

A Balaton Gőzhajózási Társaság és az első Kisfaludy gőzös története

Kedves balatoni helytörténészek!

Széchenyi István születésének 225., a Balaton Gőzhajózási Társaság megalapításának és a Kisfaludy gőzös vízre bocsátásának 170. évfordulóját ünnepeljük. Van még egy évfordulónk: 155 éve, 1861. november 5-én hunyt el Hertelendy Károly.

I. Ezekre emlékezve kiemelten szeretnék foglalkozni Hertelendy Károlynak, a lesencetomaji földbirtokosnak a balatoni gőzhajózás történetében játszott szerepével. Ezen a fórumon magától is érthető, hogy egy Balaton-vidéki alkotó emberről fogok beszélni, akinek a megítélése a balatoni gőzhajózás történetében az idők folyamán sokat változott, és az utóbbi évek kiadványaiban sem megfelelő.

A korabeli dokumentumok szerint Széchenyi és Hertelendy egyformán kivette a részét a balatoni gőzhajózás elindításából. Ezt a megalapítást mind Széchenyi, mind a kortársak elfogadták, hiszen a bencésrendi Horváth Bálint a balatonfüredi gyógyfürdő és a balatoni gőzhajó vendégeinek írt könyvét 1848-ban Hertelendy Károly táblabírónak ajánlotta: „a balatoni gőzhajózás lelkes másodelnökének, egyik erélyesb alapítójának, fáradhatatlan előmozdítójának”. Az 1850-es évek sajtójában egyformán hangsúlyozták Széchenyi és Hertelendy érdemeit, de volt olyan írás is, amely Hertelendy nyakába akarta varrni a Társaság összes baját. Ezután Széchenyi szerepe került előtérbe, Hertelendyé pedig egyre inkább háttérbe szorult és elhalványult. A mélypont már 1862-ben, Hertelendy halála után nem sokkal bekövetkezett, amikor a Balaton-Füredi Naplóban az jelent meg, hogy „A vállalatot Kisfaludy Sándor és Széchenyi István alapította meg.” Hertelendy helyébe Kisfaludyt helyezték, aki úgymond Széchenyivel együtt elindította a balatoni gőzhajózás ügyét, de már nem érhetette meg a megvalósulását.

Hertelendy emlékezetének a megőrzéséért a legtöbbet Farkas László piarista tanár tette, aki 1933-ban megjelent könyvének a „Gróf Széchenyi István és a Balatoni gőzhajózás” címet adta, de – levéltári források alapján – jól megvilágította Hertelendy szerepét is. Az ő munkáját minden utána következő szerzőnek figyelembe kellett vagy kellett volna vennie.

Napjainkra rosszabbodott a helyzet, mert Hertelendyt nem találjuk a Balaton arcképcsarnokában, ebben az életrajzi lexikonban, pedig a Balaton történetének egyik legfontosabb szereplőjéről van szó. Nem találjuk Balatonfüred életrajzi lexikonában sem, pedig a kötődése Balatonfüredhez legalább olyan erős volt a gőzhajózáson keresztül, mint Kisfaludy Sándoré a magyar nyelvű színházi színpadon keresztül.

A Zala megyei és a Veszprém megyei életrajzi lexikonban ugyan benne van, de mindkettőben az olvasható róla, hogy az 1850-es években visszavonultan élt a lesencetomaji birtokán és gazdálkodással foglalkozott. Ez helytelen közlés, mert egyrészt az önkényuralom éveiben a politikától való visszavonulás nem lehetett önkéntes, másrészt Hertelendy egészen a haláláig, 1861-ig részt vett a Balaton Gőzhajózási Társaság, a BGT vezetésében.

