



BALATONI TÁJAKON (LACKNER LÁSZLÓ FOTÓJA)

S. LACKOVITS EMŐKE

KÉPEK A KÁLI MENDENCEI FALVAK ÉLETÉBŐL

A Balatonfelvidék egyik legszebb, egységes medencéje a Veszprém és Tapolca között vulkáni hegyek koszorújában meghúzódó Káli-medence, amely nyolc községet számlál. Közülük kettő, Balatonhenye és Monoszló a fő medencéhez kapcsolódó két mellékmedencében, a Henyei és a Monoszlói kismedencékben található. A 20. századig Zala megyéhez tartozó községcsoport falvai máig kislelékszámúak.

Községek:	Lélekszám:				
	1851.	1973.	1980.	1984.	1988.
Kővágóórs:	1.699	1.318	1.036	1.041	1.000
Kövestói:	1.142	643	481	459	504
Balatonhenye:	742	392	270	245	231
Monoszló:	607	294	212	192	184
Szentbékállá:	642	441	304	289	283
Mindszentkállá:	460	674	414	415	402
Salföld:	396	243	163	130	98
Kékkút:	315	190	134	136	98

Szembetűnő, hogy a múlt század közepén a községek nagy részének lakossága a jelenleginek még közel kétszerese volt. A fogyás folyamatos, e téren csupán az 1990-es esztendőkhöztek némi javulást.

Századunk elejéig Kővágóórs lakossága evangélikus, Köveskál, Balatonhenye, Monoszló népe református többségű, Szentbékálláé, Mindszentkálláé, Salföldé, Kékkúté pedig római katolikus volt. A vallási összetétel, valamint az a tény, hogy a protestáns többségű községek kismemesi, a római katolikus vallásúak pedig jobbágyfalvak (a veszprémi püspök, ill. a káptalan birtoka) voltak, döntően meghatározta a lakosság kulturális jellemzőit.

Az 1333. évi pápai tizedjegyzék tanúsága szerint a középkorban Monoszlón, Szentbékállán, Mindszentkállán, Kővágóórsön (1263-ban Szentlászlóórs, majd Boldog-

asszonyórs, Örskál néven emlegetik) és Balatonhenyén önálló plebánia volt. A török hódoltság viharos és hosszú esztendeiben pusztult el Sásdikál, Sóstókál, Kerekikál, Szentvidkál, Töttökál. A ma is létező falvak határában még láthatók a hajdani templomok maradványai. Ez elpusztult templomok és falvak régészeti feltárása a tudományos kutatás nagyobb pénzösszeget nélkülöző, szanyarú helyzete miatt várta magára.



A terület lakóinak *gazdálkodásában a szőlőművelés, borászat* játszotta a központi szerepet, bár igazi monokultúra nem alakult itt ki. A 19. századi filoxeravész kíméletlenül elpusztította itt is a régi szőlőfajtákat, s velük a szőlőterületek jelentős részét. A szőlőket ért pusztítás és az újratelepítés nagyarányú népmozgást eredményezett, amely hatását a hagyományos kultúrában is érezte.

Kiemelkedő jelentőségű volt a térségben a *borértékesítés*, melynek során távoli területekkel (Stájerország, Felsőörség) jött létre gyümölcsöző cserekapcsolat. A bort nagy tételben bornagykereskedők, kocsmárosok, vendéglősök vásárolták fel. Utóbbiak és a bortermelő családok között gyakorta rendkívül erős, baráti kapcsolat jött létre, amelynek egyik megnyilvánulási formája volt a *cseregyerekküldés*, elsődlegesen nyelvtanulási céllal.

A *szántóföldi gazdálkodás* munkaeszközeit és módjait a talajadottságok határozták meg. 1910/20 után általában a vaseke (Sachs, Kühne), korán gépesítették a gabonavetést. A kukorica és burgonya vetésénél azonban megőrizték az eke utáni vetésformát, a gabona levágásánál pedig a kaszás aratást. Sarlós gabonavágás szórványosan fordult csak elő. A szemnyerés már a századforduló után cséplőgéppel történt; a lovakkal való nyomtatást váltotta fel. Gabonatarolásra nagyméretű, helyenként még az 1980-as években is használták.

Az *állattartás* szerkezetében a szarvasmarhatartás túlsúlya jellemző; igényes szükségletet és jövedelemtöbbletet is biztosított. A múlt század második felében a rendkívül ellenálló régi állatfajtákat (rackajuh, szürke marha, bakonyi sertés) az újak szorították ki több gyapjúval, magasabb tejjózzammal és hússal.



A szőlő- és borgazdálkodást, az állattartást, a szántóföldi- és rétgazdálkodást jól kiegészítette a *konyhakerti növénytermesztés*, amelyből kiemelkedett az örökölhető és vásárolható, a falvak szélén a határból kiszakított területen, a *káposztáskertekben* folytatott kertművelés.

Településszerkezetüket tekintve ezek a falvak halmaz- és keresztutcsás települések (ld. szövegek közötti ábrákat),

ahol a lakóházak többsége az utca felől magas, kőmellvédes „kőbástyas” kerítéssel határolt, fésűs beépítésű telkeken helyezkedik el, utcai homlokzatukon 13 ablakkal. Építőanyaguk a 18. század óta a kő, bár a sövényfonásos falak sem tűntek még ekkor teljesen el. Tetőfedésre zsúpot és nádat használtak, amelyet cserép, majd pala váltott fel. A füstelvezetés csak a századforduló után változott meg. 1910. és 1920. között a füstökonyhákat a kéménnyel (szabad, majd mászó) rendelkezők szorították ki, s velük együtt eltűnt a korabeli társadalom jellegzetes alakja, a házak tűzbiztonságát felügyelő *korombíró* is. Rendkívül figyelemreméltó a falvak külső megjelenése, építészete. A lakóházak között legszebbek az udvari homlokzatukon reneszansz eredetű tornáccal ékes, 3-4 osztatú épületek. Közöttük mellvéd nélküli, pilléres, oszlopos-mellvédes-bolthajtásos: harántboltoves, kosárvégörbés, szegmensíves tornácváltozatokat különíthetünk el. Szép példái láthatók még a bejárat elé épített, kiugró tornácnak, a szélfogónak vagy „kódissállásnak” is. Figyelemreméltó az utcai homlokzatok, az oromfalak díszítése, amelyek



barokkos, klasszicizáló, copf és empír elemekből állnak (Ld. szövegközi képeinket). Leggyakrabban előforduló motívumok, a füzérdísz, a levélkoszorú, a szalag, a csigavonal, a hullámvonal, a rozetta, a cserépből kinövő virág, a meandrosor, a félholdas zárószalag, a fonadékos vagy lándzsaíves szemöldökpárkány. Általános a téglából kirakott oromszegély: a macskalépcső, macskajárda vagy csipke és a külön-

böző formájú padlásszellőzők. A legszebben díszített oromzatok Szentbékaián a Kossuth u. 9. sz. (Istvány ház) alatt láthatók. Utóbbiban ma egy kismesesi házbelső bemutató, kismesesi életmódot megjelenítő kiállítás látható. A 18. századtól napjainkig kimutathatók azok a jellegzetességek, amelyek a lakáskultúrát és bútorművészetet társadalmi rétegenként jellemezték.

A nemesi közösségek működése, a különféle társulások, a nemesek és agilisok küzdelme a *népi jogélet* különös gazdagságú adatait őrizte meg. Az öröklés rendszere döntően befolyásolta a családi és rokoni kapcsolatokat. E jellemzőket legtovább



a ravatal körülállásának szigorúan előírt és betartott szokásában őrizték meg. A tulajdonjogi korlátok közül az ablakjog élt a legutóbbi időkig a legerőteljesebben. (A szomszéd telkére néző ablak nyitásának feltételeit szabályozta.) A kötelmi jog területén az ingók elidegenítése és a munkaszervezők esetében nagy szerepe volt a szóbeliségnek, mert az adott szónak akkortájt még volt becsülete! Az örökéssel kapcsolatos nagyszámú, idővel változó jogi népszokás élt, amelyeknek meglete szoros összefüggésben volt a családok vagyoni helyzetével. A múlt század második felében a fiúk még többet örökölhettek lánytestvéreiknél. A századfordulóra azonban általánossá vált az egyenlő öröklés. Különösen figyelemreméltó az okirat, a családi levelesládák gazdag tartalma öröklésének rendje.

A házassági kapcsolatokat leg-

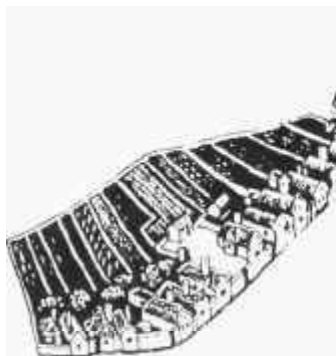
erőteljesebben vallási endogámia jellemezte. Ez érvényesült az 1970-es évekig, amelyet aztán napjainkban a rétegződés és foglalkoztatás szerinti házasodási kapcsolatrendszerek váltottak fel, amelyeknek létrejöttében egyre kevesebb szerepe lehetett a korábban jelentős házasságszerzőknek (tutyiztatók).

A 18-19. századi összeírásokból, anyakönyvi adatokból és a helyszínen gyűjtött anyagból képet alkothatunk a nyolc község *családjairól*, a *családok szerkezetéről* és *életéről*. Valamennyi nagymultú család között is legrégebbi a Győrfyéké, amely a 13. század óta ismert a térségben. A terület falvaiban a lakosságot a vérségi kiscsaládok (szülők+gyermek) jellemezték, bár átmenetileg a nagycsalád (több egyenes és oldalági le származott együttélése) meglete is kimutatható. Létrejöttének gazdasági és népesedési okai voltak. Mellettük általánosnak mondhatók a bővített kiscsaládok vagy törzscsaládok (házaspár+gyermek+egyikük szülője). A családszerkezetből következik, hogy ezek a háztartások többnyire szolgatartók voltak, de gyakori jelenségnek bizonyult a 18. században a zsellért, magányos özvegyet, hajlék nélkülieket befogadó családok, háztartások meglete is. Magas volt a szolgát tartó kiscsaládok száma, amely a munkaszervezettel függött össze. Az elsősorban szőlőművelő közösségekben ez a forma bizonyult legmegfelelőbbnek.

