

TÓTH-BENCZE TAMÁS

LAPOK A BALATONFÜREDI HAJÓÉPÍTÉS ÉS SPORTVITORLÁZÁS TÖRTÉNETÉBŐL

Bár a hivatalos gyártörténet 1881-re keltezi a balatonfüredi hajógyár megalapításának évét, a hajóépítés már ennél korábban is megkezdődött a Balaton északi partja fővárosaként is számon tartott településen. Arra vonatkozóan ugyan nincs bizonyíték, hogy korábbi századokban építettek-e vízi közlekedésre használt eszközt itt, de nagy valószínűséggel a török elleni háborúk idején a közeli Tihanyban, az egykori vár alatt, hajóépítő telep működött, amint az Pisky István tihanyi kapitány 1588-as számadási könyvéből kitűnik.

Az első hiteles esemény a füredi hajógyártás történetében 1846-ban következett be, amikor a részben az óbudai hajógyárban (a vas hajótest, továbbá a fa fedélzet és felépítmény), valamint Angliában (a hajógép) készült – Kisfaludy Sándorról – elnevezett gőzhajót részben Füredre szállították, itt szerelték össze, és bocsátották vízre. Erről Francsics Károly – veszprémi borbélymester – 1846. július 23-án a füredi parton megfordulva a következőket írta visszaemlékezéseiben: „... az 1840-ik év őszén plántáltatott gyönyörű sétatér végén [ez nagyjából Széchenyi István 1941-ben felavatott szobra helyén, vagy annak közelében volt], magas állásokra felállítva találánk az éppen akkor épülőfélben levő gőzhajót, melynek mind a két oldala mellett egy-egy dúc vala a földben felállítva, mindegyikre egy-egy fekete tábla szegezve, melyeken fehér bőtükkal ezen felirat: Kisfaludy – a hajó neve – és A feljárás tiltatik vala olvasható. Jó darab ideig bámulánk az egészen vaslapokból épülő gőzöst, mely lapok izmos, tüzes vasszegekkel kovácsoltattak szoroson egymás szélére ...”. A szakirodalom a közelmúltig tévesen fa hajótestet tulajdonított a Kisfaludy-nak, de a levéltári forrásokból vas hajótest derül ki, valamint a korabeli sajtó (Pesti Hírlap 1846. április 28.) írta, hogy: „... a' >>Kisfaludy<< névvel címzett gőzhajó egészen vasból már munkában van; gépei pedig, melyeknek ára gyárilag 22,750 pftban állapított meg, londoni levelek szerint, jún[ius]. végével útnak eresztetnek, egy hónap alatt Angliából Pestre érkeznek, 's azonnal Füredre szállítatnak. Addig a' hajó darabonként Füredre jut; 's a' mint összerakva, fölgépezve, kibútorozva 's az illető személyzettel ellátva leend, azonnal vízre bocsátatik. Ez auguszt[us]. közepére remélhető. Az indulásról értesítetik a' közönség.”¹

Széchenyi 1847 áprilisában az óbudai hajógyártól magyarázatot kért a Kisfaludy árára, amelyet drágának tartott. 1847. április 20-án kelt levelében John A.

Masjon (1817–1858), a hajógyár igazgatója válaszolt. Ehhez csatolta S. Preciousnak, a hajógyár angol hajóépítő mesterének jelentését is. Masjon a 147 láb hosszú, 15 láb széles és 7 láb 4 hüvelyk magas Pannonia nevű folyami gőzhajóval összehasonlítva próbálta bizonyítani, hogy a Kisfaludy nem épült drágán. A levélben közölt adatok alapján („*Dem zu Folge ist Kisfaludi lang 165 Fuß, breit 16 Fuß, hoch 9'.*”) valószínűsíthető, hogy a Balaton első gőzhajója 165 – angol (30,48 cm) – láb hosszú, 16 láb széles és 9 láb magas lehetett. Magyar mértékegységre átszámítva: hosszúsága 50,29 m, szélessége 4,88 m, magassága 2,74 m.² A költségek növekedését a szállítási költségek, a munkásoknak a (drágának számító) füredi gyógyhelyen való tartózkodása és ellátása, továbbá az okozta, hogy a Kisfaludyt erősebbre, tágasabbra, díszesebbre kellett építeni, mint a folyami hajókat.

1866-ban híre ment: Erzsébet királyné Füredre – egész pontosan: a füredi fürdőhelyre – készül látogatni. Erről – és másról is – a Vadász- és Versenylap 1866. december 10-i számában is beszámoltak, az írás szerzője „B. I.”, aki valószínűleg azonos Birly Istvánnal:

„... azon örömhír szállta át a Balaton partjait, hogy a nemzet mély hódolattal szeretett királynéja Füreden szándékozik tölteni a nyarat; és diszítettek lakást, teremtettek kertet, építettek pompás fürdőházat, készítettek utat, elkövettek mindent, mi a helyet lakályossá tenné; de a táj legnagyobb dísze, a gyönyörű szép tó haszonvehetlen maradt, mert a gőzösről azt híresztelték ármánykodó ellenei, hogy többé nem járhat, egyéb hajó az egész vidéken nem létezett, hozni pedig nem tudtak, mert az olly nagy hírrel és hazafiúi áldozattal pengetett csatorna, melly a Balatont a Dunával vala összekötendő, nagy humbugnak mutatkozott, mellyen ugyan a tó vizét lecsapolni lehetett volna, hogy az otrombán épített vasutat téli szélvészek alkalmával a jégtorlaszok ne bántsák, de hajót hozni nem.