II. Hogy világosan lássuk Hertelendy szerepét, fel kell idézni a BGT történetéből a személyi adatokat.

Az elnök. Több publikációban olvasható, hogy a BGT megalakulásakor, 1846 áprilisában Széchenyi Istvánt a társaság örökös elnökévé választották, és haláláig viselte ezt a tisztséget. Ez is hibás közlés, mert Széchenyi örökös elnöksége csak a Kossuth Lajos által megfogalmazott alapszabály-tervezetben volt benne, a közgyűlésen ezt a javaslatot nem fogadták el, és Széchenyi örökös elnöksége nem került be a kinyomtatott alapszabályokba.

Ebből következik, hogy Széchenyit leválthatták és le is váltották az 1854. január 3-án tartott közgyűlésen. A helyére Ürményi József került, aki más vállalkozásokban is Széchenyi utóda lett, pl. a lánchídi alagutat építő társaságban. Ürményi nem vett részt a szabadságharcban, ezért volt mozgásteret az önkényuralom éveiben. Széchenyi a nagy vállalkozásaiban az idősebbik fiát, Bélát szerette volna utódjának, de ő alkalmatlan volt erre a feladatra. A korabeli sajtóban nem volt kétség afelől, hogy Széchenyi vállalkozásainak a folytatására Ürményi az alkalmas személy. A haláláig, 1880-ig volt a BGT elnöke.

Az alelnök. Hertelendy 1846-tól hét éven volt a társaság alelnöke. Miután Széchenyi a döblingi elmeagyógyintézetbe távozott, Hertelendy

öt éven át egyedül vezette a társaságot. 1853. augusztus végén lemondott, de benne maradt a társaság vezetésében, mint a 12 tagú kormányzó választmány legtekintélyesebb tagja. Ezt a tisztségét ismereteim szerint megtartotta egészen a haláláig, 1861. november 5-ig. Utóda előbb Nádosy István, majd Jankovich László lett.

Az üzletvezénylő. A társaság vezetésében még egy új név tűnik fel 1853-ban, John Masjoné, az Óbudai Hajógyár holland származású igazgatójáé, akit a társaság üzletvezénylőjévé választottak. John Masjon tehát nemcsak megépítette a Kisfaludy gőzöst, hanem üzletvezénylőként a társaság második számú irányítója lett. A tisztségét az 1858. szeptember 18-án bekövetkezett haláláig megtartotta.

A budapesti címtár szerint a BGT igazgatását 1876-tól három ember végezte: Ürményi József, Sárváry Antal ügyvéd és Écsy László balatonfüredi fürdőigazgató. Écsy László 54 éven át, 1835-től 1889-ig volt a balatonfüredi fürdőintézet felügyelője, ill. fürdőigazgatója, és ismereteim szerint a BGT-t a megalapítástól a megszűnésig, 1846-tól 1889-ig szolgálta, előbb balatonfüredi fiókpénztárnokként, majd igazgatóként is.

1849 után a balatoni gőzhajózás ügyét Bogyay Lajos, Zala megye cs. kir. megyefőnöke is felkarolta, aki intézkedéseket tett a balatoni gőzhajózásnak az eredeti terv szerinti megvalósításáért, azaz a gőzhajónak Balatonkenesétől Balatonhídvégig való járatásáért és a Balatonhídvég-Nagykanizsa közötti országos kereskedelmi út kiépítéséért. Ebben nem járt sikerrel, mint ahogyan Hertelendy sem, aki 1852-ben megunva a fenékpusztai híd miatti vitát, átvágatta a töltést, és elindította a hajót Hídvég felé. A hajó hamarosan megfeneklett. Így lett vége egy álomnak, miszerint a Kisfaludy gőzös Balatonkenese és Hídvég között járhat, ezáltal a balatoni víziút egy lánczeme lehet a Pest és Nagykanizsa közötti, azon túl a tengerpart felé vezető kereskedelmi útnak.

III. A személyi változások mögött a társaság történetének fontos eseményei álltak, ezért röviden áttekintem a társaság történetét a kezdektől, hogy Hertelendynek a szerepét pontosabban lehessen látni.