A rokonságot mind a nyolc faluban harmadfokig tartották számon: vérségi alapú rokonságon a nemzetiség őseitől egyenes és oldalágon le származott utódok együttesét értik, míg a házasság útján szerzett rokonságba a házastársak vérrokonságának egyenes és oldalága egyaránt beletartozik. A rokonságba azonban mindkét rokoni csoportot belefoglalják. A rokonok megszólításában, vagy egyéni jelölésében utalnak ma is a rokonság fokára, közeli vagy távoli voltára. Egy személy nagyszámú rokonát sorolja fel. A rokonságot mind apa, mind anyai

ágon számontartották, s számontartják, de legerősebb rokoni kapcsolat egyenes és oldalágon egyaránt az egy faluban élők között volt, s maradt. Mivel a házasságkötés tilalma harmadfokig állt fenn, ezért a rokoni kapcsolatokat is harmadfokig tartották számon mindkét ágon. Ennek nyomai még az 1980-as években is felfedezhetők. A komaságot (műrokonság) bár erős kötésnek tartják, de nem rokoninak. Három változata ismert: általános a keresztkomaság a mai napig, a római katolikusoknál ezenkívül létezik még a bérmakomaság, de századunk közepéig megvolt a búcsúi vagy mosdatott („szentkúti”) keresztszülő-keresztgyermek kapcsolat is. A komák létszáma felekezetenként változott, legnagyobb létszámú a protestánsoknál (evangélikusok, reformátusok) volt. Mára ez a különbség eltűnőben van. A keresztszülő-keresztgyermek kapcsolat nemzedékeken át öröklődött, pl. a szülő keresztszülei a gyermeknek öreg keresztapja, öreg keresztanyja volt, sőt, a házastársak egymás keresztzüleit sajátjuknak tekintették.

A rokoni kapcsolatok eleven megnyilatkozása figyelhető meg a letelepedésben, protestánsoknál a templomi ülésrendben, a rokoni összejövetelekben (keresztelői áldomás, lakodalom, halotti tor), s a temetkezés rendjében. Bár az egyházak a soros temetkezést írták elő és szorgalmazták, azonban a családok igyekeztek az egy nemzetségbe, egy rokonságba tartozókat egymás mellé, vagy legalább egymás közelébe temetni. Ez a törekvés máig nem veszett ki, így a temetők mindenikébe rokonsági foltok rajzolhatók.



A Káli-medence községei élénk és erőteljes kapcsolatban álltak egymással és a tágabb környékkel. Veszprém, Zala, Somogy megyékkel és néhány Vas megyei faluval. E kapcsolatok a házasságin túl kereskedelmi és munkakapcsolatok voltak, amelyek a megélhetést vagy a jobb életlehetőséget és a kulturális javak cseréjét is biztosították. Az árucserkapcsolatok a vásárokon és piacokon bonyolódtak le, ahol elsősorban fogyasztási cikkek és állatok cseréltek gazdát. Kővágóórs, Köveskál és Szentbékálla vásárain kívül Tapolca, Gyulakeszi és Káptalantóti vásárait is rendszeresen felkereste a térség lakossága. A különböző időpontokban tartott vásároknak megvolt a jellegzetes árufelhasználása: a köveskáli húsvétkeddi a malacvásár, a Lajosnapi a disznó és liba eladásáé, a kővágóórsi Imre hercegi pedig káposztavásár volt. A gazdálkodás és a mindennapi élet szükségleteinek tárgyait, a különféle háziipari termékeket iparosoktól szereztek be helyben és a környező falvakban.

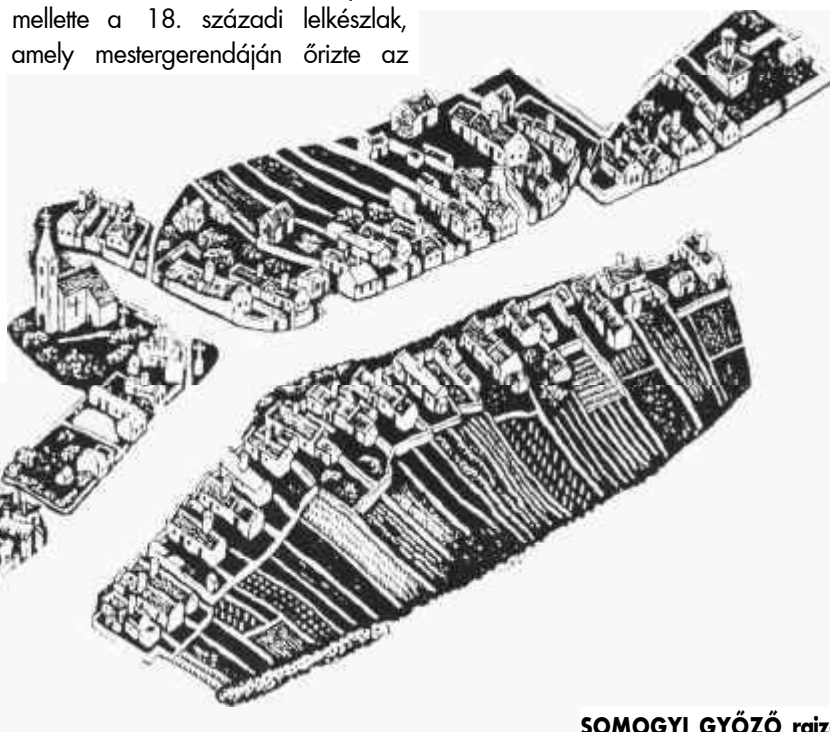
A vallási élet elsődleges színtere a templom volt és maradt, de nagyon jelentős a magánáhitat és ennek tárgyi világa. A vizsgált területen legrégibb a román kori alapokkal rendelkező monoszlói református templom, mellette a 18. századi lelkészlak, amely mestergerendáján őrizte az

építető prédikátor, Oroszi Sámuel nevét: O.S. 1786. Ugyancsak középkori alapokon nyugszik a falfreskókat megőrzött, s az 1980-as évek második felében feltárt és helyreállított kővágóórsi evangélikus templom is.

A térség lakosságának hiedelemvilága töredékes, már az 1980-as években is erősen érződött rajta a polgárosodás hatása. Történelmi hagyománykincsük viszont gazdagnak mondható, különösen Szent László királyhoz és a török világhoz kapcsolódó mondáik.

*

Az 1980-as években a veszprémi Laczkó Dezső Múzeum szervezésében végeztünk teljességre törekvő történelmi és néprajzi vizsgálatot mind a nyolc faluban (1980-1987.) Részeredményeinket öt kiadványban tettük közzé. Terveink között szerepelt egy összegző kötet is, amelynek megjelenése anyagi gondok miatt hiúsult meg. Talán egyszer - reményesség szerint még a mi életünkben - akad egy mecénás, aki segítségünkre lesz e kötet közreadásában.



SOMOGYI GYÖZŐ rajzai

MÜLLER RÓBERT

A PHOENIX GÁLYA



1797 július 16-án a Keszthelyhez tartozó Fenékpusztán a város ura, gróf Festetics György utasítására fényes külsőségek közepette, számos meghívott vendég jelenlétében vízrebocsátották a Balaton máig legnagyobb vitorláshajóját, amely a PHOENIX nevet kapta. A legendás hajónak mai szóhasználatával nagyon jó volt a sajtója, a legfontosabb lapok a Magyar Hírmondó és a Magyar Kurír tudósításban számoltak be a nevezetes eseményről.

A Magyar Hírmondó a következőket írta: „... Ezen Méltóság fáradhatatlan gondosságának köszönhetjük ugyanis, hogy a Magyar tengerünkön is láthatjuk már lebegni a boldog jövőre mutató kereskedővitorlást, amelynek megáldatása és Phoenix-é lett elneveztetése jeles tzeremoniával ment véghez a folyó Hónapnak 16-dikán, számos Uraságok jelenlétében!... Sok idő telt el a gályákon való tengeri kereskedésnek feltalásától fogva a mi Phoenixünknek, - annak a 3 ezer mázsát elbíró gályának megindulásáig. (Ez voltaképp kb. 150 tonnát jelent, hisz abban az időben a mázsa 100 font súlynak felelt meg. M.R.j Ugyanennek meggondolása indítsion bennünket arra, hogy áldjuk az Isteni Gondviselést, mely egy Gróf Festelich Györgyöt támasztott Balatonunk mellett, ki az eddig képzelt lehetetlenséget, szerentsés lehetőséggé változtatta, el hozatván drága költségen a magyar tenger mellől is Triestből a tanult Hajós-mestert, ki a Balaton hátára magyar zászlós tengeri-gályát építsen. Megérzik ezen nemes tselekedet hasznát minden órán vidékünk lakócai: mert a sóért, ezért az elmúlhatatlanul szüksé-

ges háziszserért, egynéhány krajtzárra! kevesebbet fognak fizetni ezentúl, mint fizettek annakelőtte: mely oltsóbbodás természetli következése a gályán való szállításnak. A mely sőt eddig t.i. Pest vármegyéből szinte egy hét alatt szállítottak sok szekerek Keszthely vidékére: most azt el lehet szállítani minekutánna gályá jár a Balatonon, felényivel is kevesebb idő alatt. A Szalkszentmártoniak másfél nap alatt Keneséig érhetnek a sóval: mely ott a gályáia rakatván, sokszor fél nap alatt is Keszthelynél lehel. Szalkszentmártonba a szekeresek nem térnek vissza üresen Kenesétől, hanem ott megrakodnak jóféle borral, melyet a hajó szállított oda Keszthely alól...”

A Magyar Kurír a hajó kedvező tulajdonságaira hívta fel a figyelmet: „...a hajó olly könnyen-járó, hogy noha tizenöt ölnél hosszabb, négy ölnél szélesebb, és több mint háromszáz emberek a tetején állottunk, mégis tsak két láb vízbe is alig merült le, sőt olly sebesen ment vitorlájá által igen kitsiny kedvező szél mellett is, hogy a más bennünket követő, s vélünk együtt kiindult hajók bár minden erőlködéssel evedzettek is ulánnunk, láthatatlanul hátra maradni kéntelenítettek.”

