

TÓTH-BENCZE TAMÁS

PILLANATKÉPEK A BALATONI HAJÓZÁS TÖRTÉNETÉBŐL

A Balaton hajózásának első megmaradt emlékei szerint már a rómaiak idejében is hajóztak a tavon. Erről tanúskodik a veszprémi Laczkó Dezső Múzeumban őrzött – Nagyvázsönyből előkerült – Neptunus oltárkő, amelyen egy domborműves halászcsoport látható: ezen csónakban álló emberek halászhálót húznak maguk után. Az ekkor a Balatonon használt hajók minden bizonnyal római mintára épülhettek, mozgatásukra evezőket, és háromszög alakú, latin vitorlát használtak. (A Balatonon használt legrégebbi hajótípus viszont a fatörzsből kivájt ún. „bodonhajó” vagy „bödönhajó”, amelynek használata jóval a rómaiak előtti időkre nyúlik vissza, és Jankó János kutatásaiból tudható, hogy még 1897-ben is készítettek ilyen hajót.)

A rómaiak utáni korszakból nagyon kevés emlék maradt fenn. Az Árpád-kori balatoni hajózásról tanúskodik a tihanyi apátság címere is, amelynek jobboldali mezőjében egy vitorlás szerepel, mint címerdíszítő elem.

1526. augusztus 29-én a 25 ezer fős magyar sereg a kezdeti sikerek után Mohácsnál katasztrofális vereséget szenvedett Nagy Szulejmán szultán kb. 80 ezer fős haderejétől. A csatában elesett a magyar egyházi és világi főurak jelentős része. II. Lajos magyar (és cseh) király menekülés közben a megáradt Csele-patakba fulladt. Budára 30-án estefelé érkezett meg a csatavesztés híre, a már özvegy királyné még az éjjel folyamán udvartartásával elhagyta a várost és Pozsonyba távozott. Eközben Szapolyai [Zápolya] János erdélyi vajda az erdélyi csapatokkal Szegednél a Tisza bal partján tétlenül várakozott [vagy, ha úgy tetszik – előrelátóan, vagy esetleg kivárára játszhatott talán – úgymond „lekéste” a csatát]. Rövidesen a székesfehérvári országgyűlésen I. János néven magyar királlyá választották november 10-én, majd 11-én meg is koronázták. Mindeközben október 23-án [Habsburg] Ferdinánd ausztriai főherceget – II. Lajos sógora, illetve Mária, magyar királyné testvére – a cseh rendek királyukká választották. Majd december 17-én – a II. Lajos és Habsburg Mária közötti, 1515. évi házassági szerződés alapján – a pozsonyi országgyűlés is magyar királynévá választotta Ferdinánd cseh királyt, ausztriai főherceget, V. Károly német-római császár öccsét.

Mohácsot követően Buda 1541-es, valamint Székesfehérvár 1543-as eleste után a török már közvetlenül fenyegette a Balaton környéki településeket. Akinek lehetősége volt, az a Rába vonala mögé me-

nekült. 1544 nyarán a déli parton a török elfoglalta a Tihannyal szembeni Endrédet, majd megerősítette az itteni kastélyt, ezzel a török előrenyomulás gyakorlatilag elérte a Balaton vonalát. A török megszállás és a Dunántúl többszöri gazdát cserélése elsőrendű szerephez juttatta a környék akkor végvárnak számító erősségeit, illetve megerősített / megerősített helyeit. A török hódoltság idején a balatoni hajózás jelentősége megnőtt: a déli parti török jelenlét ellensúlyozására a tihanyi és a veszprémi várak naszádos egységeket tartottak fenn a tavon, a hajókat Bécsből hozatták, Tihanyban pedig hajóépítő telep is működött. A harccselekmények dacára a XVII. század közepén körülbelül 40–50 hajó szállított utasokat és árut a tavon, amint az Evlija Cselebi feljegyzéseiből tudható. Ezután a balatoni révek is hosszú ideig katonai célokat szolgáltak. A tó hatalmas vízfelülete, és az azt körbevevő mocsaras, lápos vidék 130 évig természetes védvonalként tartotta fel a további török terjeszkedést. A vízi végvidék erősségei – az északi parton a tihanyi, szigligeti, keszthelyi, zalai várak nagyon sokáig kintartottak, bár Keszthely többször gazdát cserélt, a tihanyi és a szigligeti várat csak 1683-ban szállták meg a törökökkel szövetséges Thököly Imre katonái. 1545–46-ban a török által elfoglalt területtel szemben a dunántúli főkapitányság által kialakított Balaton menti védelmi vonal déli szárnya a fonyódi, marcali, laki, somogyvári, szigetvári és barcsi várakra támaszkodott. A fonyódi várat 1575-ben elfoglalták a törökök és lerombolták. Balatonszemesnél (Bolondvár) a török palánkvárat épített, ez hol a magyarok, hol a török kezére került, lerombolták, illetve újraépítették.

A Balaton-felvidék többnyire átvonulási terület volt a török számára Bécs felé. Olyan összecsapások jellemezték, mint az 1561-es magyar vereséggel végződő lovasi (A részegen mulatozó magyarokat a székesfehérvári török lovasság meglepte: a mintegy 400 magyar gyalogosból 200 elesett, a maradék részben fogságba esett, illetve elmenekült.), és az 1570-es török veszteséssel záruló alsóörsi csata. A tihanyi vár védelme ellenére a lakosságnak számolnia kellett a bizonytalansággal, ami a végvidékké válással és a kettős adóztatással járt. A települések felégetésével, a lakosság elhurcolásával járó törökjárással szemben a török megszállók nem kizárólag az ellenséget látták a lakosságban, hanem gazdasági erőforrást is. Előfordult az is, hogy a bevételt féltő tö-