Széchenyi a röpiratának első mondatában elismerte, hogy a vállalkozás eszméje nem tőle származik. Hertelendy első alkalommal 1837-ben, a balatonfüredi panaszkönyvben írta le a balatoni gőzhajózás gondolatát.

A BGT történetében az első év, az 1845-ös esztendő *az előkészítés éve*. Sokan már ekkor mindent Széchenyi érdemének tudnak be, pedig ő az első évben háttérben maradt. Szakértőkkel tárgyalt, árajánlatokat kért, de még nem adta teljesen a nevét a vállalkozáshoz. Ez a magyarázata annak, hogy a balatoni gőzhajózásért folyó szervezkedés zászlóbonatását jelentő felhíváson, amely a „Gőzöst a Balatonra” címmel jelent meg 1845. szeptember 1-jén, és a közönséget felszólította a részvények jegyzésére, egyedül Hertelendy Károly aláírása olvasható.

A kor sikertelen vállalkozásaira és Széchenyi helyzetére gondolva, a visszafogottsága érthető, de lelkesen támogatta az ügyet, és amikor elegendő részvényes lett a vállalkozás elindításához, a gőzhajó számlájának a kifizetéséhez, akkor átvette az irányítást és meglehetősen hamar nyélbe ütötte a vállalkozást.

1845-ben így Hertelendynek kellett a dolgok nehezebb részét vállalni, segítőkivel együtt gyűjtötte a részvényeseket, és rendszeresen tájékoztatta Széchenyit a részvényjegyzés állásáról. A részvényesek gyűjtésében a segítségére volt Bresztyenszky Béla apát Tihanyban, Wurda Emanuel kereskedő Veszprémben, Ramassetter Vince Sümegen, Chinorányi Boldizsár Nagykanizsán, Liedemann Frigyes és Wodianer Sámuel Pesten, Tar István postamester Székesfehérváron, Kiss Lajos ágens Bécsben, a Bezerédy Mihály által megnevezett tagtárs Pápán, Somogy vármegyében pedig Csapody Pál és a Czindery László főispán által megnevezett tagtárs. A társaság főpénztárnoka Wodianer Sámuel, fiókpénztárnoka Balatonfüreden Écsy László fürdőfelügyelő lett.

Amikor összegyűlt a vállalkozás elindításához szükséges aláírás, Széchenyi csak akkor (1845. december 27-én) fogadta Hertelendyt és társait. Az első, ideiglenes választmány névsorában a tagok fele Balatonvidéki, ill. dunántúli volt: Bresztyenszky Béla apát (Tihany), Chinorányi Boldizsár (Nagykanizsa), Czindery László (Somogy), Hertelendy Károly (Lesencetomaj), Ramassetter Vince (Sümeg), Sényi Gábor (Vas megye), Wurda Emanuel (Veszprém).

A második esztendő *a vállalkozás megvalósításának éve*. Széchenyi 1846 elejétől átvette az irányítást, megrendelte a hajó gőzgépét Angliában, a hajótestet az Óbudai Hajógyárban, április elején kiadta a balatoni gőzhajózásról szóló röpiratát, és ugyanabban a hónapban létrehozta a BGT-t. Hertelendy ebben az évben is szorgalmasan tevékenykedett. Szervezte a kikötők építését, elkészítette a társaság alapszabályainak első tervezetét, az ő feladata volt a köszén felkutatása és foglalkozott a fenékpusztai hídnál való átjárás műszaki megoldásával is.

A harmadik év *a menetrendszerű gőzhajó-közlekedés elindulásának éve*. 1847 elejétől Széchenyi és Hertelendy között ellentét alakult ki abban a kérdésben, hogy elindítható-e a menetrendszerű közlekedés a Balatonon vagy nem. Széchenyi szerint előbb pénzt kellett még szerezni, növelni a részvénytőkét, újabb gőzhajót és kikötőket építeni, s csak azután lehetett volna elindulni, ezzel szemben Hertelendy álláspontja szerint ahhoz, hogy pénze legyen a társaságnak, minél előbb járni kellett a gőzöst. Azonkívül a részvényeseknek a becsapása lett volna az, ha nem indították volna el a hajót.