E nyomasztó helyzetben a minden férfias sportot kedvelő, de különösen a hajózásnak hazánkban lelkes pártolója és előmozdítója gr. Széchenyi Béla megemlékezett, hogy hever otthon a kiszáradt Fertő egykori partjain egy csinos hajója, mellyet neki barátja Sutherland herczeg küldött néhány év előtt; ezt ő vasúton azonnal a Balatonra hozatta, és kirándultunk Füredre kora tavasszal, hogy a hajót összeállítsuk és megpróbáljuk. Eljött gr. Batthyány Edmund is, azon

világhírű hajós, ki az angolokkal saját hónukban, saját elemeiken megküzdve, Flying Cloud yachtjával elragadta tőlük a cow[e]si nagy yachtversenyben a győzelem babéraját, mi John Bullt bizonyára nem kevésbé lepte meg, mint mikor a francia gr. Lagrange Gladiateurje egyeduralmától fosztotta meg az angol gyepet.

Szél ugyancsak nem hiányzott az első kísérleteknél, és volt alkalmunk a hajó minden tulajdonait kipróbálni, mi azon meggyőződésre vezetett, hogy a vízi sportot kedvelő s az elemek összezavarásával mitsem törődő hajósoknak szép élvezetet nyújthat, de úrhölgynek, különösen pedig ha ez koronás fő és az ország bálványa, hosszabb kirándulásokra felajánlani még sem lehet. Szóba jött ekkor, hogy van Czenken még egy nagyobb hajó, fedezetes valódi tengeri yacht, de ez még sohasem volt összeállítva, és különben is már több mint harmincz éve fészerben hever, tökéletesen haszonvehetlen állapotban pang. Már néhány év előtt megvizsgálták ezt hajóhoz érteni akaró egyének és javíthat[at]lan romnak találták. Mindazonáltal gr. Széchenyi Béla rászánta magát, hogy mégis csak elhozatja, és ez elhatár[oz]ást rögtön követvén a tett, egy külön e célra szerzett óriási szekéralapon nyolcz hatalmas lóval útnak indította a száz mázsánál többet nyomó tengeri szörnyet. A trójai ló óta efféle monstrum nem utazott kerekeken. Elég szerencsésen is haladt több napon át rendeltetése felé, de már nem messze Füredtől a felbontott országútról letérni kénytelenítettvén, besüllyedt a szekér a homokos talajba, és három napi munkába került, míg sikerült az ottani derék földesúr ... segítségével, ki minden elhozott népeit és vontató marháit fáradhat-lan vezényelte a mentési munkában, míg mondom, ismét sikerült az országútra visszahozni, és rendeltetése helyére eljuttatni, hol már legnagyobb aggodalommal és nyugtalansággal vártuk. Első megtekintésre magam is megijedtem, és kezdtem hinni, hogy ennyi fáradság és költség mind hiába veszett, mert valóban szomorú volt a legnagyobb elhanyagolást bizonyító külseje; de levakarván a durva kátránykérget, melly összeképzott testét fődte, láttam, hogy az egész deszkázat erős, vörös fenyőből van készítve, és csak egyes cserfa-darabok vannak elrohadvá. Biztató szavaimra vállalkozó tulajdonosa eltökélte magát a hajó helyreállítására, de az országgyűlés miatt ideje nagyobb részét Pesten tölteni kénytelenítettvén, engem kért fel ezen szándéka valósítására.

Legforróbb óhajom: hazánk vizein s különösen a gyönyörű szép, de olly bűnösen elfeledt Balatonon a hajózást, kiváltkép pedig a vitorlázást meghonosítani, s még is alig mertem a dologba fogni.