rökök védték meg a lakosságot a sarcoló-fosztogató császári és királyi katonaságtól. Az is igaz viszont, hogy az 1683-as hadjárat során a Balaton-felvidéken átvonuló tatár csapatok vérengzése minden addigig felülmúlt. A török megszállás idején a szembenálló felek nyílt háborúskodása, vagy csak egymás nyugtalanítása (portyázások) nemcsak a szárazföldön, hanem a vízen is folyt. A háborúkat megszakító békeévek sem jelentettek megnyugvást, és bár mind a török szultán, mind a Habsburg uralkodó (és egyben magyar király) kifejezetten megtiltotta saját katonáinak a párviadalokat, illetve a béke megsértését, valójában szemet hunytak, és hallgatólagosan eltűrték ezeket a kilengéseket. Nem kis jelentősége volt annak is, hogy az elfogott ellenséges katonák elengedéséért váltságdíjat kértek, ami bizony igen komoly jövedelem kiegészítést jelentett – különösen a magyar oldalon jelentkező – az időként késve érkező, vagy teljesen elmaradó zsold mellett. Ennek illusztrálására: 1588-ban a tihanyi vár portyázói elfogtak egy Ibrahim nevű török odabasit (ez kb. a tizedesi rangnak felelt meg). A veszprémi Fekete Mátyás lovas tiszt „megszerezte” (egész pontosan: ellopta) magának a török rabot. A két – azonos oldalon álló – erődítmény katonái között szabályos háború tört ki a török fogoly hovatarozásnak eldöntése okán, amely öt magyar katona életébe került. Az ügyből senki nem került ki nyertesén, a foglyot végül át kellett adni a dunántúli főkapitánynak.

1552-ben a török hatalmába kerítette Fokot és környékét. A mai Siófok helyén hadikikötőt és erődöt is építettek itt, ez utóbbi – egyes kutatók, köztük Zákonyi Ferenc szerint – a mai kórház közelében lévő úgynevezett „Granárium” dombján volt. A foki hadikikötőben a törökök gályákat állomásoztattak, ezek időről-időre átmerészkedtek a magyar területre. Állítólag 1570-re akkora flottát építettek ki, amely ezer embert is el tudott szállítani egyszerre. A magyar végvárok kapitányai, hogy ellenük a vízen is védekezhessenek, naszádos egységeket állítottak fel. Ellentámadásaikkal többször sikeres rajtaütést hajtottak végre a törökök ellen. Takaró Mihály tihanyi kapitány az 1550-es években Pozsonyban építtetett hadinaszádot a saját költségén 25 Ft-ért. 1558-ban Takaró sikeres portyát hajtott végre a déli parton, Ságvárnál: „... *Saághvárott a törekek szentegyházat erősejtenek vala meg, melyben régtől fogván laktanak.*” *Reájok itek Istennek akarattából mindgyárást megvettem vala tőlek.* ...” Az endrédi török őrség erről tudomást szerzett, erősítést küldött a magyarok ellen: „... *az hajókban beszállánk az vízre előttek. Az törekek három lovát találók vala*

az szentegyházban, azokat az hajó mellé köteztetem, úgy hozhatánk által. Azonban az törekek egy egész mélyföldig kísértének, ők is löttének, mi is őket. Istennek akarattából békével csak egy ember kár nélkül eljövénk, jól lehet ités esett rajtunk, de egyéb bántásunk semmi nem lett. ...”

A fonyódi vár török általi elfoglalása után minden bizonnyal fokozódhatott Allah követőinek tevékenysége, mert 1589-ben a tihanyi és veszprémi várkapitányság – utóbbi dacára annak, hogy a Balaton nem ért el Veszprémig – szükségét érezte annak, hogy hajója legyen a Balatonon. Ernő főherceg 1589. július 19-én utasította a pozsonyi magyar kamarát, hogy adja meg a szükséges költséget Jurasic Alajosnak, a bécsi hajópark parancsnokának, hogy a veszprémi és tihanyi őrség részére a bécsi kikötőből két naszádot szállítsanak Győrig, majd onnan – minden bizonnyal szárazföldi úton – a Balatonhoz.

Egy szintén ebből az időszakból származó tihanyi kapitányi (Pisky István) számadókönyvi bejegyzés szerint – valószínűleg azért szerepel ebben, mert Tihanyban végezték az építést – „... *az szentgyörgyvári hajót kezdték csinálni 20 Martii anno 1588.*” Szentgyörgyvár gyalog jó egy órányi járásra volt Keszthelytől nyugatra, az akkori Balaton parton. A Balatonon a török korban épült hajók és hadisajkák építésmódjára, nagyságára és alakjára tudomásom szerint nem maradtak fenn adatok. A középkorban a Balaton gyakorlatilag lefolyástalan tó, a Sión működő malmok miatt (is) a vizét visszaduzzasztották, a zsilip, amellyel a vízszintet szabályozni lehetett, csak 1863-ban készült el. A vízszint is lényegesen magasabb volt, mint napjainkban.

1657 augusztusában a siófoki törökök rajtaütést kíséreltek meg Tihany ellen, ám ez csúfos kudarcba fulladt, legalábbis a keresztény források erről így számoltak be.

A XVII. század közepén Tóti Lengyel Gáspár, a szigligeti vár kapitánya, a siófoki török sajksók állandósuló rajtaütéseinek megfékezésére – részben saját költségére – sajkákat hozatott, és részükre kikötőt építtetett. Ennek az epizódnak van irodalmi vonatkozása is. A szigligeti sajksók életét és Tóti Lengyel Gáspár alakját örökítette meg Lipták Gábor „A sajksók serege” című elbeszélésében. Szintén ő dolgozott fel egy török kori balatoni regét, „Szigligeti leányrablás” címen. Ebben egy helyi leányzót elrabolnak a siófoki törökök. A történet happy enddel zárul, mert a lány kedvese áruhát ölt, belopózik Siófokra, kalandos úton kimentti a lányt a törökök karmai közül. A menekülésük során elkötik az egyik török vitorlás gályát, ezzel és a foglyul ejtett

legénységével, valamint egy váratlanul kitörő balatoni vihart is kihasználva térnek vissza Szigligetre. A déli parton játszódik Fekete István „A koppányi aga testamentuma” c., az ifjúság számára írt, történelmi regénye, amelyből film is készült, az egyik szereplőjét, Csomai, fonyódi kapitányt Bessenyei Ferenc, a főszereplő Babocsai Lászlót Benkő Péter alakította.