E tudósításokból úgy tűnhet, hogy a Phoenix gályá előzmények nélküli hajó volt a Balatonon. Ez azonban csak a méreteire lehet igaz. A Balatonon mindig is volt hajózás, így a középkorban is. A balatoni réveket és révészeket már a tihanyi alapítólevél (1055) és a veszprémvölgyi apácakolostor alapítólevelének átírása (1109) is említi. Keszthely közelében a hídvégi és a fenéki rév nemcsak a helyi közlekedést szolgálta,

1483-ban a Szentföldre igyekvő zarándokok átszállításáról írtak. A Fenék és Bottyán közötti rév jelentősége 1739 után értékelődött fel, amikor Festetics Kristóf gondot fordított a rév üzemeltetésére, fia Pál pedig megalapította a fenéki hajóépítő üzemet, amelyben külföldről hozott mesteremberek irányították a munkát. Itt készült, valószínűleg az 1770-es évek legelején a **Kristóf** (Chirstoph) nevű sószállító hajó, amelynek teherbírása több mint 400 mázsa volt. 1772-ben Hép (helyesen Hoppe) a császári főhajómestere járt Keszthelyen, és tett ígéretet arra; hogy legközelebbi látogatásakor a Kristóf nevű hajó vitorláit másképp csináltatja. A maga idejében a Kristóf is nevezetes hajó lehetett, és minden bizonnyal ez a hajó került fel jelképként Keszthely 1781-ben készített - ma is használt - címerére.

Az 1797-es tudósítás tehát tévedett, amikor a Phoenix révén a só olcsóbbá válásáról írt, hisz már a **Kristóf** rendeltetése is ez volt, és nyilván erre alapozva szerezte meg Festetics Pál a só egyedárúsításának jogát a Balaton környékére. A sókereskedelemben azonban nem bizonyult igazán jó üzletnek, hisz alig pár év múlva, 1792-ben az uradalom igazgatósága arra tett javaslatot, hogy a sóárúsítást adják „árendába”. Úgy tűnik, hogy ugyancsak mai szóhasználattal a Phoenix megépítése Festetics György „presztízs beruházása” volt. Az utóbbi évek kutatásai arra utalnak, hogy nem ez volt a gróf egyetlen ilyen megfontolásból született döntése.

A Phoenix történetével sok szerző foglalkozott már kisebb-nagyobb terjedelemben, de az összes forrást együtt még senki sem dolgozta fel. Ma már ez egyre nehezebb, mert az elmúlt fél évszázad során több fontos irat eltűnt. Madarassy László 1940-41-ben több közleményt írt a Festeticsek hajóépítő tevékenységéről. Eredeti feljegyzései szerencsére megmaradtak a Balatoni Múzeumban. Több fontos forrásról azonban csak Klempa Károly ill. Iványi Béla kivonata áll rendelkezésre. Sajnos így állunk a Phoenix tiszteletére írt versekkel is. A kor szokásának megfelelően Festetics György a hajó oldalára feliratot kívánt vésetni. Az őt tisztelő költők, így többek között *Baráti Szabó Dávid* ezért 1797 elején különböző verseket alkottak, amelyek kéziratát a gróf Bécsbe küldte *Péteri Takáts József* nek, László fia nevelőjének. Takáts maga is írt feliratverseket, és az egészet elküldte bírálatra két szaktekintélynek, *Batsányi János*nak és *Kultsár István*nak. Batsányi két, Kultsár pedig három

további verssel egészítette ki a „gyűjteményt.” A legnevezetesebb Batsányi költeménye „A keszthelyi hajóra”, amit többször átdolgozott. Eredetileg hatsoros volt - ezt is két változatban készítette el - és tulajdonképpen Takáts egyik verse inspirálta megírására. Példaként álljon itt ez a vers Takáts, majd pedig Batsányi megfogalmazásában:

Takáts:

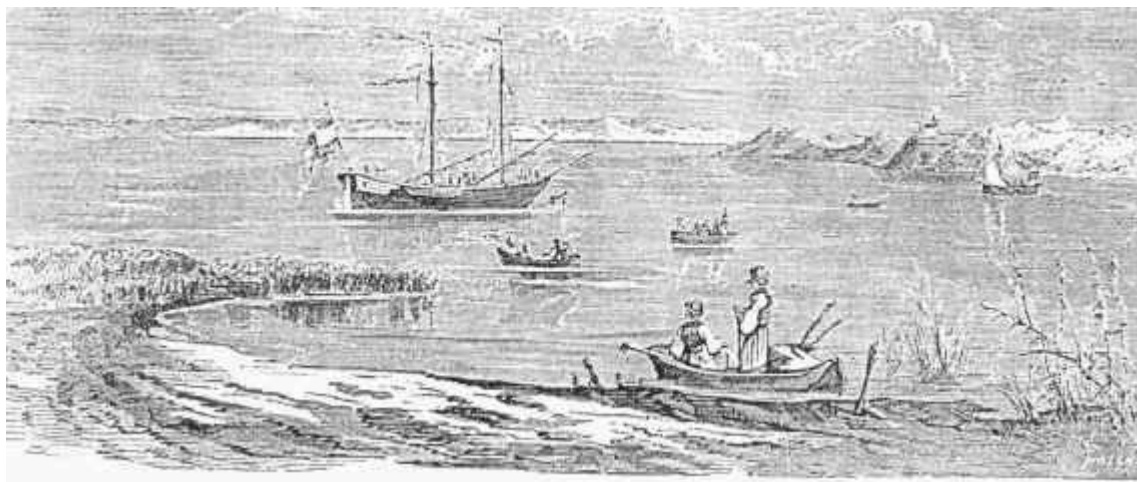
*„Az idő nagy hatalmának
Egálya is engedett;
De, mint Fénix, az urának
Szavára feléledett.*

*Magyar Földnek dicső Népe!
Serkenj, ébreszt a közjő;
S boldog újulásod képe
lészen, hidd e Hajó.”*

Batsányi (2. változata):

*„A mindent elrontó idő hatalmának
Már egyszer én is engedék
De Hazája hasznát kereső urának
Szavára megint feléledék
Serkenj te is magyar földnek dicső Népei
Légyen az létednek példát adó képe!”*

Sajnos a feliratnak szánt verseket együtt még senki sem jelentette meg. Az 1950-es évek elején még meg voltak a MTA Kézirattárában Kultsár bírálatával együtt. Azóta elkallódtak. *Tóth Lajos* még olvashatta a kéziratot, és idézett Kultsár bírálatából annak bizonyítására, hogy a Phoenix nevet Takáts adta a hajónak, mivel azt részben a Kristóf hajó még felhasználható anyagából készítették. Kultsár nem tartotta szerencsésnek a példát, mert a fénix madár „nem vénhedésből, hanem poraiból elevedett fel”, egyébként is „Annyi költségbe került a Gallya, hogy új tsinálmánynak mondhatik, de talán igen kevés része is az, mely a töredékből vétetik. Mi szükség tehát a töredékek emlégetésének...” Az elnevezés történetének ez a valószínűbb eredete, nem pedig a Magyar Kurír változata a vízrebocsátásról szóló tudósításban, amely szerint József nádor tűzhalált szenvedett testvérenek emlékére adta a Phoenix nevet a gróf az új hajónak. Kétségtelen a Phoenix (Fénix) elnevezéssel csak a tudósításokban, rajzokon és térképeken találkozunk, az uradalom irataiban kizárólag „sőhajó”-ként vagy „nagy hajó”-ként emlegették.



GR. FESTETICS GYÖRGY FREGATTÁJA A BALATONON E SZÁZAD ELEJÉN".

A Phoenix Balatonfüred előtt, Pollák Zs. metszete, 1830

Milyen is volt, hogyan nézett ki a Phoenix? A kérdésre a rendelkezésre álló tervrajzok, a hajóról készített 1798-as leltár és *Michael Eissl*, gazdasági tanácsos érzékletes leírása alapján adhatunk választ. Tudjuk, hogy a Phoenix 90 láb hosszú volt, ilyen méretű hajóról több tervrajzot is ismerünk. A legvalószínűbb, hogy a Phoenix gályát a Helikon Könyvtárban őrzött példány alapján építették meg. Felirata: „Rajzolatja az 1796-dik eszt: Keszthelyen építendő Hajónak” Bal alsó sarkán az áll, hogy *Sebestyén S(ámuel)* rajzolta 1796. januárjában. Mint láttuk a korabeli tudósítás szerint a hajót olasz mester építette, ezért az irodalomban általános a nézet, hogy a Phoenix-el *Antonio Boni* nemcsak építette, de tervezte is, amint az az adott korban általános volt. Elsőként Tóth Lajos vetette fel, hogy a Phoenix tervezője Sebestyén Sámuel uradalmi mérnök lehetett. Kétségtelen, hogy a Helikon Könyvtárban lévő terv dátuma 1796. január, és *megépítendő* hajóról van szó, Antonio Borri viszont ismereteim szerint valamivel később tűnt fel Keszthelyen. A Klempa K. által annotált iratok közt volt egy 1796. március 5-én kelt utasítás, amely az olasz hajómester évi bérét 75 forintban határozta meg. Sebestyén mérnöknek egy másik rajzát is ismerjük, amely ugyancsak 1797-ben készült, és a Juditha nevű révhajó terve és költségvetése. Ezért valószínűnek tartjuk, hogy a Phoenix tervezőjeként Sebestyén Sámuel mérnököt kell tisztelnünk, és Borri mestert a hajó megépítésére szerződötték. Munkájával elégedettek lehettek, hisz negyedik századon át maradt a Festetics család szolgálatában.

Ismerjük egy másik 90 láb hosszú hajó tervét, amelyet valóban Antonio Borri készített, de ez nemcsak két fővitorlával és orrvitorlával, hanem farvitorlával is rendelkezett. A Phoenix-ról készített 1798-as leltár alapján viszont a hajónak csak három vitorlája volt, amint az a Sebestyén féle rajzon is látható. Antonio Borri az alkotója annak a vízfeslékkel színezett képnek, amely a Festetics hajóflottát ábrázolta. Itt nyolc hajó látható, középen a Phoenix, amelynek farán az ablakok alatt jól olvasható a „FENIX” felirat. Ez arra utal, hogy az ábrázolás a Phoenix vízrebocsátása után készülhetett. A Phoenixhez közelebb látható a „Szolgája hajó”, amely a nagy hajó és a part közötti közlekedést biztosította.