Hertelendy akarata érvényesült, a pénztári kimutatás szerint 1847. március 29-től menetrendszerűen járt a Kisfaludy, és az év végi számadás szerint a 14 ezer ezüstforintnyi bevételből 600 ezüstforintnyi tiszta nyereség maradt. Az első üzleti év mérlegét Hertelendy megnyugtató eredménynek értékelte, Széchenyi azonban egyre sötétebben látta a vállalat helyzetét. 1847-ben és 48-ban is leírta a naplójában és a levelezésében, hogy le kellene állítani a gőzöst. (Nem tudjuk, mi történt volna, ha nem Hertelendy akarat érvényesül.)

Kétségtelen, hogy abban Széchenyinek lett igaza, hogy a nyereség nem volt elegendő a vállalat fejlesztéséhez. Széchenyi a BGT teljesítményét a Duna Gőzhajózási Társasághoz mérte, amely 1845-ben 790 ezer utast szállított, újabb és újabb hajókat épített, és a Délvidékről a gabona szállítása akkora forgalmat eredményezett, amellyel a Balaton-vidék nem volt versenyképes.

A balatoni gőzhajózás alapítóinak ellentétes üzleti filozófiája mutatkozott meg. Széchenyi nagy haszonnal működő, valódi kapitalista vállalkozást akart létrehozni, amely osztalékot is fizetett volna. Hertelendy és a Balaton-vidékiek ezzel szemben nem osztalékban gondolkodtak, számukra az volt fontos, hogy járjon a Balatonon egy olyan szép gőzhajó, mint amilyen a Kisfaludy volt. A részvényekért kifizetett hatalmas összeget úgy tekintették, mint a haza oltárára helyezett áldozatot.

Mekkora értéke volt egy részvénynek? 150 ezüstforint. Écsy László balatonfüredi fürdőfelügyelő és Adler József fürdőorvos a másfél évi fizetését, Hertelendy pedig egy takaros ház árát adta oda a részvényekért. A legtöbb részvényt az arisztokraták jegyezték, de ha figyelembe vesszük azt, hogy kik fizettek, akkor a legerősebb csoportot az egy részvényt vásárlók alkották. Megjegyzem, hogy a részvény első változata azért érdekes, mert aszerint a megvalósult kilenc hajókikötőn (Balatonfüred, Balatonkenese, Alsóörs, Boglár, Fülöp, Badacsony, Fonyód, Keszthely, Szántódpuszta) kívül kikötőt terveztek Balatonlellén, Balatonakaratyán, Balatonhídvégen, Balatonedericsen, Szigligeten és Tihanyban is.

Mennyibe került a Kisfaludy gőzös megépítése? 74 ezer ezüstforintba, azaz annyiba, mint a reformkori balatonfüredi fürdőtelep legnagyobb épülete, a Horváth ház.

A korai magyar kapitalizmus érdekes jelenségével állunk szemben, ahogyan a korabeli sajtóban írták: a BGT „hazafias vállalat” volt, nem mehetett tönkre. A részvényesek egyik része hidegfejű pénzember volt, a másik része azonban „nemzetiségből”, azaz hazafiúságból, érzelmi indíttatásból vásárolta a részvényeket. 1831-ben a balatonfüredi színház felépítése adományokból történt, és a vármegye lett a színházépület tulajdonosa. 1846-ban a balatoni gőzhajózás elindítása részvények eladásával történt, de egy idő után a részvényekből adományok lettek. Azaz a Balaton-vidékiek rájöhettek arra, hogy az összefogás egy részvénytársaságban jó dolog, hamar van eredménye, de a részvényről már nem lehetett jó emléküik. Legfeljebb azzal vigasztalhatták magukat, hogy a gőzhajó tulajdonosai lettek.