Kanizsa elestével (1600) megnőtt a balatonhídvégi rév jelentősége. Ekkoriban a komári (ma Kiskomárom) várat fahíd köttötte össze a külviággal, innen a kapta a nevét a rév és a falu is. A kanizsai vilajet (török közigazgatási egység) létrejöttével a török jelenlét súlypontja áthelyeződött ebbe a térségbe. 1639 nyarán még sikerült a zalavári őrségnek visszavernie a támadást, de a következő évben a törökök átmenetileg „... a hidvégi révet elfoglalták, ott is fejet vettek és Szala vár táján is. Az hol a révészek voltak éjjel, azt a hajlékokat, avagy kalibájokat felégették.” A híd felégetése után hajóval lehetett megközelíteni a komári várat. 1647-ben a zalavári őrség, mert nem tudta a védelmet biztosítani, inkább elsüllyesztette a kompot és a „gyalog hajókat”. 1650-ben Győrből és Keszthelyről egy-egy kompot rendeltek. A győri 1651-ben elkészült, de csak darabokban tudták Hídvégre szállítani. Török István, az új zalavári kapitány 1651. június 9-én kelt levelében jelentette, hogy a komp megérkezett, már ki is próbálták. 25 lovas vagy 100 gyalogost lehetett szállítani rajta egyszerre, tehát elég nagyméretű vízijármű volt.

A harci cselekmények dacára azért békés céllal is közlekedtek hajók a tavon. A lakosságnak voltak kisebb hajói, amelyeket részben halászatra, részben közlekedésre használt, igaz, ezeket néha bizony elfogták a törökök és elhurcolták tulajdonosaikkal együtt. Továbbá a kereskedőket és az utazókat a harcok sem tartották vissza attól, hogy átkeljenek a tavon. Evlia Cselebi, a XVII. század második felében Magyarországon járó török utazó 1664-ben a Balatontól délre levő török várakat végiglátogatva, a következőket írta a tóról:

„... Azonban itt szóljunk a Balaton tóról, mely egész Frengisztánban [Európa] és Magyarországbán híres.

Balaton tó. Kanizsa és Koppán váraktól nem éppen messze, egy merhále [egy napi utazás] hosszúságú helyen egy nagy tó van, mely keletről nyugotra hosszában terül el s kerülete 47 mérföld. Négy oldalán erős várak vannak. Insallah, azokat a várakat majd mind leírom a szerint, a mint láttam. Olyan tiszta vize van, hogy az ember ha egy egész bárányt

megeszik is és reá ebből az éltető vízből iszik egy kis idő múlva már újra éhes; tehát az emésztést elősegítő tiszta, üde víz ez. A parton lakók a ruhamosásnál szappant soha nem használnak s mégis fehér tiszta lesz a ruha, ha ebben mossák. Partján különféle értékes kövek vannak melyek az alamán [német] elmaszihoz [nincs magyar megfelelője] hasonlók. Ezt a kellemes ízű vizet ivó emberek és állatok kövérek és testesek lesznek.

A Teremtő csudája, hogy július napjaiban ez a víz olyan, mint jég [valószínűleg ez alatt azt kell érteni, hogy olyan hideg, mint a jég, és nem azt, hogy fagyott], a zordon télben pedig nem fagy be s melegen marad, holott ehhez közel a kanizsai tó befagy. Ebben ezernél többféle fajta hal van, melyek ízletesebbek, mint a más országbeliak. Van rajta negyvenötven hajó, melyek egyik várból a másikba viszik a kereskedőket és a látogatókat. Azt mondták nekem, hogy mélysége ötven rőf, de én nem mértem meg, a hazugság pedig tilos. ...”

A törökök kiszorítása után itt is helyre állt a béke, fokozatosan újra megindult a Balatonon a (rév)hajózás is.

A török idők után a balatoni hajózás újraindítása gróf Festetich / Festetics Pál nevéhez köthető. A dúsgazdag főúr 1753-ban, Triesztből és Hollandiából hozatott hajóácsokkal megépíttette a tó első nagyobb vitorlását, a „Christohp” nevű sószállító hajót, ennek befogadóképessége 12 szekérrakomány volt. Halála után fia, György – ő alapította keszthelyi Georgikont is – alatt fejlődött ki a korábbi fenékpusztai hajójavító ácstelepből az az „arzenál”, amely balatoni hajók egész sorát bocsátotta ki: Juditta, Pali, László, Fecske, Szolgája és az 1797-ben épült Phoenix (Főnix). A Phoenix az 1830-as évekig járta a Balatont. Az nem bizonyított, hogy sportvitorlás ekkoriban már valóban járt volna a Balatonon, de a Festetics-tervtárban fennmaradt egy sportvitorlásnak tekinthető hajó rajza.

Festetich Pál 1782-ben hunyt el. Fia, György ekkoriban a császári hadseregben szolgált, 1790-ben már alezredes volt. Magyar ügyet pártoló magatartása miatt azonban kegyvesztett lett. Az uralkodó 1791. május 19-én engedélyezte, hogy leszerelhesse és elhagyhassa a katonaságot. Május 30-án közölték Györggyel a királyi döntést és engedélyezték neki, hogy a Magyaror Királyságba távozzon. György ezt követően Keszthelyre jött, és birtokaival kezdett ettől fogva foglalkozni.