A Phoenixet két térképen is ábrázolták, amelyek a fenéki átkelőről készültek. Ezeken a hajó arányai ugyan torzok, de jól látható, hogy az kétárbócos, farvitorla nélküli volt. Az 1805-ben készült térképen a hajó alá odaírták: „FOENIX Navis Annis 1796 et 1797 constructa.” Az 1809-es térképet *Xivkovich őrnagy*, hadmérnök készítette. Hajónk ezen leeresztett vitorlával látható. Az őrnagy a vesztes Győri csata után kapott megbízást, hogy mérje fel a Dunántúli védelme szempontjából fontos stratégiai pontokat. Javaslatára a Tihanyi félsziget erődde alakításáról szól, amelynek kiszolgálására egy balatoni flotta felállítását is szükségesnek tartotta. Leírta, hogy Kenese és Keszthely között közlekedik egy sószállító hajó, amelynek teherbírása 3000 mázsa, hossza 90, szélessége 22, magassága 9 láb, 5 lábnyira merül a vízbe, és kiszolgáló személyzete 20 fő. Ez a leírás csakis a Phoenixre vonatkozhatott. Amiben viszont az őrnagy tévedett: még kedvező szél esetén sem valószínű, hogy a Keszthely és Kenese közötti távolságot 8 óra alatt meg lehetett tenni. Térképének van még egy tanulsága, a sőt nem a fenéki kikötőben, hanem a mai Gyenesdiás és Vonyarcvashegy közötti részen rakták ki, ezen a helyen jelöli ugyanis a „Salzladungsplatz”-ot.

1798 augusztus 7-én pontos leltár készült a Phoenix-ről, amit az irat természetesen csak úgy nevez „Gállya”. Tervezési okok miatt itt csak részleteket közölhetünk **Madarassy** L. eredeti jegyzeteiből: „...alsó része hosszában - / - 15 (ölj) - Felső Része hosszában - 16 4/6 (ölj) - széle - 31/4 (ölj) - Magassága - 1 1/3 (ölj) ... Arbotz fája vagyon - 3 - vagyon említett Gálljának vitorlája - 3 a' melyekben vagyon Réff vászony 600 - az első Arbotz fán vagyon kötély - 10 - ezek közül némelyik vastagabb, némelyik vékonyabb, egyik hosszabb, a' másik rövidebb - Ezen vagynak dupla tsigák - 5 - egyes - Tsigá - 9 - Vagyon Pózna, mellyre a' Vitorla kötetik - 2 - Vagynak a' kötélben fűzve esztergál gombok, mellyek a' Vitorla Fel-húzására és leeresztésére szükségesek - 12 - A' második Arbotz fán ugyan kötély - 10 - dupla Tsigá 5 - Eggyes Tsigá 9 - pozna 2 - Gombok 12 - fa hömpölgő meg vasalt serpenyővel 1 - A' harmiadik Arbotz fa, melly a' Gállya órán vagyon áll kötelekből.



A Phoenix rekonstruált képe

Vagyon rajta Ajtó 3 - mindenikken a' bezárásra lakat 3 - Evező Kemény fábul 16 - Vas szál (?) mellyben ezek tétetnek 16 - Vagyon konyha fábul és belülről pléhvel megborítva 1 - Vas kémény rajta 1 - ... Vagyon szoba a' Gallyán 1 - ebben találtatik üres ágy 4 - Rekesztő vagy is almáriu-motskák 10 - Asztal vörös föstékkal 1 - Ugyan ezen támasztó vas szál 4 - Ablak négy négy fiókkal 4 - Szent György képe üvegben 1 - Koszorú melly fel szentelés alkalmatossággal készített pamutból 2..." E leltár alapján a Phoenix berendezésére nem a luxus volt a jellemző. Hasonlóan vélekedett Eissl tanácsos, aki 1808-ban több mint fél évet töltött Keszthelyen. Érdekes útleírásának fordítására **Sági Károly** vállalkozott. A tanácsos úr július 7-én délelőtt szállt fel a Phoenixre, ahol Bori hajóskapitány és felesége fogadták. A kajütbe lépcsőn jutottak le, amelynek „oldalfalaiba keskeny nyílással vannak beépítve az ágyak, amelyeken úgy fekszik az ember, mint a nápolyi katakombák fülkéiben, csakhogy a hajón mindenkinek magának kellett bemászni, ott pedig úgy fektették be. Itt jelöltek ki nekem is fekvőhelyet (...) A fedélzet közepén emelkedik a vasból készült konyha. A hajókorlát mindkét oldalán nyílások vannak a mellettük fekvő szálfá nagyságú evezők számára. Az előrészen vannak felállítva az ágyuk.” (Érdekes, hogy az 1798-as leltár, amely az avult köteleket és minden szerszámot egyenként felsorol, az ágyúkat meg sem említi. Talán később lettek felállítva?) A viharos szél miatt két napig nem tudtak elindulni. Végül 10-én az éj kezdetén felhúzták a vitorlákat és reggelre értek Szigligetre, de ott újra le kellett horgonyozni, mert a szél ismét kedvezőtlen irányból fúj. Még aznap tovább tudtak indulni, de az evezőket is bevetve csak 12-én értek Tihany alá. A félszigeten tett kirándulást követően 13-án délelőtt érték el a végcél, Kenesét. A fentiekből kiderül, hogy a Phoenix mily kevésbé volt manőverezőképes, és mennyire ki volt szolgáltatva a széljárásnak.

Bár a hajó rendelése elsődlegesen a teherszállítás volt, Festetics György, majd fia László egyéb célokra is használták. **Richard Bright** 1815-ben járt Keszthelyen és a nagy hajóról feljegyezte, hogy „...hol kirándulásra, hol meg

teherszállításra használják, ha sőt kell hozni a tó túlsó végéről”. 1801-ben Füredre látogatott a Phoenixen Festetics György. Erről a **Magyar Kurír** is beszámolt: „Másnap délután 5 óra tájban adott a gróf egy pompás uzsonnát hajóján, hol 150 személyeknél többen voltak jelen.” Ezt az utat valószínűleg rajzban is megörökítették, és ez alapján készült 1830-ban Pollák Zsigmond metszete, amely Füred előtt ábrázolja a Phoenixet. 1804-ben Ferdinánd főherceg látogatásakor a nagyszabású ünnepség keretében a Keszthelyi öbölben 5 nagy és 57 kisebb hajó részvételével tengeri üküzeteket mutattak be, amit a vendégek egy szigetről tekintettek meg. Ebben a „csatában” minden bizonyonnyal a Phoenix is részt vett. 1807-ben Károly főherceg, tábornok jött Keszthelyre. A Phoenixre is elvitték, és kérésére egy kisebb hajóutat is tettek. 1821-ben **Festetics László** minden részletre kiterjedően utasításban rendeli el a nagy hajó és egy kutter felkészítését egy nagyobb kirándulásra. A gróf természetesen a kényelmesebb kutteron kívánt utazni. Talán ez volt a Phoenix utolsó nagyobb útja, hisz egy 1820-ban kelt irat nemcsak a Josephina nevű hajó megépítéséről szól, de a Phoenix sorsáról is intézkedik: „8. A mostani nagy hajó még ezen holnapban sóért menjen Bori kormányzása alatt... 9. Mivel a mostani nagy hajó esztendőre elbontatik, annak jobb fáiból egy átaljáró hajó (nyilván egy kompi készítsen). 10. Az új nagy hajóhoz egy nagyobb féle csónak csináltasson...”

A Phoenix gálya tehát csaknem negyed századon át szelte a Balaton hullámain. A **Ridd Csaba** keszthelyi vállalkozó által 1994-ben alapított „Phoenix 200 Alapítvány” célja, hogy a Balaton legnagyobb és leghíresebb vitorláshajója, miként a mondabeli fénix madár újra feltámadjon, és igazi látványosságként szolgálja a balatoni idegenforgalmat. Az új hajó, melynek tervei **Baka Attila** irányításával készültek el, olyan felszereléssel rendelkezik majd, hogy megfelelően a mai szigorú hajózási előírásoknak, és utasai biztonságosan hajózhassanak rajta. Az építkezés a keszthelyi önkormányzat által a Helikon Hotel közelében, a Balatonparton biztosított területen a közeljövőben kezdődik meg.



A Phoenix rekonstruált képe

P. MIKLÓS TAMÁS - MÜLLER MARTON

„ ... A KORMÁNY GUZSA EL SZAKADVÁN ... ”

Adalékok a balatoni révhajózás és az 1796-os
révhajó szerencsétlenség történetéhez

Hrabovszky Dávid 1826-ból származó feljegyzése szerint „... régi szerencsétlenség a monda szerint, hogy a Köv. Eörsi vizen egy tsapat Somogyba indult arató rettenetesen belé veszett.”

Reá hivatkozva később többen is említik a korabeli szerencsétlenség tényét, de pontos adatokat, konkrét forrást ezidáig még nem sikerült találni. A Balaton és környéke történetének legavatottabb, már elhunyt tudósa dr. Zákonyi Ferenc révátkeles történetével foglalkozó, sajnos ezidáig kéziratban maradt munkájában is csak föltevésekre hagyatkozva tudta a szerencsétlenség időpontját behatárolni.

A közelmúltban érdekes dokumentumgyűjtes került elő a Zala megyei Levéltárból, s jutott el másolatban Kapiller Imre levéltáros közreműködésével a Révfölöpi Honismereti Gyűjteménybe. E dokumentumok a fülöp-boglári révnél 1796 július 9-én bekövetkezett révhajó szerencsétlenség ügyében elrendelt vizsgálat ügyiratai. Ezek alapján nemcsak a legnagyobb balatoni hajószencsétlenség körülményeit rekonstruálhatjuk, hanem igen

érdekes adalékokkal gazdagíthatjuk a XVIII. sz. végi tavi víziközlekedés s a révhajózás történetét is.

A fülöp-boglári révhajózásról

Fülöp falu egykori nevének legkorábbi említése a bencés szerzetesrend tihanyi Szent Ányos apátságának birtokait felsoroló 1211-es, úgynevezett tihanyi nagy összeírásban fordul elő. A jelenleg hetven kilométer hosszú tó közepe táján 5,2 km-re szűkülő partávolság előnyös természeti adottsága valamint az itt és a túlparton is részbirtokos tihanyi apátság gazdasági érdekei teremtették meg a révátkeles legkorábbi kereteit. Már az 1055-ös és 1093-as, igaz, hamis oklevelek is említik az itteni révátkeles lehetőségét. Valójában ezen okiratok 1416 körül, illetve a XV sz. végén keletkeztek, s hogy mikorra vezetik vissza a fülöpi rév létezését, örök talány marad.