Egy tetemesen megromlott hajótest, néhány árboczrész, néhány más mindenféle póznákkal vegyített, fel nem szerelt vitorlavászon volt minden a mit találtam, és ebből tengeri hajót állítani össze: füredi ács, asztalos, kovács és esztergályossal, kiknek soha fogalmuk sem volt arról, mit most csinálniok kellett: ezt kissé merész vállalatnak véltem. De bízam ép[en] a valódi magyar népnél már sokszor tapasztalt alkalmazhatóságban és jóakaróban s buzdítva a szép cél által, hozzá fogtam. Az asztalos és az ács elkészítették az új részeket, mellyekkel a régi romlottakat egymásután felváltottuk; a kovács csak olly bátran pántolta meg a hajó talpát és árboczeit, mint a szekérekereket, és ha valami nem sikerült is előszörre, csüggedés nélkül újra hozzáfogtak, hiszen ők valami nagy remekművet valának véghez viendők; az esztergályos is megfaragta az ötvennél több >>furcsa alakú<< csigát és karikát; és midőn Pestről az ötszáz és néhány ölnyi mindenféle kötél megérkezett, bámulattal látták, mint ölti fel valódi alakját készítményük a csoda-mű. Nem csekély feladat volt az óriási testet átcúsztatni a több mint harmincz ölre terjedő iszapon, melly a gonosz lecsapolás óta a tó partját képezi, és odáig mozdtítani, hol elég vizet talált arra, hogy úszbassék. Eleinte csavarral nyomtuk míg a partról elérhettük; aztán pedig horgonyt vittünk a mélyebb vízbe, és eh[h]ez vontattuk erős kötelekkel a partról.

A hajó teste 36' bosszú 9' széles, és 2 1/2 [két és fél] láb mélyen jár a vízben. Belsejében van egy kényelmes szoba 8–10 személyre, e mögött jókora konyha, elejében raktár és biztos ülőhely a hajósok számára. Fő árbocza 7° magas, előárbcza 3° áll ki orrán. Négy vitorlája van; a fő vitorla az árbocz mellett 4°, kívül 5° magas, lenn 6°, fenn 4 1/2° széles; csúcvitorlája 3° magas, 3 1/2° széles. Yibvitorlája 5 1/2 öl, elővitorlája 4 öl hosszú, és midőn óriási szárnyait a kéjelgő szélnek kitarva s ékesen oldalt hajolva elillan a habokon, igéző gyönyörű látványt nyújt.

Tulajdonosa az első kísérletre fájdalom meg nem jelenhetvén, szép műve jelenléte nélkül tette első útját. Rosty Pál, kinek ügyessége az utolsó felszerelésnél pótolta a magas árboczcúcsokon a nem létező matrózokat, egyedüli hajóhoz értő társam volt, s még két angol ajánlotta fel szolgálatát: a füredi szép villájáról ismeretes Teasdale és unokaöccse Massion James, kik bár tengeri hajót csak akkor láttak, mikor Angliából átjöttek, mégis a nemzetüknél olly általános sportkedvelésből matrózokul kínálkoztak. Elvittük még az ácsot is, ki a hajót elkészíteni segítette, és aug. 12-kén reggeli 9-kor elsütöttük hajónk fedélzetén az ágyukat, tudtára adva a már hetek óta minden mozdulatunkat kíváncsian követő vendégeknél és

szomszédvidéki lakosságnak, hogy első utunkra készülünk; és a mennyi élő lény volt Füreden, Tihanyban, és a közel vidéken, az mind összefutott, és nem is hagyta a <sic!, [valószínűleg szedési hiba]> el partot egész délelőtt.

Sok hajót tanulmányoztam már, nem egy halászbárkát kezeltem éjhosszant tengeren, és midőn ezen yacht felszereléséhez fogtam, cseppet sem kételkedtem, hogy képes leszek a feladatnak megfelelni; de mégis más dolog valamit kezelni, és más azt szervezni, alkotni, – és bár a legszorosabb áttekintésnél lényeges hibát nem találtam, mégis sebesebben dobogott szívem, midőn a kormányt megfogva, a legjobb akarattól lelkesült de tökéletesen járatlan társaimnak az elindulásra szükséges manoeuvre-parancsokat hangoztatni kezdtem. Hátha mégis volna valami lényeges hiba, mellyet nem vettem észre; hát ha rosszul számítottam ki a hajó tehetségét és a 60 mázsányi belerakott ballast vagy sok vagy kevés; hátha a vitorlák túlságosak, vagy elégtelenek; hátha a hajó a kormányának rendesen talán szót nem fogad és még számtalan más kétely foglalt el, mellyeknek ha csak tizedrészét is sejtették volna társaim, biztos és elszánt működésük aligha meg nem zavarodik.

De minden jól ment, a vitorlák egymásután lassan kitértek, a horgony kiemelődött a vízből, a Széchenyi-czímerrel díszített lobogó felszökött az árbocz csúcsára, és a szél belekapaszkodván az eleibe irányzott vásznakba, kezdé indítani a hajót, melly mindinkább gyorsuló irammal tűnt el a parton rivalgó sokaság szemei elől.