A Bécsben megjelenő „Magyar Kurir” 1801. augusztus 18-i számában az alábbi tudósítás volt olvasható: „Füred Julius 24dikén 1801. Kedves

Kurír! Nagy köszönettel vettem, hogy a' Keszthelyi Georgiconról minap írott levelemet kedvelt újságodba béiktatván, közönségessé [közzé] tetted, reménylem ezzel is hasonló szívességgel bánsz, mely különös foglalatjára tekintettel szint oly érdemes a' tudásra [értsd: tudósításra]: A' múlt héten látogatta meg, Gróf Festetics György Úr ő Nagysága, Ország szerte híres Gályáján [Phoenix], ezt a' kellemetes mulató helyet; annál kedvesebb volt jelenléte, minél váratlanabb esett. ... Más nap dél után 5 óra tájban adott a ' Gróf egy pompás uzsonnát hajóján, hol 150 személlyeknél többen voltak jelen, e következő nap úgy utazott Keszthely felé a szárazon vissza. A' jövő hónapnak közepe táján Ő Királyi H[erceg].sége Országunk Palatinussa is, Olasz Országból Keszthely felé fog jönni, hol a' Georgicont. 's egyéb nézésre méltó dolgokat meg szemlélvén, 'S úgy onnan a' Gályán szándékozik Füredre jönni, 's innend osztán Buda felé veszi Ő Kir. H.sége útját. ... " – írta Halász Sámuel. A nádor füredi látogatása – amint az a szeptember 1-jei számból is kiderül – azonban „Az essőzés miatt a' készen álló vitorlás Gállán a' Füredre utazás alkalmatlannak ítéltetett ...” – azaz elmaradt.

Feltehetően valamikor az 1800-as évek elején készült egy „Stella” [Csillag?] nevű kis vitorlás is. Elképzelhető, hogy ebben a korai időszakban Antonio Bori (1764?–1835) – Triesztből idekerülve, tengeri hajósként minden bizonnyal ismerte a vitorlás szakmai fogásait, és ő vezette be György 1785-ben született László fiát is a hajózás ismeretébe – a Főnix hajó építése mellett elképzelhető, hogy egy kisebb, sport célokra szolgáló vitorlást is készített, feltehetően ez lehetett a Stella. Talán Bori szakmai tudását akarta a György ezzel a kis hajóval tesztelni? A Stella színes rajzát, az általa épített többi hajóéval egyetemben Bori készítette el valamikor a XIX. század [1800-as évek] elején. Madarassy László ismertetése alapján a „Stella könnyed formájáról és a fedélzet hátsó részére épített színes eső- és napfogó sátorról ítélve, amolyan séta-, vagy kirándulójajó lehetett.” A hajó hosszát 15 m-re becsülte.

1808-ban László gróf saját vitorlásán látogatta meg a Phoenixen balatoni hajóutazásra készülő Michael Amadeus Eissl (1746?/1756?–1821) osztrák gazdasági tanácsost, aki apja, György gróf vendége volt ekkoriban, majd néhány napig ő is a Főnix fedélzetén várta ki a vihar csillapodását. A tomboló ítéletidőben „senki sem merte megkísérelni, hogy a szilárdan lehorgonyzott hajó fedélzetén

felkeressen bennünket, ezért László gróf a postahajóra küldött néhány evezőst és a tajtékozó hullámon szerencsésen eljutottunk a Halászszigetre. Visszafelé László gróf oly ügyesen és nagy gyakorlattal kormányzott, hogy kis, laposfenekű hajónk mindig középiútt szelte át a fenyegető hullámokat, így épségben megérkezünk.” Aztán lecsillapodott a vihar és Festetics László vitorlás kirándulásra vitte osztrák vendégét. Ezt a kirándulást így írta le útirajzában az osztrák utazó: „Ez a csend alkalmat adott arra, hogy László gróf jachtján kirándulást tegyünk a Balaton nyugati végéhez. Felhasználtuk a vitorlázatot, mellyel a gróf hajója el volt látva és az árbocra nagy, négyszögletes vitorlát, a hajó elejére a háromszögű orrvitorlát felhúзва, csakhamar elérjük azt a helyet, ahol a Zala a Balatonba ömlik.” [Festetich / Festetics László az akkor még meglévő Kisbalatonon Balatonhídvégig hajózott, ahol a Zala folyó a tóba torkollott.]

1808. július 15-én és az azt követő néhány napon Eissl Füreden is megfordult utazásai során. Éléményeiről szóló munkája 1813-ban jelent meg Bécsben, ebben külön fejezetet szentelt a Balatonnak. Az erről – mármint a füredi tartózkodásáról – szóló részt magyar nyelven Dömötör Sándor átíratában a Balatoni Kurír 1939. évi első számában lehet olvasni „Lóháton Keneséről Keszthelyre 1808-ban” címmel. Ebben említés történik egy füredi bálról is: „Este bál volt egy gyenge világítású teremben. Középen volt a zenekar, amely kellemes hangulatot teremtett. ... A bál nem volt nagyon látogatott, mintegy 70 személy jelent meg.”

A következő napokon Eissl többnyire cigányzenét hallgatott a fürdőhelyen, majd rövidesen tovább indult Keszthely felé.

A Balatonon ekkoriban sem volt teljesen veszélytelen hajózni. Leibitzer János 1814. évi beszámolójában írta egy viharban átélt kalandjáról: „A szél azonban hirtelen északira változott. Olyan sötétség támadt, hogy az orrom elé tartott kezemet alig láttam. Gyorsan behúztuk a vitorlákat és a legnehezebb horgonyt vetettük a habokba. Rettentő percek következtek. Kétféle szél: északi és keleti közé szorultunk. Hajónk táncolt és ugrált a habok hátán. Néha úgy le levágódott, hogy azt hittem, mindjárt a tó fenekén találjuk magunkat. Senki sem tudott megállni a lábán. Matrózaink, kiknek legtöbbje edzett halász volt, sorra bebújtak a zárt kamrácskába, mert lehetetlen volt a hideget kiállani.