Egy 1330-as keltezésű oklevél említi először „Zigethrew” néven a part fölé emelkedő - ma is szigeti dűlő elnevezésű - helyi révet. Jó félévszázad múlva, 1389-ben már „kiépített révutak vezettek az itteni” Hayorew-

be. Magas vízállás esetén a szigeti, normális körülmények között a császtai dűlőben lévő kikötőhelyek üzemeltek. (Ma mindkét területen ugyanilyen elnevezésű strandok működnek.)

Fülöp falu török általi felprédálása után - 1548 körül - sokáig nem népesült be, csak pusztaként említették. Ugyanakkor a tihanyi apátság révjoga területeinek itteni csökkenésével, a török kiverése után más tulajdonsokra szállt át.

Így tűnt fel a XVIII. sz. első felétől a rendesi Bárány család, akik birtokuk központjából a korabeli Rendesről - valószínűleg a mai Pálköve és Balatonrendes között található Bikaölés dűlő parti részéről - közlekedtették hajóikat.

Hamarosan versenytársra akadtak a Jankovich család, elsősorban Jankovich Antal özvegye és leszármazottai személyében.

A XVIII. sz. második felében fokozott birtokszerző politikájuk eredményeképpen jelentős területekhez jutottak Boglárán, Fülöp pusztán és Ecsér területén, s Fülöpön magtárt is építettek.



E két család küzdelmeire utalhatnak az 1772-1773-as évek eseményei, amikor Zala vármegye nevében először betiltották a Bárány-féle rendesi révátkezőhelyet, majd újra engedélyezték működését.

Ekkor deklarálták a Balatonparti birtokosok szabad hajózási jogát, miszerint: „...a Balaton taván lévő Trajectusok csak privátusok lévén, azokat minden egyik birtokos, minden révi privilégium nélkül szabad tetszéés szerint gyakorolhatja...”

A Bárány familia továbbra is élt révjogával és révházat valamint szállító hajókat tartott fent mindaddig, míg az alább részletezendő katasztrófa után a kettős, úgynevezett összekötött hajók közlekedését be nem tiltották 1797-ben.

A Jakovich család végül is csak a század végén indította el rendszeres (bér)járatait, miután nyilvános balatoni hajózási jogot szerzett a Hét személyes Tábla útján.

Közben azonban 1779-ben Sághváry István révházat épített a Fülöp parton a Pupos családtól örökáron vett funduson.

Az általa beindított „Hajójárás”-nak nevezett rév működéséről az első magyar nyelvű újság a Magyar Hírmondó is megemlékezett.

Ennél a révjáratnál történt az

alább részletezett tragikus katasztrófa.

Az 1796-os esztendő

A kővágóörsi nemes Sághváry György birotkos által üzemeltetett fülöpi (kővágó eörsi réh) révénél három hajó szállította az átkelőket. Az iratokból kiderül, hogy a szerencsétlenül járt hajó révésze a 38 esztendőös Patyi Sándor, a másiké az 51 esztendőös nemes Szalay Péter volt, míg a harmadiké ismeretlen.

1796 július 9-én nyári jóidőben két révhajó elindult a túlsó parti Boglárra, s szerencsésen át is ért. Ugyanekkor Patyi Sándor hajója késlekedett az indulással, mert a révész - a tanuvallomások szerint - a „réh” ház előtt iszogatót. Időközben révhajójára 60 Somogyba induló aratómunkás, kik között asszonyok is voltak, gyűlt össze, s fizetett 1-1 garast az átkelésért.

Sok vagy kevés volt ez az utaslétszám?! Az egyik révész társ tanu szerint Patyi szállított már több embert is hajóján, ám egy másik tanu első vallomása szerint a hajó terheltégét látva ugrott ki abból. (Igaz, később módosította vallomását, miszerint egyik „kettőzője” - azaz kévét köitő, markot szedő emberének - hiánya miatt szállt ki a hajóból.) Két utas, Varga Ferenc és a kővágóörsi Bárány Imre hangosan siettették a hajó indulását, sőt az előbbi a hajó túlterheltségét is szóvá tett a révésznek. Őket névszerint ismerjük a tóba fulladtak közül.

Patyi hajója a 60 utassal, ha nehezen is, de bizonyíthatóan jóidőben indult el. A tó közepén járhattak, amikor hirtelen támadt „utána” fújó (északi szélvihar) felborította a hajót. A 28 éves tapolcai Dervarits László és ugyancsak tapolcai Szűcs Péter Ádám a hajófenékebe kapaszkodva, míg a tanúk vallomása szerint a Balatonban átkelésékkor gyakran úszó Patyi Sándor úszva memekült meg. Ok hárman átérték! A habok között 58-an lelték halálukat.

Kit terhel illetve terhel-e valakit a felelősség? - vetődött fel már a korabeliekben is.

Az ezügyben indult vizsgálat során kiderült, hogy Patyit gondatlanságra már 1794 szeptember 8-án bajba sodorta, amikor is Bogláról jövet szintén túlterhelte hajóját és viharba került. Akkor a tó közepén csak az utasok gabonás zsákjainak, szűrjeinek, sátrának s egy kocsinak... a vízbedobásával tudták a hajót s megukat megmenteni.

Minderről szóljon bővebben Patyi Sándor Kővágóörsön felvett vallomása: „Szabad Vallása Patyi Sándor Kővágó-Eörsi Réhvésznek *Mi neved, hány Esztendőös, Pápista, feleséges és gyermekes, vagy, s ki Réhvésze?*

Patyi Sándornak hivatatom, lehetek mintegy 38 Esztendőös, Pápista feleséges gyermekes vagyok s Nztes s Vzleő Sághváry György Úr Réhvésze. *Miért fogadtattál meg s ki által?*

Kővágó-Eörsi Helység Eöreg Bírája által fogadtattam meg azért, hogy a közelebb elmúlt Sz. Jakabb Havának 9-kén a midőn a szegénységet Tettes Somogy Vrgyében aratás munkára által akartam vinni a Balatonnak Somogy felül való szélén, a szél a hajómat fel borítván mindnyájan a veszedelemben bent maradtak, csak egyedül két Tapolcai legény magammal együtt mehettek ki. A Tapolcai két legény a föll fordult hajónak fenékén életüket tartották, magam pedig uszásom által nagy nehezen ki vánt-sorogtam annyira, hogy lábom már a földet érte némellyek ezt látván érettem bejöttek ki vittek.

Voltál-e ezenkívül is a Balatonyon illy veszedelemben?

Voltam igen is a múlt 1794-dik Esztendőben éppen Kis-Asszony napján, akkor is a Balaton közepén ért a veszedelem, de akkor csak egy embert sem vesztettem el, mert némelly vásárosok szür-szabók kik a hajómon által akartak jönni azok ujj szüereiket, Kv. Eörsi Compactor sátorát, Pápai Asszony pedig kocsiát és egynéhány zsák gabonáját ki hányták, azért, hogy életüket azzal meg tarthassák.

Voltál-e Tettes Nemes Somogy Vrgye által a Réhvészségedtől letiltva s mi okért?

Voltam igenis, de hogy miokért, bizonyosan nem tudom.

Hány ember volt a hajódon ezen mostani veszedelemben?

Magammal együtt mint észre vehettem voltunk 44-en.

Kővágó Eörsi Nemes Bárány Imrétől miért vetted el a kormányt a veszedelemben?

Én nem vettem el, sőt inkább azzal tartottam.

Tapolczai Varga Ferentz a Rév Házánál megszólított, hogy nem lesz e nagy terhe a hajójára?

Ezen kérdésére Varga Ferentznek azt feleltem, hogy nem lesz nagy terhe ha csendes idő lesz.

Varga Ferentzen kívül kik kénszerítettek arra, hogy siess hajóddal mennél előbb meg indulni?

Varga Ferentzen és Bárány Imrén kívül ki az ingemet is meg fogván szorgalmaztatott az általvaló menetelre más senki sem, s azzal mindjárt megindultunk.

Voltál-e ezenkívül fogva, miokért s micsoda büntetést kaptál?

Ezenkívül semmi vétkemért fogva nem voltam, annál inkább meg nem büntettem.

Parázna életű, s káromkodó voltál-e?

Parázna életű s káromkodó soha sem voltam ha pedig történt hogy borban kevertem, s meg részegedtem akkor a víznek, hogy hajón mennék, feléje sem mentem.

Passzus nélkül való csavargó embereket hányszor hoztál s vittél által hajódon?

Tudományomra soha csak egyet sem, sőt inkább Diskai Ferentz Eskütt Urhoz is 3-at vagy 4-et fel vezetni cselekedtem."

Evallomását Patyi Sándor „1796. évi Esztendőben Karátson Hava 7-ik napján Zala Egerszegi Z N Zala Vármegyei Mezeő Városban tartott Z N Zala Vármegyében ítélt Törvény Szék alatt a Rab Személy a Törvény Színe eleibe állítván Előtte el olvasván szabad vallását meg erősítette, hozzá adván, hogy ha a hajó jó lett volna azon veszedelem nem történt volna, mert a Hajó óra lukadott meg, s attul esett a veszedelem."

Közben 1796. november 6-án tanúkihallgatásokat tartottak Kővágó-örsön, majd december 7-én került a perfelvételi tényállás rögzítésére. Ez utóbbiból részletesen megismertetjük a történetek lefolyását.