Siófoknak irányoztuk utunkat közepszerű délnyugati széllel, és másfél órai kényelmes egyenlő vitorlázás után kikötője elé érkeztünk. Ismét ágyúdörgéssel tisztelkedvén, vissza kívántunk fordulni, de a manoeuvreben kissé elkésvén, a hajó fordulni vonakodott, és a szél- és vízhozam a sekély part felé kezdett csúsztatni. Nehogy zátonyra kerüljünk, rögtön horgonyt bocsátottunk, mellynek segítségével a szélnek fordulván, hazafelé kezdtük irányozni hajónk orrát. De a szél, bár darab ideig igen szépen növekedett, mindinkább ellenünk fordult, mi pedig élelmi szerekkel nem lévén ellátva, hosszas lavírozásra nem akartuk magunkat reá szálni. Így küzdve az ellenszéllel és mindinkább éjszak-felé nyomatva, Alsó-Örs irányában közeledtünk az éjszak-nyugati parthoz, honnan szándékunk volt oldalt széllel haza fordulni; de éppen midőn délnyugat felé fordulnánk, szelünk végkép elállt. Az elébb említett okból soká vesztegelni nem akarván, a hajóhoz kötött >>Willis<<-emmel próbáltuk magunkat tovább vontatni, de alig kezdtünk ezen munkához, midőn a víztükör egyszerre meggyüremlett, s

az örömrivalgással köszöntött éjszakai szél jelentkezett. Felszedtük társainkat, és az új szélnek irányoztuk vitorláinkat, melly bizonytalan és változó szökésekkel jó munkát adott ugyan az újoncz matrózoknak, mégis elég hamar haza felé hajtott annyira, hogy három órákor ismét horgonyt vetettünk Füred előtt, hol a még mindig kíváncsian leső közönség örömdüvöttekkel fogadott.

Még egy párszor megpróbáltuk a hajót, megtettünk vele minden manoeuvret; fordultunk szélbe, szél alá, szaladtunk szél elől, kergettünk szélnek, és meggyőződünk arról, hogy kis gyakorlással bármilly rossz időben bátran és bizton kimehetünk vele.

És ez az első magyar yacht.

Adja Isten, hogy nem sokára számos testvér környezze és az annyira elhanyagolt gyönyörű Balaton ez által új életre ébredjen, a hajózási és különösen a vitorlázási kedvtelést és szakértelmet az egész haza széles vizein a nemzet hasznára megkedveltetvén és terjesztvén. Ezen óhajításunk teljesülésével biztat az ígéret, hogy a jövő évben már Batthyány Edmund és Erdődy Gyula grófoknak külön egy-egy yachtjuk lesz Füreden; e buzdító példa bizonyosan számos követőre fog találni és így a tervezett >>balatoni yacht-club<< is talán nem sokára életbe lép.”

A királyné látogatása elmaradt. A Vasárnapi Ujság 1866. áprillisi 22-i száma még arról számolt be, hogy „Ő Felsege a császárné május 9-dikén fog Füredre érkezni, hol az aristokratia tagjai közül már eddig is számosan rendeltek meg lakásokat. Ő Felsege fogadtatására nagy előkészületek történnek ...”, de a május 6-i szám már ezt írta: „Bécsi hír szerint azonban Ő Felsege a császár és császárné balatonfüredi útjára nézve változások jöttek közbe, s a Felseges Asszony ez évben nem látogatandja meg a nevezett fürdőt.” Ez (részben) a porosz-osztrák(-olasz) háború miatt történt, és Erzsébet királyné később sem járt Füreden. Viszont a cikk szerzőjének óhaja teljesült: 1867. március 16-án 17 taggal megalapították a Balaton-Füredi Yacht-Egyletet. Ennek éppen az idén van 150 éves jubileuma.

Az alapító tagok a következők voltak: Aczél Péter, gróf Batthyány Ödön, Birly István, gróf Festetics Pál, Frankovich Lajos, gróf Károlyi Gyula, Kardos Kálmán, Mihalovich János, Rosty Pál, Semsey Lajos, gróf Széchenyi Béla, gróf Széchenyi Ödön, Teasdale Vilmos, Todesco Lajos, gróf Waldstein János, báró Wenckheim-Czindery Béla, Wodianer Albert. (Vadász- és Versenylap. 1867. április 20.)

Az egylet lobogója vörös, szegletében fehér szegélyű zöld kereszt, a kereszt közepén a magyar korona. A jelző lobogó szintén vörös, fehér és zöld kereszttel, ennek közepén a magyar korona. Az egyleti

ruha sötétkék kabát az egylet gombjaival, fehér melly, s kék nadrág, díszöltözetben fehér nadrág. A címer és a pecsét: vörös mezőben teli vitorlákkal a habokat hasító „cutter”, mögötte a kelő nap.



Az egylet alapszabályzatának címlapja

Az Universal Yacht List 1868 elején Londonban megjelent kiadásában már szerepelt is az európai klubok között. A Vadász- és Versenylap 1868. július 10-i száma szerint ebben az angliai vitorlás klubjegyzékben a következőt közölték a füredi egyesületről: „Balaton-füredi királyi Yacht-Club. Állomás: a Balaton tava. Ő cs. kir. felsége a királyné pártfogása alatt. Parancsnok (Commodore) gr. Batthyány <sic!> Ödön. Flying Cloud 75 tonnás schooner. Másod-parancsnok: gr. Széchenyi Béla. Gross-Auger 18 tonnás Cutter. Kapitány: Birly István. Titkár: Rosti Pál.” a magyar lap még az alábbiakat is közölte: „Terveztetik, hogy a Yacht-egylet székhelye, mihelyt lehetséges, a magyar tengerre [ebben az esetben nem a Balatonról, hanem az Adriai tengeréről van szó], nevezetesen Fiuméba áttéessék. Ekkép a magyar lobogó ez úton is ismeretes leendne.”