Röviddel rá hajónk vezetője is betámolygott köznénk. Egy darabig csak nézegetődött, aztán komo-

lyabban felöltözködött. Nekem is intett, hogy te-
gyem ugyanazt.

A hajó nagyot lódult. Hallottam, hogy a hor-
gonylánc nagyot pattant: elszakadt. Rögtön ki a
másikat! Rövidesen annak a láncát is széttépte a
vihar. Sós zsákjaink és ládáink csusztak-másztak és
ugráltak a hajófenéken. Ahogy a ládák neki-
nekiütődtek a hajó falának, valamit mindig lazított-
tak a deszkákon.

Egyik matróz beordított az ajtón: mindenki kife-
lé, a pumpákhoz! Bokán felül érő víz borította a
hajó fenekét és valahol állandóan áramlott befelé.
Helyzetünk szomorú volt és egyáltalában nem biz-
tató.

Több ízben is voltam már életveszélyben. Egy-
szer Badenben, mint kezdő és gyakorlatlan hegy-
mászó lezuhantam egy szikláról, fejjel lefelé. Rette-
netes pillanat volt, de nem volt időm a gondolko-
dásra. Most azonban időm volt; nagyon is komor-
nak tűnt az idő, hogy felkészüljek a biztos halálra.

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

Visszahúzódtam a kabinba. Megadva magam
sorsomnak, ledőltem ágyamra. A kimerültségtől el-
aludtam. Másnap későn ébredtem. Még mindig dü-
höngött a szél, de hajósaink ügyesen kezelték a vi-
torlákát. Bekormányozták dereglyénket a Keszthe-
lyi öbölbe.

Milyen boldogság volt a györöki parton kiszáll-
ni! Sószállítmányunkat ott kellett kiraknunk. Tizen-
kettedik napja voltam a hajón. Alig vártam, hogy
végleg bucsut mondhassak annak. Valóságos ün-
nepnap volt számomra, amikor szárazföldön tud-
tam magam. Miként ilyenkor szokásos, a horgony-
lánc egy darabját a templomba vittük. Így cselek-
szik ezt mindig a viharból megmenekült hajósok.
...

[Bendeffy László forrása]

Id. Leibitzer János (1763–1817) löcsei kertész,
botanikus és pomológus 1814. július 1. és 12. közt
volt a Főnix vendége. A veszedelmes kaland július
11.-éről 12-re virradó éjjel esett, akkor, amikor a
Főnix kihajózott a Badacsony szélárnyékából, be-
hajózva a Szigligeti öbölbe. Ott, a Bakony felől
akadálytalanul lecsapó északi szél napjainkig
számtalan hajós vesztét okozta már.

A hajó két leszakadt horgonya és a horgonylán-
cok az 1798. évi hajóleltárban szerepelnek: „Va-
gyon hozzá vass Matska 2, mellynek egyike nyom

600, másika pedig 400. Egy 20 öles és egy 7.04
öles lánc.” A leltár nem írta ugyan, de mi sem ter-
mészetesebb, hogy az akkor használt font súlyban
adta meg a horgonyok nagyságát. Egy font akkor
0,56 kg lévén, a nagyobbik horgony súlya átszá-
mítva 336 kg, a kisebbiké 224 kg volt.

Tudomásom szerint a Balatonon a Főnix előtt
nem használtak horgonyt. A viharból menekült ha-
jó elszakadt horgonylanc darabjának templomban
történi elhelyezése tehát valószínűleg nem lehetett
balatoni szokás. Az adriai hajósok gyakorlatát kö-
vette a hajósmester, amikor [állítólag] a balaton-
györöki templomba vitte a Főnix horgonylancának
darabját. Hiába is keresnénk, ott nincsen. Jó 50 év-
vel ezelőtt az akkori idősebb györökiek viszont
még emlékeztek arra, hogy az 1950-es években a
templom bejáratának közelében elhelyezett gyónta-
tószték mellett egy lánc darab függött, okát és ma-
gyarázatát azonban senki sem tudta már.

Az elkövetkező időkből annyit tudunk, hogy a
korabeli forrásokban néhány utalás található arra
vonatkozóan, hogy az 1846-ban, 177 éve vízrebo-
csátott Kisfaludy gőzhajóra szerződtetett angol és
holland matrózok vitorlást hoztak magukkal,
amellyel bejárták a Balatont. A Kisfaludy vízrebo-
csátásával egyben a balatoni gőzhajózás is kezdetét
vette.

1847 februárjában M. Haentjens (a Kisfaludy
gőzhajó kapitánya) levelet írt Széchenyi István tit-
kárához, Tasner Antalhoz. Ebben beszámol arról,
hogy elkészítette a sporthajó – Széchenyi István
„Himfy” (más forrás szerint: Himffy) nevű vitorlá-
sáról van szó – vitorlázatát, s tíznapos próbautat
tett vele a Balatonon Masjonnal [John Andrew
Masjon / Massion (1817–1858) óbudai hajógyá-
ros], továbbá javasolja egy új vitorlás megépítését
is. Leveléhez két rajzot is mellékel, az egyik a
Himfy/Himffy vitorlást, a másik a javasolt újat áb-
rázolta. Nem ismert, hogy elkészült-e az újabb vi-
torlás, de a Himfy/Himffy későbbi sorsáról sem
rendelkezünk jelenleg pontos és megbízható in-
formációval.