„Miképpen ezen Tekintettes Törvény Széknek színe előtt vason álló gonosz Istelentelen Rab Személy ámbár mégis 1794-dik Esztendőben azon esett után, midőn tudniillik, Nemes Somogy Vármegyéből jövő számos embereket a Hajujára föl Szedvén, annyira megs terhelyte hajuját, hogy ha csak abban ülő emberek fele, végh-Szűrőköt, Sátorokat, Gabonával tele Zsákokat, Kocsit, és más egyebeket a Balatonban nem hánytak volna, életektől megh kellett volna fosztatódni, így Nemes Somogy Vármegye által Révészségtől el tiltott légyen, azzal mindazonáltal nem gondolván, Révészi szolgáltyát továbbá is folytatni bátorkodott, de igen Szerencsétlenül végezte, mert folyó 1796-dik Esztendőben megh esett Szent Jakab Havának 9-dikén midőn a Szegénysgh Somogyra aratás végett indula embereket csak azért, hogy egy által vitelért többet nyerhessen föl szedvén hajujára, többektől ugyan, de különösen Tapolczai Varga Ferencztől megh szálltatott, s intettetett, hogy a Hajuját nagyon megh terhelné, az okáért Szeretséssen rajta ülőket által nem vihetné, de a Rab ezzel nem gondolván, minekutánna magát a mértéktelen Bor ital tul, melly nála mindennapi vala, vakmerő bátorságot vett, a Pusztá, és rongyos, de 60 embereket megh terhelyt Hajujával a Balaton vizén el indult, de csak hamar a Kormány Guzsa el szakadván, a Hajunak lukjain pedig a víz be folyván, benne ülőknek, Tapolczai Dervarits Lászlón és Péter Ádámon kívül, kik a hajú fenekéhez ragaszkodván, életeket csudálatossan megh tartották, mindnyájoknak Hajú Törést kellett szenvedni, és így rész Szerént pedig azért, hogy legh rosszabb állapotban tartott Hajuját mint föl-lebb nyereségnek okáért 58. életű



eknek botránkoztatására morghos Házosságh Törü Buja életet viselni részesegedni, Káromkodni Semminek állította. Mivel pedig csak egy embernek is vétkessen okozott haláláért Hazánk Törvényei Szerént a Bűnös fejevétre parancsoltatnék ítéltetni. Kivánnya azért az Magistratuális A Prókátor, hogy írott Rab Személy magának ugyan a bőven megh érdemlett Büntetésére, másoknak pedig rettentő Példájára juxta ... 11. 1723. et 62. 2° Praxis Criminalis cum exasperiantivne Supplicii Hohér Pallosa alá ítéltessék, akképpen az élők számából ki törültsessék, maradandó javaibul pedig a mennyire elegendők lesznek, a vízbe öletettek Díja megh fizetteték..."

Néhány nap múlva - december 12-én - Zalaegerszegen sor került a tanúk és a vádlott szembesítésére, valamint a tanúvallomások lényeges változtatások nélküli hitelesítésére. Mindezek után talán meglepőnek tűnhet az ítélet, miszerint Patyi Sándor „30 pálca ütésekre ítéltetik; a révészi Szolgálatiul végképpen eltiltatik, s azzal szabadon eresztetik."

Az ítélethozatal sajnos nincs datálva, s az irategyüttesben sem található az ügy végleges lezárására utaló dátum.

A révhajó szerencsétlenség következményei

Érdekes utalást találunk az ítélet szövegében a hasonló események megelőzésére hozandó rendelkezés szükségességéről. Eddig is köztudott volt, hogy az ezidáig pontosan nem datált balatoni vízitragedia hatására Zala és Somogy vármegye a kettős - avagy összekötött - hajók alkalmazását megtiltotta a révhajózásban a csakis a sajkával illetve az egy hajótestből készült vízijárművek használatát engedélyezte. Mivel az ítélet valószínűleg legkorábban a megyei törvényszék decemberi ülészakán született a „jövő Gyülekezet”-re utalás a megyei közgyűlés következő 1797 éveleji ülészakájára vonatkozhatott. **Azaz a balatoni révhajózás eszközeiben változást hozó rendelet megszületését az 1797-es esztendő elejére tehetjük!**

A fülöp-boglári révközlekedés utóélete

A tragédiát követő új rendelkezés miatt a Bárány család anyagi okokból nem tudta folytatni révhajózását. Újból csak

1818-ban léptek színre amikor is Bárány Pál egy kereskedő hajlamú boglári birtokossal, Körmendy Ferencsel közösen hajót építtetett, s azzal az utóbbi rendszeresen hajózott is 1821-ig. Ezzel párhuzamosan a Jankovich család is erősítette pozícióját.

Hrabovszky Dávid az 1820-as évek közepén jegyzi fel, hogy „Tengerre emlékeztető vitorlás hajók viszik az utast Somogyba” s tudósít a Jankovich család nagy granáriumjáról, a gabona és borkereskedelemről. 1837-ben ifj. Bárány Pál hat évre bérbe adta Vámosi János kasznárnak a közeli ecséri révházat egy nagy és egy kisebb hajóval egyetemben. Később a Széchenyi István által életre hívott Balatoni Gőzhajózási Társaság. „Kisfaludy” gőzöse kötött ki rendszeresen 1846 és 1861 között a Jankovich család egykori - e célra rendelkezésre bocsátott és átalakított - révkikötőjében. 1858-ban az első telekkönyvezéskor illetve az ezévi kataszteri térkép szerint a 21 méter hosszú 17 méter széles kőmóló kikötő már a helyi közbirtokosság

tulajdonában volt.

1861-1872 között Révfülöp és Boglár között továbbra is a hagyományos komp, majd 1872 és 1877 között a Zala-Somogyi Gőzhajózási Társaság csavargózöze a „Balaton” közlekedett.

A Társaság csődbejutásától egészen 1910-ig a régi hagyományos vitorlás komp szállította a két part között az árut s gyakran az utasokat is. E mellett 1890 májusától az akkoriban alakult Balatontavi Gőzhajózási RT csavargózöze a „Rohan” is „besegített” az utasszállításba. A vitorlás komp közlekedés megszüntetéséhez végeredményben a Balaton északi vasútvonalának megépülése, az olcsó szállítási lehetőségek megteremtődése vezetett. Az idényjellegű utasforgalmat ma már a gyors, biztonságos és nagyobb kényelmet biztosító tavi gőz, majd motoros hajók bonyolítják...

Az 1796-os tragédia áldozatainak a Révfülöpi Honismereti Egyesület és az Önkormányzat állít emléktáblát .



Cikkünket a századelő balatoni életképeivel illusztráltuk

LACKNER LÁSZLÓ

ÖKOLÓGIA ÉS TURIZMUS A BALATONNÁL

szakmai konferencia a tó jövőjéről

Milyen jövő vár a Balatonra? Igazak-e bizonyos vélekedések, jóslások, miszerint a tó előregszik, előregedett? Igaz-e, hogy túl sok szennyeződést kénytelen befogadni, ami már-már veszélyezteti a természetes életteret.

A külföldi sajtó - különösen a szezonra való készülődés időszakában - nagyon sok negatív kicsengésű hírt, cikket közöl a Balatonról, ezek egy része túlzó, elriasztó, de a szomorú az, hogy rendszerint hazai hírforrásokra hivatkoznak. Olvastam az elmúlt ősszel olyan „kis színes” Bajorországban, amely azt tudatta, hogy a múlt nyáron már több helyütt betiltották a fürdést a Balatonban, mert olyan rossz volt a víz minősége.

Mintha mi, magyarok nem éreznénk igazán magunkénak ezt a hatalmas kincset, mintha egyeseknek jól esnék, - ha már tenni nem képesek, vagy nem akarnak érte -gátlástalanul „belepiszkíthatnak” a jóhírébe. Igaz, hogy találkozunk jó szándékú, bizonyos káros jelenségekre jó indulattal figyelmeztető felhívásokra, de többnyire ezek is eltorzult felhanggal, jelennek meg a köztudatban.

A Magyar Turisztikai Egyesület Zala, Somogy és Veszprém megyei szervezetei, a Turisztikai Világtanács (WTTC) Kelet-európai Irodája és a Green Globe április 20-án szakmai tanácskozást szervezett Keszthelyen a Helikon Kastélymúzeumban, amelynek fő témája a Balaton egészséges fejlesztésének lehetőségeit igyekezett felvázolni, hazai és nemzetközi ökológiai és turisztikai szakelődök segítségével. A tanácskozást **Dr. Sáinger Gyula**, a keszthelyi Agrártudományi Egyetem rektora vezette, aki rovarökológiai kutatások keretében foglalkozik a balatoni szűnyogirtás lehetőségeivel.

Az előadássorozatot **Alan L. Godsave**, a WTTC. öt éve Budapesten élő képviselője vezette fel, cége az elmúlt években nyitott a Kelet-európai országok felé.

Előadása végén összefoglalta a Balaton vonzerejének, újraértékelésének lehetőségeit: „ Számos vonzó kínálat található a Balatonnál: a termál- és gyógyturizmus, lovaglás, bor és gasztronómia, ezeknek egytől-egyig fontos piaca van, de a meghatározó tényező mégiscsak maga a tó vize, akár látványként, akár a kapcsolódás eszközeként tekintjük. Mi tehetné tehát a Balatont egyedivé egy jelentős célpiac, például a csá-

ládok számára? A többi nagy európai tótól eltérően a Balaton a parttól számított 500 méteren belül viszonylag sekély. Emellett a homokos fövénynek köszönhetően meleg, és nincsenek benne veszélyes áramlatok. Egy szóval ez ideális környezet lehet gyerekek, családok nyaralásához.

Fontos megemlíteni, hogy nem elég szezon elején „leporolni” a Balatont, és várni, hogy a turisták meghozzák. A világon mindenütt izgalmas, új termékeket bocsátanak ki, és csak egy új, szuper, csillogó Balaton található magának helyet ebben a bő kínálati sorban, éppen ezért javasolom, fontolják meg a Balaton átértékelését, ez alapján fejlesszék Európa egyik vonzó családi tavává, és ennek megfelelően reklámozzák.”

Clair Boobyer a Green Globe marketing igazgatója ismertette a világban egyre jobban elterjedő Green Globe program jelentőségét, amely a turizmusból érdekelt cégek, vállalkozások tevékenységében szeretné erősíteni a természet értékei iránti elkötelezettséget. A csatlakozni kívánók éves tagságot szerezhetnek, amivel szemben vállalniuk kell, hogy fejlesztéseiknél, napi munkájuk során kiemelten óvják a természeti környezetet. A vállalásért, és annak teljesítéséért a cég

viselheti a bizalomnövelő Green Globe emblémát.