Az egylet 1867. április 24-én „nyitotta meg idejénét, midőn az egylet parancsnoka, másodparancsnoka, igazgatója, jegyzője, és több tag összejövén Füreden, mind a régi, mind az új hajókat felszerelték és több kisebb-nagyobb kirándulásban megpróbálták.” (Vadász- és Versenylap. 1867. május 20.)

A klub hajói közül néhány:

hajó neve:	típusa:	tonna tartalom:	tulajdonos:
Lissa	kutter	3	gróf Batthyány Ödön
Flying Cloud	szkúner	75	gróf Batthyány Ödön
Gross Auger	kutter	16	gróf Széchenyi Béla
Elizabeth	sloop	5	gróf Széchenyi Béla
Hableány	gőzös	5	gróf Széchenyi Ödön

A tagok többsége Angliából hozta a hajókat. Úgy tűnik a kezdeti lelkesedés az idő múlásával alábbhagyhatott, mert az 1870-es évek elején a sportkör csendben megszűnt. Batthyány Ödön 75 tonnás „Repülő Felhő”-je 1852-ben Angliában épült, a gróf 1862-ben vásárolta meg az előző tulajdonostól, J. Flemingtől. Batthyány 1863-ban hazatért, ekkor magával hozta a vitorlást is. Azt nem tudni pontosan mikor került a Balatonra, valószínűleg közvetlenül Széchenyi Béla hajói után 1866-ban, vagy az 1867-es esztendő elején. Mindenesetre nem kis teljesítmény volt ezt a monstrumot eljuttatni a Balatonhoz. 1869-ben a vitorlás már újra az Anglia menti vizeket szántotta. Széchenyi Ödön a lapátkerekes Hableányt 1867-ben a párizsi világiállításon eladta a francia Nadarnak (Gaspard-Félix Tournachon – híres író, újságíró, karikaturista, fotográfus, léghajós). A hajó a porosz-francia háború után hadizsákmányként a Rajnára került, ahol 1874-ben felrobbant és

elsüllyedt. A Lissát Batthyány Ödöntől Birly István megvásárolta 1868-ban. A Balatonon ebből az időből a mánások vitorlás hajói közül csupán Széchenyi Béla gróf egyik – a korábbi idézetben már szereplő vitorlás hajó, az Elizabeth, későbbi nevén „Hercegnő” – a Vadász- Versenylap 1885. augusztus 6-i száma ugyan „4 tonnás unt <sic!, helyesen: una> boat” hajónak írja le, de ez elég közel áll az 5 tonnához (lásd a fenti táblázatban szereplő adat) maradt meg, ez később közel tíz évig a parton, egy fészében állt. A többi hajóról nincs adat, valószínűleg tönkrementek. Gyapai Nándor szerint hajókihúzó ekkor még 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 ólomnehézeket és a hajóalkatrészeket.

Az 1870-es évek végén Gosling – 1879-ben az Osztrák-Magyar Monarchiába akreditált – budapesti angol főkonzul megépíttetett és a Balatonra szállítta-

tott Angliából egy 7 tonnás hajót, a „Királynő”-t. A hírlapi tudósítás (Zalai Közlöny. 1879. november 9., 3. oldal) szerint: „A balatoni kéjhajózás emelése s illetőleg megteremtése végett egy angol szokás szerint yachtot készített a budapesti angol főkonzul sport szerű mulatságot rendezni, ha lehet, nagy társaságokat édesgetni a magyar tenger vizére. A főkonzul úr e tervét korántsem hagyta abba, hanem húsz ily yacht készíttetését határozta el, s a végett Angliából már hozatott is két szakértő csónaképítőt, kik innen Budapestről ma reggel mentek el Balaton-füredre, Écsy fürdőigazgatóhoz, azon ajánló levéllel, hogy ez jelöljön ki számunkra <sic!> helyet, hol yachtjaikat nyomban elkészíthetik. Mint értesültünk, Gosling főkonzul úr teljes erőből azon működik, hogy a jövő nyárra 20 – 25 angol családot nyerjen meg, ki Balaton-füreden töltik a nyarat.” A Vasárnapi Ujság 1879. november 9-i számában, a 3. oldalon így számolt be ugyanerről: „**Angol hajók a Balatonon.** A budapesti angol főkonzul, Gosling úr, annyira megszerette a Balatont, hogy angol minta szerint egy angol yachtot készíttetett vízi kirándulásokra; újabbán pedig több ily vitorlást készített s e végből két angol hajóácsot hozatott, kik már B.-Füreden vannak, s egész télen át ott fognak dolgozni. A pompás Balaton eddigi legnagyobb hiányán tehát végre segítve lesz: néhány csinos vitorlás fogja szeldelni hullámaikat.” Tehát a budapesti lap szerint 1879. november 9-én már Füreden tartózkodott a két angol hajóépítő, akikneknek egyike minden bizonnyal Young Richard lehetett.³

