történő egyesületi rendezvények szervezését, így a Füredi História 59. számának a járvány miatt eddig elmaradt bemutatóját. Ily módon a nyári hónapok igen mozgalmas lett egyesületi programkínálattal teltek.

JÚNIUS

– **Június 4-én** nyílt meg a Vásárcsarnok melletti téren **P. Miklós Tamás** már említett jubileumi város-történeti szabadtéri fotókiállítása.

– **Június 7-én** új és szokatlan helyszínen, szabadtéren, a Városi Könyvtár újonnan kialakított udvarán tartottuk meg a **Füredi História 59.** számának **lapbemutatóját**. Az eseményt a világhálón élőben közvetítettük.

– **Június 18-án** az egykori Tölgyfa csárda teraszán mutatták be a szerzők a Balatonfüred Városért Közalapítvány gondozásában megjelent helytörténeti szempontból is kiemelkedően fontos **Balatonfüred római kori települései és falfestményei** című könyvet. A bemutatón, amelyet **Molnár Judit** képviselő, egyesületünk tagja, a Közalapítvány elnöke vezetett, tagságunk jelentős része részt vett. Az eseményt az Interneten élőben közvetítettük. A kötetről a Füredi Históriaiban részletes ismertetést tettünk közzé.

– **Június 19-én** került sor a már említett Füred 50 jubileumi, borkóstolós, retro sétára **Fülöp Júlia** szervezésében. A nagy sikerű programon a résztvevők stílusosan Trabantokkal közlekedhettek a színhe-lyek között.

– **Nyolcvanadik** születésnapján köszöntöttük egyesületünk tagját, **Szabó T. Attila** egyetemi tanárt. Profesz-szor úr versben válaszolt egyesületünk tagságának.

Ezer évben ez a nyolcvan

Ezer évből ez a nyolcvan olyan, mint nyolcvanból nyolc.
Amikor nyolc éves voltam ... az nem olyan régen volt.
Erkélyünkről ránk köszönt ma az első magyar nyelvemlék.
„Fecheruvaru rea meneh ...” Régen volt? Vagy nem volt rég?
Nyolcvan évből kétszer nyolcat töltöttünk már Füreden.
Úgy elszállt mint a rigófütty! És mint a történelem!
Minden család története kicsiben a nemzeté.
Boldogan élt? Utódot is boldogokat nemzett-é?
Ezer évben ez a nyolcvan olyan, mint nyolcvanban nyolc.
Meg kell ahhoz öregedni, hogy megértsd: mi miért volt?

210617:11.06, BFüred, @

210617 1000 évben ez a 80 F120

CC (Creative Commons)4.0

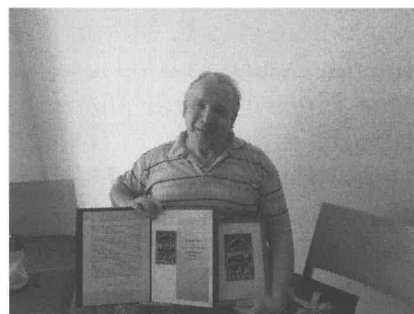
JÚLIUS

– **Július 5-én** a Vaszary Villa parkjában tartottuk meg a korábban, a pandémia elleni védekezés korlátozó intézkedései miatt elhalasztott éves egyesületi közgyűlésünket. Részletesen beszámoltunk a 2020. évben végzett munkáról, megemlékeztünk elhunyt tagjainkról, üdvözlöttük egyesületünk új tagjait, köszöntöttük a kitüntetetteket. A beszámoló végső konklúziójaként azt állapíthatjuk meg, hogy a rendkívüli, nagyon nehéz körülmények között is sikeres évet tudhatunk magunk mögött. Megtartottuk az egyesület működőképességét, folyamatos kapcsolatot tartottunk tagjainkkal, eleget tettünk törvényi kötelezettségeinknek. Ha kellett, tevékenységünket a virtuális térben folytattuk. A rendkívüli körülmények között is elkészültek, megjelentek a História aktuális számai, azokat tagjainknak és az árusoknak eljuttattuk.

A részletes beszámoló szövege a Füredi Históriaiban megjelent, ott olvasható.

Ezt az alkalmat használtuk fel a **Füredi História** időközben elkészült **60. számának** a bemutatására is. **Baán Beáta** felelős szerkesztő és a jelenlévő szerzők ismertették a lapban megjelent írásaikat.

– **Tóth-Bencze Tamás** könyvtáros, helytörténész sok éves kiemelkedő munkájának elismeréseként **Csiszár Miklósné díjban** részesült. Az elismerést az alapító a Városi Könyvtárban, július 6-án adta át a kitüntetett munkatársai, városunk vezetői részvételével megtartott ünnepségen. Tamásnak egyesületünk nevében is gratuláltunk, a nívós szakmai díj elnyerése alkalmából felköszöntöttük.