A balatoni vitorlássport fellendüléséhez az adta
meg a kezdő lökést, hogy 1866-ban híre ment: Er-
zsébet királyné Füreden – egész pontosan: a füredi
fürdőhelyen – fog nyaralni. A tervezett látogatás
végül a porosz-osztrák háború miatt elmaradt, és
Erzsébet királyné a későbbiekben sem jött el Fü-
redre. Közel ahhoz a területhez, ahol ma a Balaton-
füredi Yacht Club kikötője áll, 1867 óta folyik vi-
torlás egyesületi élet, március 16-án, balatonfüredi
székhellyel, többek között a Nemzeti Kaszinó és a

Buda–Pesti Hajós Egylet (1860) – főként az arisztokrácia köréből kikerülő – tagjai megalapították a Balaton-Füredi Yacht-Egyletet, amelyet a ma működő klub elődjének tekint. [Ez ugyan teljesen nem felel meg valóságnak, fogalmazzunk mondjuk inkább úgy, hogy a helyi hagyomány szerint, és ilyen apróság felett manapság már könnyedén átsiklanak.] Fővédnöke a királyné volt, tagjainak többsége az arisztokrácia soraiból került ki, a commodore (parancsnok) Batthyány Ödön gróf, a vicecommodore Széchenyi Béla gróf volt. Mint egy angol lap (a Hunts Yachting Magazine, 1867. évi 5. száma) írta: „Az egylet székhelye Magyarország legelőkelőbb fürdőhelye, Füred a Balaton partján, amely gyönyörű környékével és hatalmas vitorlázási területével Európa legnagyobb és legvonzóbb hajózható tavának mondható”. [Az eredeti szöveg természetesen angol.] Az egylet alapszabálya szerint az egylet 25 tagnál többet be nem fogad, és a legkisebb hajó 2 tonnás lehet. A drága hajókat Angliából hozatták. Ebből az időből a mágnások yachtjai közül csupán Széchenyi Béla gróf Cowesben (Wight szigetén) teak- és hickoryfából készült egyik (Széchenyi István fia összesen három tengeri hajót hozatott a Balatonra) – korábban a Fertő tavon használt, és egy angol hercegtől ajándékba kapott – hajója, a „Hercegnő” maradt meg, ez később közel tíz évig a parton, fészker alatt állt. A többi hajó tönkrement, hajókihúzó nem lévén, a vitorlás hajókat télen is a vízben (azaz jégben) tartották. Állítólag még az 1890-es években is szedegették a Balatonból és part mentén az ólomnehezék darabokat és a hajóalkatrészeket. A „Hercegnő” 1878 körül Némethy Ernő győri királyi ügyész birtokába jutott, aki a balatoni vitorlássport tulajdonképpeni kezdeményezője lett Szarvassy Sándorral, Endrődy Bélával, Balogh Kálmánnal és Mihálkovics Tivadarral. Az első vitorlásversenyt (továbbá: evezős és úszó) 1882. augusztus 22-én és 23-án tartották meg Füreden. Hamarosan megszülettek az első versenyszabályok is.

Az 1870-es évek végén Audley (más forrás szerint: Andley) Gosling – 1879-ben az Osztrák-Magyar Monarchiába akreditált – budapesti angol főkonzul nagyon megkedvelte a Balatont, megépíttetett és ide is szállíttatott Angliából egy 7 tonnás hajót, a „Királynő”-t. (A hajó 1880 májusában érkezett meg Füredre.) A hírlapi tudósítás (Zalai Közlöny 1879. november 30.) szerint a: „... maga az angol consul, már a jövő évre egy 12 szobás villát vett ki 5 óra, készítetteti <<yach>>-ját, annak neve <<királyné>> lesz. A dániai angol consul, Arthur de Crapet Crowe, a jövő nyáron szintén Ba-

latonfüreden fog lakni. És közvetítésükkel több angol angol család fog odamenni. Egész yachttársulatra lesz kilátás. Bizonyára nagyon fogja Balatonfüred jelentőségét emelni.” A hazai vitorlássportban komolyabb föllendülést az itthoni hajógyártás megindulása hozott, Gosling írt a southamptoni hajóépítőnek, Richard Youngnak, biztosítva őt támogatásáról. Young még 1879 októberében Füredre érkezett, a Tihanyi Apátságtól bére vett területen, hajóépítő műhelyében 1880-tól kezdték meg a vitorlás túra- és versenyhajók építését. Hírlapi tudósítás (Zala. 1880. november 17.) szerint „A nádas elején Young angolhajós 8 öl hosszú, 4 öl széles, és 15 láb magas hajóműhelyt épített, hogy a hajóépítési megrendeléseknek eleget tehessen, mert legújabbban is két nagy vitorlás hajót rendeltetett meg.” Alkalmas hajókat épített, a Zala 1880. január 14-i száma szerint: „... Young ur, a napokban hajóépítő szerszámai is megérkeztek, már munkához fogott, s májusra hat vitorlás hajót akar a vízre bocsátani. A kisebb vitorlás csónakokat 300-400 frtért készíti s biztosságukat garantirozza, mert kizárólagosan a Balatonra készíti őket, annak minden szeszélyeit számba véve.” Április közepén már vízre bocsátották a „Mariska” elnevezésű vitorlás yachtot. (Zalai Közlöny. 1880. április 25.)

A hajóépítő Young kezdeményezésére alakították meg 1884. január 28-án a Balatoni Vitorlázó Egyletet. A vezetője Esterházy Mihály herceg lett. 1884 augusztusában már versenyt rendeztek, erről így tudósított a „Veszprém” c. újság szeptember 7-i száma: „Tavasszal alakult meg Stefánia koronahercegné védnöksége alatt a Vitorlázó Egyesület, ennek versenyeit tartották négy napon át, az utolsó napon Stefánia díjáért.”