Szintén a Zalai Közlöny 1879. november 30-i számában a következőt írta: „... maga az angol consul, már a jövő évre egy 12 szobás villát vett ki 5 óra, készítteti >>yach<<-ját, annak neve >>királyné<< lesz. A dániai angol consul, Arthur de Crapet Crowe, a jövő nyáron szintén Balatonfüreden fog lakni. És közvetítésükkel több angol angol család fog odamenni. Egész yacht-társulatra lesz kilátás. Bizonyára nagyon fogja Balatonfüred jelentőségét emelni.” A fentiek alapján a Gosling hívására – remek befektetési lehetőséget ajánlva neki a Balatonnál – ide, Füredre, költöző southamptoni hajóépítő, Richard Young a Tihanyi Apátságtól bérbe vett területen (1883-ig díjmentesen, később jelképes összegért, 10 Ft-os évi bérleti díjért használhatta) hajóépítő műhelyében 1880 elején kezdték meg a vitorlás túra- és versenyhajók építését. (Sajnos a másik angol szakember nevét eddig nem sikerült kideríteni.)

A Fővárosi Lapok 1880. január 3-i számában egy hosszabb beszámolót közöltek az angol hajóépítővel kapcsolatban: „**Balaton-Füred télen.** Ember-

emlékezet óta nem volt olyan szép es erős tél a Balaton-melléken, mint jelenleg. A Balaton oly vastagon be van fagyva, hogy nem is igen halászhathatnak rajta; hosszan tartó, fáradságos munkába kerül, míg a halászok a lékeket kivághatják, s legtöbbször semmi arány sincs a vesződség és a >>fogás<< közt. A kövekkel es gabonával terhelt kocsik és szánok minden aggodalom nélkül közlekednek a balatoni jégen keresztül széltében-hosszában; különösen Alsó-Eörs és Siófok közt igen élénk a közlekedés. Tiszta, 15–16 fokos hidegek jártak. A reggeli napot nem fedi köd, sem felhő, s mintha fénye a Gletscherek sima tükörjégére hullana; felragyog rá az egész téli vidék, melyet már hetek előtt bevont az ólmos eső által okozott vékony jégkéreg. Ilyenkor Balaton-Füred, hótakarótól befödve, valóban olyan, mintha téli álmát aludná; végtelen csend es nyugalom tanyája. (Valószínű, hogy e téli képet is jelentékenyen megváltoztathatá a hirtelen elpuhult időjárás. Szerk.) Az ember nem is akarja elhinni, hogy itt lakik valaki, pedig hát az idevaló családokon kívül még külföldi vendégei is vannak a fürdőnek; egy angol hajóépítő, Young Rikhard (Londonból) társával, kik a budapesti angol konzul biztatására és fölszólítására már novemberben megérkeztek ide, s a viszonyokkal előlegesen nem lévén ismerősek, most teljes tétlenségre vannak kárhóztatva. Várják a tavaszt: ebből áll összes foglalatosságuk. Addig szó sem lehet itt semmiféle hajóépítésről. Young úr azonban a legszebb reményekkel van eltelve jövője iránt, s az angol >>Field<< (sport-lap) dec. 12-iki száma hosszabb cikket közölt itteni megtelepedéséről. E szerint Young úr állandóan füredi lakos lesz, és számos vitorlás yachtot fog építeni angol főurak pártfogása mellett. Bizik hozzá, hogy a magyar fürdőközönség is kedvet kap majd a hajókhöz s ezt a szép, elhagyatott Balatont erélyes kitarással az angolok élénkké s még szebbé fogják tenni. Young úr különben a balaton-fürediek részéről a legőszintébb vendégszeretetben részesül, s dacára, hogy anyanyelvén nem igen beszélhetnek vele, mégis csak megvan köztük és jól érzi magát. A napokban az idevalókkal ő is meglátogatta a szeretetházat, hol ép[p]en ekkor volt a gyermekek karácsonyi ünnepestje. A szeretetházi épület nagy termében színpad volt felállítva, melyen az ügyesen és értelmesen vezetett fiúcskák szépszámú közönség előtt színdarabot adtak elő, s szavaltak, énekeltek. A tetszéssel fogadott előadás után, a szeretetház igazgatója, Nagy Áron, szívhez szóló beszédet intézett a gyermekekhez s azután mindegyik megkapta a maga karácsonyi ajándékát, melyek a fényes fenyőág alatt voltak elhelyezve. A családias jellegű kis ünnepély igen szépen

sikerült, s a kis árvák valóban otthon érezhették magukat a szeretet melege és sugárzó fénye mellett.” (Az említett angol sportlap szövegében forgó cikkéhez sajnos eddig nem sikerült hozzájutni.)