– **Július 14-én** egésznapos autóbuzsós egyesületi kirándulást szerveztünk **Tatára**. Az eredetileg 2020-ra tervezett, de a járvány miatt akkor elhalasztott kirándulás a Nyugdíjas Polgári Egyesülettel együttműködve szerveztük meg a korábbi pápai kirándulás folytatásaként. A nemrég felújított, látványos Eszterházy kastély mellett felkerestük a tatai várat, ahol nagyon kedvesen fogadtak bennünket és igen magas színvonalú szakmai vezetéssel mutatták be a vár és a város történetét. Külön köszönet illeti **Molnár Judit** tagtársunkat, aki sokat dolgozott azon, hogy ez a kiemelkedően sikeres program létre jöjjön.



Foto: Gazsi

– **Július 24-én** a Megyei Honismereti Egyesülettel közösen az Arácsi Népházban tartottuk meg **Rybár Olivér: A Cholnoky család története** c. könyvének bemutatóját. A Cholnoky Jenő születésnapjához kapcsolódó rendezvényen **dr. Kubassek János** múzeumigazgató ismertette a kötetet, a szerző a könyv létrejöttének körülményeiről beszélt. A jó hangulatú könyvbemutatón a nagy hőség ellenére is nagy számban vettek részt a Cholnoky család leszármazottjai.

AUGUSZTUS

– **Augusztus 3-án** avatták fel a Rózsakertben a kiváló sportember, a Kék Szalag győztes járdánházi Kováts Béla emléktábláját. Az ünnepségen részt vettünk, a családot **Kurutzné Kováts Márta** tagtársunk képviselte.

– **Augusztus 5-én** a Borhetek rendezvényeihez kapcsolódva a Kisfaludy Galériában nyílt meg **Csizmazia Darab József** tagtársunk borcímke kiállítása. Az anyag összeállításában segítségére volt **Fülöp Júlia**, a kiállítást **Molnár Judit** nyitotta meg.

– **Augusztus 12-én** egyesületi délutánt tartottunk. A Kisfaludy Galériában a borcímke kiállítás közös megtekintése után **P. Miklós Tamás** tartott élvezetes helyszíni előadást a Tagore sétány létrejöttének történetéről. Ezután az ő kalauzolásával a jubileumi várostörténeti fotókiállítást néztük meg a sétányon, majd **Lázár János** és **Lázár Jánosné** tagtársaink szíves invitálására a **Lázár Pince** borheti pavilonjánál fejeztük be a programot.

– **Augusztus 18-án** a Magyar Camping és Caravan Club (MCCC) felkérésére részt vettünk a Balatonfüredi Pantheonban tartott emlékünnepeken. Koszorút helyeztünk el a **Kemping világtalálkozó** és **dr. Zákonyi Ferenc** emléktáblájánál.

– **Augusztus 30-án** könyvbemutatót tartottunk a Városi Könyvtárban. **dr. Kerekes Judit** tagtársunk édesanyjáról, **Lotty néniről**, az országosan ismert, köztiszteletben álló 101 éves pedagógusról készített életrajzi kötetét mutatta be. Lotty néni haláláig Balatonfüreden élt. A kivételes pályafutás mellett a család történetét, a gyökereiket is ismertette a beszélgetésen.

SZEPTEMBER

Kihhasználva a koraőszi jó időt és megelőzve a várható járványügyi korlátozásokat szeptemberben és október elején még több rendezvényt tartottunk.

– **Szeptember 14-én** egyesületünk tagjaival felkerestük a Lóczy-barlangot, a nemrég átadott új látogatóközpontot. **dr. Cserny Tibor** geológus és **Sárdy Júlia** geo túravezető, szakértő szakavatott, élvezetes előadásában sok újdonságot hallottunk a barlang keletkezéséről és földtani ritkaságairól. Örömmel tapasztaltuk, hogy a látogató központ új épülete magas színvonalon biztosítja a korszerű ismeretszerzés lehetőségét.