A jórészt főúri tagokból álló klub Stefánia hercegnő (1864–1945), Rudolf trónörökös (1858–1889) hitvese iránti tiszteletből – és mivel az egyletnek Stefánia főhercegnő amúgy is a védnöke volt – hamarosan nevet változtatott, amelyet 1885. február 4. előtt Stefánia Yacht Egyletre módosítottak. Stefánia Yacht Egylet néven az első közgyűlést 1885. február 4-én tartották meg. Valószínűleg ezt megelőzően néhány nappal kerülhetett sor a névváltoztatásra.

1885-ben – a klubélet kiszolgálására – építették fel az egylet klubházát, amely később a balatoni vitorlázás egyik fő központja lett. Főként fából épült, Hauszmann Alajos [aki 1883-ban Ádám Károly, Perlaky Kálmán és Szarvassy Sándor mellett közös tulajdonosa volt a „Királyné” jachtnak, így nagy

valószínűséggel az egyesület alapító tagjainak egyike is lehetett] tervei alapján.

A Veszprémi Független Hírlap 1885. május 30-i számában az alábbi hír jelent meg: **„Balatonfüred. május 28.** „A Veszprémi Független Hírlap” szerkesztőjéhez. *„Pünkösöd napját a balatonfüredi angol hajósok is igen szépen ünnepelték meg. – A kikötőben minden vitorlás hajót tarka lobogókkal feldisznítottak. Gróf Károlyi urnak ujonnan készült „Sirály” nevű vitorlás hajóját ünnepélyesen felavatták. Azután Jung Richard neje hosszasan tartott imát, melyet 14 angol matróz utána mondott, mire egy negyedórái buzgó éneket kezdtek. Ennek bevégeztével háromszoros „hurah” kiáltással hajóra szállottak, a parton pedig ugyanazon pillanatban 24 taracklövés történt. A szél kedvezően lengett és a négy szép vitorlás hajó könnyű terheivel nyílként repült a Balaton színe tükrén Tihany bércei felé. – Az ünnepélyt nagy lakoma és táncz követte. – Veszprémből is többen voltak jelen és gyönyörködtek a szép látványos multság felett, a mi este későn tűzijátékkal végződött.*

Balatonfüreden a csónak-egyesület emeletes faháza, melyet Horváth István budapesti építész csináltatott, elkészült. Ezen ház teljesen pilotákon nyugszik a vízben, nagyon csinos és izléses épület, velencei stílusban.

Meglátászik Fürdőfüreden, hogy az igazgató hónapok óta ágyból nem kelt ki. A sétányok rendezetlenek, az utak el vannak rendkívül hanyagolva, rend és tisztaság hiányzik. De botrányosnak is mondható az úgynevezett alsó udvar, 'a fősétány közvetlen közelében; az izraelita vendéglő háta mögött oly ázsiai látvány, mely undorral tölti el a szemlélőt. Az istállókból évek óta kihányt trágya több nagy halmokban ott hever, mellettük büzhött posványok és pocsolják, melyen szabadon járó baromfiak kotrogatnak; düledezett épületek közt rozszant sertésólak, szóval nyakig piszok, szutyok. Ha ezt az ottani derék orvosok meg nem látták, lássa meg Ádám apánk Tapolczán és hozza rá az 1876 XIV. t. ez. 10. §-sát.

F.”

Nem a ma látható épület helyén állt, hanem attól valamivel nyugatabbra. 1889-ben az egyesületnek sikerült örök áron megszerezni az addig bérelt területet a tihanyi apátságtól. Ekkor bővítették a klubházat, teraszokat építettek hozzá.

Richard Young még 1885-ben (vagy 1886 elején) elhagyta az országot – elképzelhető, hogy talán nézeteltérései támadhattak az egyesület vezetőségével, esetleg ki is „golyózták” a klubból, rövide-

sen Ausztriában, a Wörth-i tónál kezdett új hajóépítő vállalkozásba –, műhelyét 1885 őszén a Stefánia Yacht Egyesület vásárolta meg. Vezetésével Szarvassy Sándort bízták meg, aki Young pótlására Michael E. Ratsey cowesi hajóépítőt hívta meg. Itt maradt több angol hajóács is, akik magyar szakemberek kinevelésével megteremtették a magyar sportvitorlás építés alapját.

Young később – minden bizonnyal nem nosztalgiaiból, hanem valószínűleg a függőben maradt itteni dolgai rendezése végett – még visszatért a fürdőhelyre. Écsy László fürdőigazgató írta a naplójában 1891. szeptember 2-án: *„A nagy vihar reggel megszűnt s a legszebb idő lett. Ma Keszthelyre nagy kirándulás lett hajón, melyen bejárták a kikötőket. Junk <sic!> hajógyáros idejött maga Klagenhofból, hol lakik, és a Verti <sic!> tavon van a gyára. A tó nemigen nagy, de hajógyáros három dolgozik.”*

Az egykori Stefánia Yacht Egyesület hajóparkja egyike volt a legszebbeknek Európában az édesvízi hajóparkok között. Az egyesület kötelékében 25 nagy jacht, 30 csónak és 3 motoros hajó szántotta a Balaton vizét.

A XX. század elején új korszak köszöntött be a vitorlássportban: a költséges nagy vitorlásokat felváltották az első cirkáló, yollék, később megjelentek a kalózok és dingik is. A kisvitorlások száma rohamosan nőtt a tavon. 1930-ban nemzetközi vitorlásversenyt, 1933-ban Európa-bajnokságot rendeztek Balatonfüreden, 1934-ben pedig lebonyolították az első Kék Szalag tókerülő versenyt is a Balatonon.

A Stefánia Yacht Egyesületet 1912. június 24-én belügyminiszeri rendelet alapján Magyar Yacht Clubra keresztelték át, amelyet 1913-ben (királyi engedély alapján) Királyi Magyar Yacht Clubra módosítottak. A hajóépítőt a hajókkal és a klubházzal később felajánlották megvételre az Angol–Magyar Banknak, amely 1920-ban át is vette az ingatlant. A hajóépítő bővítéséhez az új tulajdonos lebontatta a régi klubházat, de vállalta egy új felépítését a régittől keletebbre, az egykori Young-féle hajóépítő előtti területen kőből és fából. Az új klubház 1921-ben készült el, a régi épület mintájára.