A Zala 1880. január 14-i száma pedig már a következőről számolt be: „... *Young úr, a napokban hajóépítő szerszámai is megérkeztek, már munkához fogott, s májusra hat vitorlás hajót akar a vízre bocsátani. A kisebb vitorlás csónakokat 300–400 frtéért készíti s biztosságukat garantirozza, mert kizárólagosan a Balatonra készíti őket, annak minden szélségeit számba véve.*” Április közepén már vízre bocsátották a „Mariska” elnevezésű vitorlás hajót. A Zalai Közlöny 1880. április 25-i száma szerint: „... *Különösen igen szép a >>Mariska<< nevet viselő hajó, mely a múlt héten eresztetett vízre. ... A hajó elején kék-fehér szalagon függött egy üveg bor, mely Écsy Antónia kisasszony által a hajó oldalához dobott, és ezzel megtörtént a hajónak ünnepélyes felavatása. Ezután fönnevezett hajón Young úr egy kis társasággal Siófokra kirándulást tett és a visszautazást 68 perc alatt tette meg. Nyárra több ilyen kirándulások és versenyutazások is terveltnek.*” A Zala 1880. április 28-i száma arról írt, hogy „... *Richard Young hajói már kacérkodnak a magyar tenger hullámainak hátán ...*”. Hírlapi tudósítás (Zala. 1880. november 17.) szerint ebben az évben már állt a hajóépítő is: „*A nádas elején Young angol hajós 8 öl hosszú, 4 öl széles, és 15 láb magas hajóműhelyt épített, hogy a hajóépítési megrendeléseknek eleget tehessen, mert legújabbán is két nagy vitorlás hajó rendeltetett meg.*”

A hajógyár alapításának dátumát (1881) valószínűleg Gyapai Nándor 1927-ben megjelent könyvére, „A magyar vitorlás-sport története”, alapozták, amely – tévesen – az első hajó, a Mariska vitorlás elkészültét, erre az évre teszi. Továbbá Wagner Imre szerint ilyen rövid idő – 3-4 hónap – alatt nem lehetett elkészíteni, valószínűbb, hogy Angliából hozatta ezt is Young, mint a főkonzul a saját vitorlás hajóját. Utóbbi Hullból Triesztre tengeren, és onnan Siófokra vasúton szállították. (Később Wagner Imre a Mariska esetében visszatér az 1881-es építés verziójához.) Ezt a véleményt mindenesetre cáfolja a korabeli sajtó, amely a főkonzul hajója esetében részletesen beszámol arról, hogy az előbb megérkezett Siófokra, majd azt áthajózták Füredre. A Zala 1880. május 25-i közlése szerint: „... *Mr. Gosling, a budapesti angol főconsul családja, mely f. hó 11-én érkezett meg s 5 hónapig fog állandóan itt időzni. A nevezett főconsul úr pompás vitorlás hajója, mely a Közép- [Földközi] és Adriai tengereken át direkt*

Angliából jött, már e hó 15-én megérkezett Siófokra, honnét kiigazíttatása után, mert a vasúti utazásban kissé megsérült, azonnal át fog költözni Füredre.” A diplomata hajója május 23-án érkezett meg Füredre, amelyről szintén részletesen tájékoztott a lap, június 9-i számában. Itt felhívom a figyelmet arra is, hogy ezek szerint a Young-féle Mariska vitorlás hajót már több mint egy hónappal korábban Füreden vízre eresztették és felavatták. (Óhatatlanul felvetődik a kérdés, ha valóban nem itt készült, ugyan miért kellett itt vízre eresztetni és felavatni Füreden? Egy hajónak – a kor szokásainak megfelelően – a készítés helyén tartották meg a névadóját, felavatását is.) A másik lehetséges ok: ezt arra alapozták, hogy a Young-műhely hajókihúzója [sólya] a szakirodalom szerint csak 1881-ben készült el, és ezt vették kiindulási pontnak. A Mariska építésének 1881-es téves dátumára mindenesetre magyarázatot ad a Vadász- és Versenylap 1884. december 18-i számában megjelent írás, amely a következőt közölte: „... *1880-ban Nagybritannia budapesti főkonzula, Gosling Andley [más forrás szerint: Audley], egy kiváló, szakértő vízi sportman, a ki rendkívül megkedvelte hatalmas Balatonunkat és annak szép vidékét, Angliából gyönyörű vitorlás-yachtot szállíttatott a >>magyar tenger<<-re. E vacht 8-tonnás, egészen földött, hajótermecskével és matróz-kamarával van ellátva és mostanig egyetlen vitorlás a Balatonon, melynek alsó hajóteste vörösrézzel van borítva: neve >>Királynő<<. ... Ugyanazon év (1880!) tavaszán építette Young Richard, Balaton-Füreden letelepedett angol hajóépítő, ottani hajógyárában a >>Mariska<< nevű egyvitorlás yachtot, melyet 1881-re, kettéfűrészelés alkalmazása után 8-tonnásra megnagyobbított s később mostani tulajdonosának, Esterházy Andor grófnak, eladott.*” Tehát eszerint 1881-ben a Mariska vitorlás hajót már nem meg-, hanem átépítették! A lap ebben a számában egyfajta áttekintést adott a Füreden készült hajókról is: „... *Hazánkban – Fiumét is beleértve – e három yacht részére lón az első vitorlás-verseny tartva, még pedig 1882. augusztus havában, melyen nagy fölényvel győzött a >>Királynő<< (vezette Szarvassy Sándor), míg második a >>Herczegné<< (vezette a kitűnő vitorlázó néhai Némethy Ernő) lett. [Ennek alapján – kizárásos alapon – a már átépített Mariska lett a harmadik.]*