Beszélt még arról, hogy a turizmus szintentartásának alapvető feltétele, a fogadóhelyek természeti környezetének tiszta, vonzó, egészséges állapota. „... Üzleti értelemben hosszú távon jelentkezik a siker - zárta előadását Boobyer asszony - tapasztalataink szerint ez a megközelítés nem csak hangzatos szólam, vagy öncélú ábránd. Régóta bizonyított, hogy a környezettel való elkötelezett törődés jó hatással van az üzletre. Együttes feladatunk a kormányokat, a törvényhozást is ösztönözni arra, hogy a szabályozás is ezt a törekvést segítse, erősítse a világban.”

Dick Sisman a Green Globe vezérigazgatója felhívta a figyelmet egy elgondolkodtató tendenciára, miszerint a szegényes, tönkre tett természeti környezetben elhelyezkedő üdülőhelyek egyre inkább háttérbe szorulnak a világban. Ezzel szemben növekszik az érdeklődés a természetes vízparti üdülések, a meghitt falusi környezet, az ökoturizmus iránt, ahol a fő attrakció elsősorban a szép természeti milió. „... A zöld turizmus, amiről már több szó esett, a szakemberek egybehangzó állítása szerint a közeljövőben a piac egyik domináns szektorává fog válni.



Alan L. Godsave a Turisztikai Világtanács képviselője



Dr. Láng István akadémikus



Dr. Nemeskő János államtitkár, a Balaton kormánybiztosa



Dr. Lengyel Márton professzor, a MATUR elnöke

A természetes környezetre épülő turizmus üzleti lehetőségei fantasztikusak - fogalmazott Sisman úr, majd így folytatta. - Ha Önök elfogadják nézeteimet, és szeretnék a helyi idegenforgalmat ilyen irányba tovább fejleszteni, akkor hadd jelezzem, hogy magam és kollégáim boldogan dolgoznánk együtt Önökkel azon, hogy a Balaton és környéke Közép-Európa első Green Globe régiója, uticéjja legyen, és adjon példát másoknak is ebben a térségben a továbblépésre."

Dr. Láng István akadémikus:

„Kérem tekintsek előadásomat olyan rövid tudománytörténeti visszaemlékezésnek, amely egyúttal talán hozzásegít bennünket időálló következtetések levonásához is. A sors úgy hozta, hogy a hetvenes évek közepétől a nyolcvanas évek közepéig magam is résztvevője és kutatásszervezési vonatkozásban szerény irányítója is voltam az eseményeknek.

A történet ott kezdődött, hogy a Balaton kutatásával foglalkozó szakemberek már a hatvanas években jelezték az eutrofizálódás észrevehető gyorsulását. 1965 május végén váratlanul tömeges halpusztulás kezdődött a Balatonon. A közel egyhónapos folyamat során a becslések szerint 500 tonna volt a veszteség. A jelenség mindenkit felkészületlenül ért. Az Akadémia Biológiai Tudományok Osztálya, amelynek ekkor Sraub F. Brunó volt az elnöke, és én voltam a tudományos titkára, utasította a tihanyi Biológiai Kutató Intézetet az okokat feltáró vizsgálatok sürgős folytatására. Akkoriban az a szó, hogy „környezetvédelem” még egyáltalán nem szerepelt a szótárunkban, s a társadalom sem volt valójában érzékeny a környezeti problémákra. Így aztán a sajtó alig foglalkozott az ügygel, bár ebben bizonyára az is szerepet játszott, hogy a politikai vezetés félt attól, hogy a tömeges halpusztulás elriasztja a turistákat, ..."

„... Tíz év elteltével, 1975 tavaszán ismét jelentős halpusztulást észleltek. Ennek azonban elsősorban ökológiai okai voltak. Tavasszal csökkentették a tó vízszintjét, de az akkori gyors felmelegedés, valamint

a várt esőzések elmaradása oxigénhiányhoz vezetett, amelynek következtében mintegy 50 tonna hal pusztult el..."

„... A tudományos kutatás számára mindez új lehetőségeket és feladatokat jelentett. Az Országos Környezetvédelmi Tanács 1975 második felében határozatot hozott a Balaton környezetvédelmi problémáinak megoldását szolgáló kutatási program kidolgozására. A határozat alapján tárcaközi ad hoc bizottság alakult, hogy összeállítsa a Balaton és vízgyűjtő területe komplex környezetvédelmi kutatási tervét az 1976-tól 1980-ig terjedő időszakra..."

A bizottság igyekezett összehangolni az érintett tárcák, és megyék környezetvédelmi törekvéseit, elképzeléseit; illetve figyelembe vette a Balaton környékére vonatkozó regionális fejlesztési terveket. Ezek alapján az alábbi célokat határozta meg:

1. Mozgósítani kell az ország kutatási kapacitását a Balaton és vízgyűjtő medencéje kutatásában.
2. Egyeztetni a kutatási programot az egyes ágazatokkal.
3. Szervezettebbé és hatékonyabbá tenni a Balaton és vízgyűjtő medencéje környezetvédelmi kutatásainak koordinálását.
4. Tovább kell fejleszteni a Balaton környezetvédelmi figyelő, észlelő és adattárroló rendszerét.

Az Országos Környezet- és Természetvédelmi Tanács 20 pontos ajánlást fogadott el, ezek legfontosabb kitételei a következők: vízminőségvédelem, tározó-építési program, szennyvíztisztítás, környezetkímélő agrotechnika, építési korlátozások, üdülőövezet tehermentesítése, a lakosság és a turisták környezettudatos felvilágosítása.

„A hetvenes évek végén és a nyolcvanas évek elején az eutrofizáció rendkívüli mértékben felgyorsult és a Keszthelyi öbölről átterjedt a többi medencéjére is. Ezért hosszabb távú kormányzati kötelezettségek megfogalmazására, kialakítására volt szükség."

Meghatározták azokat a célállapotokat, amelyek felvázolták jövőképet.

Ebben meghatároztak kritikus pontokat, amelyek között a legfontosabb volt a vízminőségromlás megállítása, majd a következő a javulási folyamat megindulása, végül a hetvenes évek elején regisztrált vízminőség elérése.

„A terv az volt, hogy a szükséges intézkedéseket 1987-ig el kell véghezvinni. Ismeretes, hogy ez csak részben, mégpedig kisebb részben sikerült. A gazdasági nehézségek miatt a program végrehajtása lassult.

A Kormány 1993-ban tért vissza a Balaton ügyére. Új szakértő csoport módosította a tudományos elképzeléseket...”

Dr. Nemsók János államtitkár, a Balaton kormánybiztos: „... A Balaton egy összetett feladat, turizmus, ökológia, halászat, természetvédelem, környezetvédelem, mezőgazdasági tevékenység, kultúra, népművészet...” - kezdte előadását a kormánybiztos, - majd arról beszélt, hogy: „a legnagyobb gond, hogy a múlt század végén direkt bevezették a Zalát a keszthelyi öbölbe, és azóta a fokozatosan megszűnő Kis-Balaton helyett a Keszthelyi-öböl nyilvánvalóan Kis-Balaton lett. Nekünk az a feladatunk, hogy ezt a folyamatot megfordítsuk, újra legyen Kis-Balaton, és a Keszthelyi-öböl újra visszakapja eredeti szerepét.”

Majd arról szólt, hogy a következő 10 évre összesen 50 milliárd forintot kell fordítani a Balatonra, ez

évente 5 milliárd forintos keret, amelynek biztosításában egyezsége jutot a kormányzattal. Nagyon nagy gond, hogy a Balatonra előirányzott pénzek a tárcáknál széttagoltan jelennek meg, így nehéz feladat ezek koordinálása, közös célra történő mozgósítása. A jövőben azt szeretné elérni, hogy egy kézbe, a Miniszterelnöki Hivatal költségvetésébe kerüljenek a balatoni pénzkeretek.

Előadása következő részében arról beszélt, hogy ésszerűen, jól átgondoltan folytatni kell a Kis-Balaton rehabilitációját, a tó környéki települések szennyvíz-csatorna rendszerének további kiépítését, javítani kell a strandok higiéniai állapotát, és a mezőgazdasági tevékenységet csak olyan mértékben és eszközökkel szabad engedni, amelyek nem terhelik a Balaton vízgyűjtő területét.

Tájékoztatót arról, hogy Keszthelyen még ez évben megkezdje működését egy biológiai kutató intézet, feladata lesz a szúnyogirtással kapcsolatos kutatás, halélettani megfigyelések, továbbá iszaposodás elhárításával kapcsolatos technológia kidolgozása.

A kormánybiztos rövid tájékoztatót tartott a biológiai szúnyogirtás jelentőségéről, szövege arról, hogy egy magyar származású izraeli tudós fedezte fel, vegyszerrel nem terheli a tavat, és a világon számtalan helyen eredménnyel alkalmazzák.



Székely György
az IKM. Turizmus főosztályvezetője

Emellett szükséges a vegyszeres irtás is, de csökkentett mértékben, és gyakorisággal.

Befejezésül arról beszélt, hogy: „... szeretném, ha hamburger mellett olcsón lehetne jó kis pörköltet kapni, szeretném, ha a spagetti mellett lenne krumplostészta is. Szeretném, ha a hekk helyett, vagy mellett lehetne egy kis keszeget, vagy gardát is enni, és végül azt szeretném, hogy a Balatonnak ne „image”-a legyen, hanem arculata.”

Dr. Heródek Sándor, a Tihanyi Limnológiai Intézet igazgatója utalt arra, hogy a Balaton vízminőség javítására hozott kormányhatározatot 1987-ig intenzíven végrehajtották, majd lelassult a folyamat, bár sikerült elérni, hogy 1991-re Zalaegerszegen megépüljön a foszforleválasztó (Ez komoly eredmény, hiszen a város lakossága embernapban ugyanannyi, mint az egész balatoni üdülőidény turistaszáma, plusz törzslakosság együttesen).

Nem csak a turizmus szennyezi a Balatont, ez csak egyharmad, a további harmadot a Zala folyó, míg a maradékot a Szigligeti öbölbe beömlő patakok idézik elő.

A Balaton legnagyobb gondja, hogy az idegen anyag terhelése diffúz (nagy területről beszivárgó, követhetetlen), hogy nagyon sekély a víz, és hogy hipertróf (a szervesanyag terhelés magas, ezért intenzív a növényesedés), így a lehető



legrosszabb három negatív adottság együttesen jelen van, emiatt rendkívül nehéz lesz az eredeti, jó vízminőség visszaállítása. Míg egy mély tóban a foszfor többsége a vízben oldottan van jelen, (tehát a víz-cserével távozik) addig a Balatonban többnyire az üledékben koncentrálódik, ezért rendkívül fontos az iszap folyamatos kotrása.