Mint említettem, a társaság az első üzleti évet szerény nyereséggel zárta. Ekkor azonban közbejött a szabadságharc, és a források szerint a vállalkozás a szabadságharc idején vált veszteségesé – tehát nem Hertelendy hozzá nem értése miatt. A honvédcsapatok ha fizettek is, abból csak veszteség lett, mert a szabadságharc után a Kossuth-bankókat meg kellett semmisíteni. Az osztrákok is használták a Kisfaludyt, és fizettek is, de csak a töredékét annak, amit a társaság követelt tőlük. Így alakult ki a társaságnak akkora hiánya, ami megfelelt egy évi teljes bevételének. Ezt az adósságot cipelte magával a társaság az 1850-es években, és ez vezetett el Hertelendy lemondásához.

A részvényesek John Masjon és Ürményi József megválasztásával azt akarták elérni, hogy a vállalat üzletmenete megjavuljon, és le lehessen venni a napirendről a gőzös „élethalál-kérdését”, ami a korabeli sajtóban azt jelentette, hogy a részvényesek egyik része nem látott esélyt a

balatoni gőzhajózás jövedelmező üzemeltetésére, ezért a Kisfaludyt el akarták vinni a Dunára, ahol nagy haszonnal lehetett volna járatni. Ennek megakadályozására Hertelendy mindent elkövetett, és amikor választás elé állították: vagy elviszik a hajót a Dunára, vagy új vezetőség lesz, akkor habozás nélkül az utóbbit választotta és lemondott – megmentve ezzel is a balatoni gőzhajózást.

A történethez hozzá kell tenni, hogy sem Ürményi, sem John Masjon nem tudott lényegesen változtatni a vállalkozás üzletmenetén. Így jutott el a vállalat 1861-ig, amikor a Déli Vasút elindulása ezt a regionális jelentőségű vállalatot helyi jelentőségűvé változtatta, mert ezentúl a Kisfaludy gőzös már nem a Balaton hosszában, hanem csak Szántód és Balatonfüred, 1863-tól pedig Siófok és Balatonfüred között közlekedett. Lényegében a Déli vasútnak a szárnyvonala lett, a feladata a fürdővendégek szállítása, időnkénti hajókirándulások és a szántódi búcsúra való személyszállítás volt.

Összegzésképpen a javaslatom: Őrizzük és ápoljuk Hertelendy Károly emlékét,

akiben 1837-ben megszületett a balatoni gőzhajózás gondolata,

1845. szeptember 1-jei felhívásával elindította a vállalkozást, és a társai-val együtt összegyűjtötte a részvényeseket,

1847-ben szervezte a hajó kikötők építését, és kiharcolta a menetrendszerű hajóközlekedés elindítását 1847. március 29-én,

a szabadságharc bukása után életben tartotta a vállalatot, és ellenállt annak, hogy a Kisfaludy gőzöst elvigyék a Dunára.

Még egy érdeme van Hertelendynek: együtt tudott működni Széchenyi Istvánval, akinek az érdemeit nem lehet megkérdőjelezni, de a népszerűségének a csökkenése és a betegségei ismeretében azt lehet mondani, hogy Hertelendy megítélésénél ez is értékelendő szempont. (Ráadásul egy történész szerint ez volt az egyetlen ügy, amelyben Széchenyi és Kossuth Lajos is együtt tudott működni.) Széchenyi nagyságát abban is látom, hogy a súlyos betegségei ellenére is rendkívüli alkotó munkát végzett.

A balatoni gőzhajózás elindítása sokkal több volt egy közlekedési és műszaki feladat megoldásánál. Kisfaludy Sándor a Balaton-vidékieket szembesítette a fényes múltjukkal, Hertelendy Károly pedig azzal, hogy nemcsak múltjuk, hanem jelenük és jövőjük is lehet, mindenekelőtt akkor, ha összefognak és a szűkebb hazájuk iránti szeretet vezérli őket.

Balatonfüred, 2016. október 29.

Lichtneckert András