A hajóépítés folytatására a bank részvényeket bocsátott ki, és 1920-ban megalapította a Balatoni Yachtépítő Rt.-t. A részvénytőkéből először a barakkok helyére téglapépületeket emeltek, a műhelyeket kibővítették. A telek nyugati részén 1922-ben befejeződött az új, háromszintes hajóépítő műhely építése, a betondokk átadásával. Az itt készült ismertebb hajók: Dodó, Kishamis I. (később Irma),

Kishamis II. (utóbbi még ma is hasítja a tó vizét). 1924-ben Balatonfüredre hívták Adolf Harms berlini hajómérnököt, az ő irányításával készült el a Glória, valószínűleg a tó egyik legszebb vitorlása. A KMYC 1925-ös hajójegyzéke szerint 26 vitorlás tartozott a kötelékébe, a nagyobb hajói: Kishamis, Sólom, Démon, Glória, Pinguin, Nemere, Vészmadár, Tramontana.

1920-ban Siófokon megalakult a Balatoni Yacht Club, 1925. november 8-án pedig a füredi Grand Hotel cukrászdájában a balatonfüredi szakosztálya, a balatonfüredi Balatoni Yacht Club, 1933. február 1-jén pedig a Hungária Yacht Club. Az államosítás után a három füredi klubot megszüntették, ingatlanjaik állami tulajdonba kerültek. A balatonfüredi Balatoni Yacht Club épületébe a vízi rendőrség került elhelyezésre, a Hungária Yacht Club székházát az akkori budapesti Előre Sport Egyesület kapta.

1946-ban megalakították a Balatoni Hajózási Részvénytársaság Sport Egyesületét, ezen belül a vitorlázó szakosztályt. Az államosítás után ez kapta – ekkor már Balatoni Hajózási Munkás Sport Egyesület a nevük – a Királyi Magyar Yacht Club székházát, amelyet az 1960-as évek első felében egy másikra cseréltek, az egykori hajóépítő épületét kapták meg a úgynevezett „belső telepen”. Időközben ez utóbbit is lebontották és a helyén ma egy teljesen új épület áll a Zákonyi sétány és a Balaton között. Többszöri névváltoztatást követően 1990. április 22-én a Balatonfüredi Sport Club nevet vette fel az egyesület. 1998. április 25-én a vitorlázók és a vízitúrázók kiváltak, és új egyesületet alakítottak Balatonfüredi Yacht Club néven. A vitorlástelep és a vitorláskikötő az új klub tulajdonába került. A klub az 1867-ben alapított Balaton-Füredi Yacht-Egylet utódjának tekinti magát.

Forrás:

Bezsényi Miklós – Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Budapest, 1967.

Bíró József: A balatoni hajózás története. Siófok. 1996.

Écsy László balatonfüredi fürdőigazgató naplója 1863–1892. Balatonfüred, 2008.

Eissl, Michael Amadeus: Die Fahrt auf Plattensee in Ungarn, und Umgebungen dieses Sees. Mahlerisches Taschenbuch für Freunde interessanter Gegenden, Natur- und Kunst. Merkwürdigkeiten der Oestreichischen Monarchie 1813.

Erdélyi László: A Tihanyi Apátság története. Első korszak: az apátság önállósága 1055 – 1701. Budapest, 1902.

Evlia Cselebi török világtutató Magyarországi utazásai. 1664 – 1666. Budapest, 1908.

Leibitzer János: Meine Reise auf dem Plattensee im July 1814. – Bendeffy László fordításában.

Lipták Gábor: A sajkások serege. In: Magyar Hírek Kincses Kalendárium. Budapest, 1976. (Az írás megjelent még „Szigliget” címen is.)

Lipták Gábor: Szigligeti leányrablás. In: Aranyhíd. Budapest. 1961.

Madarassy László: A Festeticsek és a balatoni hajózás. In: Balatoni Kurír. 1941. február (6. sz.)

Peremartoni Nagy Sándor: A balatonfüredi Balatoni Yacht Club és a Balatonfüredi Hungária Yacht Club története. Balatonfüred, 1974. Kézirat, Városi Helytörténeti Gyűjtemény

Sági Károly: Antonio Bori – Bori Antal. In: Veszprém Megyei Múzeumok közleményei XVIII (1986). 437 – 446. oldal

Tóth-Bencze Tamás: Lapok a balatonfüredi hajóépítés és sportvitorlázás történetéből. = Füredi História. 2017/1. sz. 18–28. oldal

Végh Ferenc: A balatoni hadiflotta a török korban. In: Hadtörténelmi Közlemények. 2016. 1. sz. 27–56. oldal.

Veress D. Csaba: Várak a Balaton körül. Budapest. 1996.

Zákonyi Ferenc: Balatonfüred. Veszprém, 1988.

és a korabeli sajtó

Helyreigazítás

A Füredi História 2020/1. (60.) számában, a Luttor Ferenc plébánosról szóló jegyzetbe sajnálatos módon elírás került. A szöveg helyesen: **Luttor Ferenc** plébános (Székesfehérvár, 1886. március 26. – Plátanos [Buenos Aires elővárosa], 1953. április 28.) 1918-ban került Balatonfüredre plébánosnak, ahol akkor csak szükségtemplom volt. 1919-ben ő is közbenjárta a Siófokra elhurcolt fürediek érdekében. 1928-ban kinevezték a magyar vatikáni követséghez egyházi tanácsosnak Rómába. 1947-ben Argentínába távozott és haláláig Buenos Airesben élt. Az argentin fővárosban helyezték végső nyugalomra.