A trópusi, szubtrópusi eredetű kalgála 1978-ban jelent meg a tóban; 1982-ben, 1992-ben és 1994-ben aztán inváziót okozott. Az intézetben kutatják, hogy miként lehetne „megtámadni”. A turizmusnak mindenesetre számolni kell azal, hogy 8-10 évig még lesznek kalgás virágzások.

Egy korábbi számítás 400 ezer főre tette az optimális, egyidejű turistaszámot a Balatonnál, ma azt mondják, hogy egy-egy hétvégén eléri az egy milliót, így ez ma Magyarország második legnagyobb városa, ahol a partnak már több, mint fele mesterséges, ezt tovább növelni nem szabad. Ugyanígy nem szabad növelni a Balaton körüli beépítettséget.

Dr. Sonnevend Imre, a Középdunántúli Természetvédelmi Igazgatóság igazgatója: „... Megvallom Önöknek őszintén, hogy amikor mint természetvédő a Balaton-part egyes részeit járom, az alaszakai Clondike és az erdélyi Verespatak jut eszembe. És vajon miért? Mert amott a messze északon egy hatalmas értéket rövid úton és mohón leraboltak... S kifosztott táj maradt az „aranykor” után.”

Üdvözlí a Green Globe programhoz való csatlakozást, de hogy bevállal-e a gyakorlatban az rajtunk múlik.

„... bár meglehetősen elkésve, de még ma is célszerű, és a táj egészére rendkívül hasznos lenne egy jelentősebb nagyobb kiterjedésű, összefüggő területű védett zónát, egy nemzeti parkot létrehozni a Balaton-felvidéken, illetve a Balaton vidékén ... előkészítése már megtörtént, létrehozását hamarosan kormányrendelet is ki fogja mondani.”

Ez a táj rendkívül sérülékeny, ezért

„... Az eddigi felkiáltójelek (A balatonyöröki Castrum Camping és az Ábrahámhegyi vitorlaskikötő nádiritása, a Malatinszky Kúria „építkezései”) tanulságul kell szolgálgjanak.

Székel György, az KM Turizmus Főosztályának vezetője hangsúlyozta, hogy a Balaton természeti értékeinek megóvása, megmentése érdekében nem szülehetnek átmeneti megoldások, vagylagos döntések, egyértelmű intézkedésekre van szükség. Tájékoztatta a jelenlévőket, hogy a Német Autóklubbal megállapodtak arról, hogy a Balatont is bekapcsolják a vízminőség mérő és a jelző rendszerükbe, és rendszeresen adnak hiteles tájékoztatást a fürdésre való alkalmasságról. Mint elmondta, lehet, hogy nem mindig lesz hízelgő a jelentés, de mindenképpen objektív, így elérhető lesz, hogy a nem hivatalos, kétes értékű nyilatkozatok ne kapjanak hitelt.

Rosta Sándor a Balaton Alapítvány ügyvezető igazgatója felvetette, hogy nincs átfogó programja a Balatonnak, nincs egyértelmű letisztult szakvélemény a problémákról, túl sok az ellentmondás, és ezt végre rendezni kellene.

A Balaton környékén élő, és dolgozó polgárok tudni szeretnék a valós helyzetet, szeretnék ismerni a döntések okait, az érveket, és szeretnének tisztán látni a balatoni pénzek felhasználásában. Az lenne a korrekt, ha a balatoni pénzek felett itteni szervezetek dönthetnének.

Tiltakozott az ellen az egyre erősödő törekvés ellen, miszerint egyes körök vissza akarják hozni a Balatonra a motorcsónakokat.

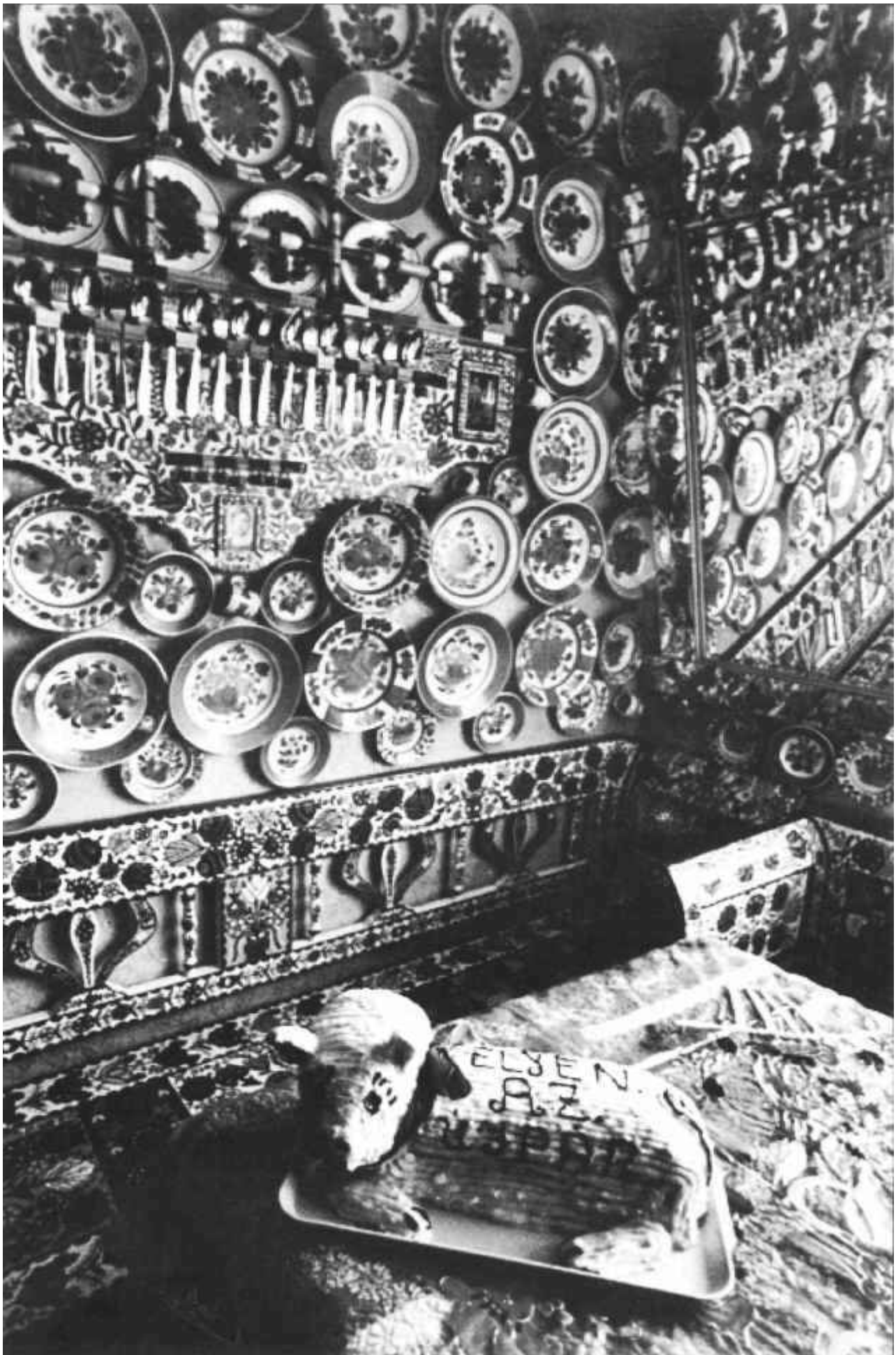
Dr. Lengyel Márton professzor, a MATUR elnöke az általa az elmúlt években kidolgozott „A balatoni turizmus fejlesztési koncepciója” alapján a legfontosabb tennivalókra hívta fel a figyelmet. (A koncepció a Balaton Alapítvány támogatásával készült, könyv formájában is megjelentették, beszerezhető az alapítványnál, illetve a MATUR országos, illetve megyei elnökségeinél).

Lengyel Márton hangsúlyozta, hogy legfontosabb feladat a vízminőség javítása, ezt alá kell rendelni minden egyéb tennivalónak. Ki kell továbbá alakítani a Balaton sajátos turisztikai arculatát. Optimális célállapot lenne, ha a Balatont a „Gyermekes családok paradicsomá”-vá tudnák fejleszteni.

Nagyon nagy gond, hogy a Balatonnak nincs gazdája. Időközben 1995-től kormánybiztos foglalkozik a tó ügyeivel, kellő jogkörrel, és bizonyos költségvetési kerettel. A Balaton sok tárcát és szakmát érintő érték, szükség lenne balatoni törvényre, amely mindenki számára meghatározná a feladatokat és kötelezettségeket. Javasolta egy ügynevezett Balatoni Alap létrehozását, amelybe a következő hat éven át, a térségben megtermelt turisztikai jövedelmek után keletkező adók kerülnének befizetésre, ez elegendő pénzalapot teremtené a tó vízminőségének helyreállítására, illetve egy újfajta balatoni turizmus kiépítésére. A két programot együtt, párhuzamosan célszerű indítani.

A Balatoni Koncepció ismertetése, mint zárótéma jól összegezte a helyzetet, a tennivalókat és egyben szemléletesen vázolta az üdülőterület kívánatos jövőjét. Egy dologban mindenki láthatóan egyetértett, hogy nincs még katasztrófa-helyzet, de a Balatonért sürgősen és határozottan össze kell fognia minden érintettnek: az államnak, a szakterületek képviselőinek, az önkormányzatoknak, a vállalkozóknak, és a Balatont szerető magyar állampolgároknak. A konferencia utolsó aktusaként az érintett három megyei önkormányzati gazdasági társaság, a Balatonturist RT, a SIOTOUR RT. és a ZALATOUR Kft. felvételét kérte a Green Globe programba.

A konferencia záró nyilatkozattal ért véget, amelyben a résztvevők összefoglalták törekvéseiket, majd hangsúlyozták, hogy sürgős intézkedésekre van szükség a tó megmentése érdekében.



KORNISS PÉTER • KALOTASZEGI SZOBA, LAKODALOMKOR (1969)