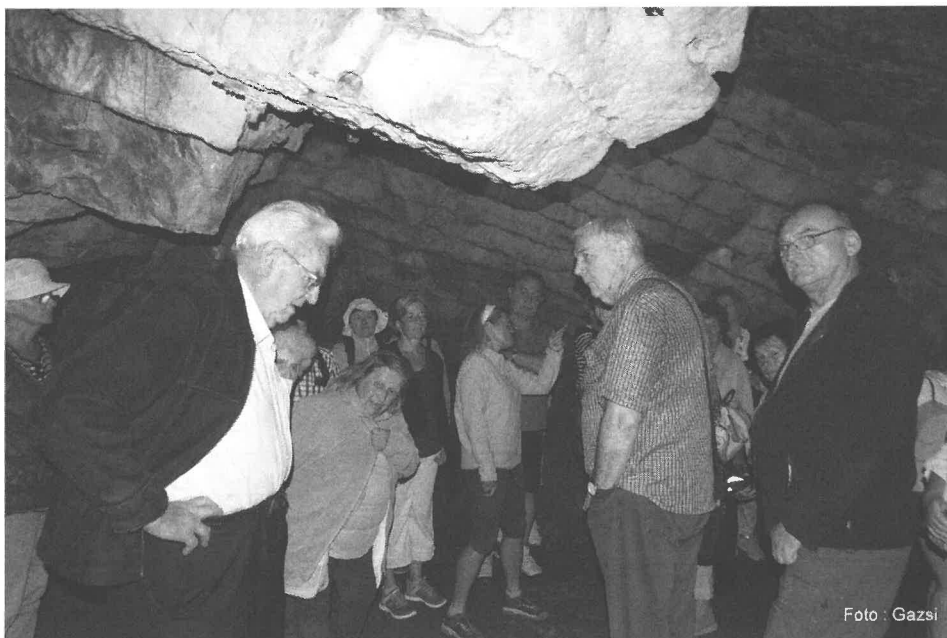


Foto : Gazsi

– **Szeptember 21-én** részt vettünk a Széchenyi István születésnapján tartott hagyományos emlék-ünnepségen, amelynek az adott külön hangsúlyt, hogy az idén ünnepeltük a balatoni gőzhajózás megindulásának 175. évfordulóját is.

OKTÓBER

– **Október 4-én egyesületi délutánt** tartottunk a **Papsoka** templomromnál.

A három régi füredi temető – azaz a katolikus, a református és a zsidó temető – teljes rendbe tétel, a zöldterület felújítása után nagyon magas színvonalú, valóban Balatonfüred nevéhez, rangjához méltó park jött létre a város északi kapujában. A különleges séta során szakértő tagtársaink az egykori temetők történetéről, érdekességeiről beszéltek.

– **Október 12-én** az Irodalmi Szalonban (Vaszary Galéria) „A boldog békeidők...” története - A táj, a bor és a turista a polgárosodás korában címmel tartott előadást egyesületünk alapító tagja, **Katona Csaba** és **Fazekas Csaba** történészek.

NOVEMBER

– **November 9-én** a Kovászna Parkban vettük át a stafétát a Balatonfüredi Természetbarát Egyesülettől a LIONS klub által elindított civil faültetési akcióban. Ekkor már zárt térben nem volt lehetséges rendezvényt szervezni.

DECEMBER

– **December 6.: faültetés.** Ekkor ültettük el egyesületünk saját fáját, egy gömbjuhart. Jó alkalom volt a szabadtéri Mikulás-napi egyesületi délután arra, hogy a korábbi adventi teadélutánok hagyománya szerint ilyenkor, az év vége felé közeledve biztonságosan, jó hangulatban együtt fejezzük be az egyesületi évet.

– **December 16.** Karácsony előtt elkészült és megjelent a **Füredi História 61.** száma. Megkezdjük a lap kiosztását, terjesztését. A járványveszély miatt a lapbemutatót sajnos már nem lehet megtartani.

Nehéz lenne az évet értékelni, de nem lehetetlen. A különleges körülmények ellenére is sikerült az egyesület működését továbbra is biztosítani, a huszadik születésnapjához közeledő Füredi História-t megjelentetni. A vezetőség folyamatosan dolgozott, szervezte az egyesület életét. Tagjaink közül sokan és sokat dolgoztak ebben az évben is azért, hogy céljaink megvalósuljanak. Ezért köszönet illeti őket. Ugyancsak köszönettel tartozunk a velünk együttműködő, munkánkat segítő intézményeknek, szervezeteknek: az Önkormányzatnak, a Lipták Gábor Városi Könyvtárnak, a Városi Helytörténeti Gyűjteménynek, a Balatonfüred Kulturális Nonprofit Kft.-nek, a Veszprém Megyei Honismereti Egyesület munkatársainak, vezetőinek. Köszönjük a támogatást.

Fotók: Gazsi József

*A Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület köszönetet mond mindazoknak, akik az elmúlt évben
2020. évi adójuk 1 %-ával támogatták.*

*Az így befolyt 54.565 - Ft-ot az egyesület alaptevékenységének finanszírozására fordítottuk.
Kérjük, hogy továbbra is segítsék adójuk 1 %-ával a működésünket!*

Adószámunk: 18918421-1-19

A balatonfüredi Lipták Gábor Városi Könyvtár [Helytörténeti Gyűjtemény]

2022. évi ajándékozással történt gyarapodása

Személyek:

Csizmazia Darab József

Hortobágyi József

[ismeretlen / névtelen adományozó]

Ivácskovics György

Karika Erzsébet

Kurutzné dr. Kovács Márta

Madaras Csaba

dr. Medgyaszay Orsolya

Mocsán Ferenc

Pálffy Károlyné

Sarusi Mihály

Tóth Attila

Tóth Györgyi

Vetőné Zeke Erzsébet

Vörös Gyula

Intézmények:

Halimbai Művelődési Ház



A (villamosított) balatonfüredi vasútállomás – napjainkban (2022)

(Forrás: Füred Televízió)





Dicenty Dezső emléktáblájának avatása

A felső képen Farkas Pál szekszárdi szobrászművész, az emlékjel alkotója

Az alsó képen borlovagrendi tagok és az ünnepség további résztvevői

Fotók: Csizmazia Darab József