Ez első magyar vitorlás-verseny oly nagymérvű érdeklődést keltett a vitorlázás nemes sportja iránt, hogy egymást érték a yacht-megrendelések Young Richárdnál, a kit e rá nézve kedvező körülmény arra képesített, hogy füredi hajógyárát jelentékenyen

megnagyobbítsa és tökélyesítse. [Ezek szerint a Füreden letelepedett angol hajóépítési vállalkozót a vitorlás hajók iránti megnövekedett kereslet arra készítette, hogy 1884 végéig kibővítse „hajógyárát”.]

A Balatonon úszó yachtok részére az 1882 augusztus végén Füreden alakult >>Balaton-Egylet<< sportszakosztálya 1883-ban sikerült regattát rendezett, a mely már több versenyszámból állott.

A >>Balaton-Egylet<< erősödése biztosította ugyan, hogy sportszakosztálya jövőre is fog évenként vitorlás-regattákat rendezni Balaton-Füreden; azonban, hogy minél több ily verseny éleszsze az érdeklődést a vitorlázás nemes sportja iránt, folyó évben megalakult a >>Balatoni-vitorlázó egylet<<, a mely szintén kitűzte egyik céljául, miszerint szintén rendez évenként – tervszerűen augusztusban – vitorlás-versenyeket.

A Balatonnak voltaképp hát 1880 óta van vitorlás-hajóraj; ezt akkor a felsorolt három yacht: >>Herczegnö<<, >>Királynő<< és >>Mariska<< s egy vajmi nehézkes vízijármű, Marton balatonfüredi lakos egy-vitorlás hajója, képezték. Az 1882-iki vitorlás-regattán megjelent a Balatonnak még mindig legnagyobb vitorlása a >>Badacsony<< is, melyet Young épített a >>badacsonyi-vitorlázótársaság<< részére; azonban, ama verseny nem lévén >>handicap<<, nem vett részt a versenyben, hanem versenybírói hajóul szolgált. A >>Badacsony<< rendeltetése áru- és személy-forgalmat közvetíteni a >>Nagy Balaton<<-on a somogyi (Boglár) és a zalai (Révfülöp) partok között; Marton füredi vitorlása szintén áruforgalom-közvetítésére szolgál Balatonfüred – melynek horgonyzóhelyén fekszik, – és Siófok között.

A jelenlegi vitorlás-hajóraj, a mely a Balatonon úszik, már szépszámú hajóból áll; ezek közül versenyképesek: a >>Herczegnö<<, a >>Királynő<<, >>Mariska<<, a >>Hableány<< (18-tonnás kétárbozos), >>Jolánta<< (9-tonnás), >>Florida<< (8-tonnás), ezek a nagyobb vitorlások; és >>Memento<<, >>Blue-Rock<<, >>Sárga Rózsa<<, >>Szélvész<<, >>Nameles<< és >>Szenta<<, ezek a kisebb vitorlások (öt tonnán alóliak.)

A >>Hableány<< Nádasdy Ferencz gróf számára épült, jelenlegi tulajdonosa ugyanő; a >>Jolánta<< ez időszertől tulajdonosa Inkey István úr részére készült; a >>Florida<<-t Andrassy Géza gróf rendelte meg maga részére, mostani tulajdonosa Károlyi László gróf, a >>Memento<< Károlyi László gróf és Zichy Antal gróf számlájára készült, jelenlegi tulajdonosa utóbbi, >>Blue-Rock<< és >>Sárga Rózsa<< Esterházy Mihály gróf tulajdonát képezik :

>>Nameless<< Young Richárdé, >>Szenta<< pedig Szalay Imréné. Az elősorolt yachtokat mind Young építette füredi hajógyárában.

A Balaton hajórajja jövő évre ismét fog gyarapodni, még pedig 7 vitorlás-yachttal, melyeket (kettőt Andrassy Géza gróf, egyikük 18 1/2 tonnás kétárbozos, kissé keskenyebb mint a >>Hableány<<, egyet Károlyi László gróf, kettőt Esterházy Mihály gróf, egyet Nádasdy Ferencz gróf s egyet id. Adám Károly ur) jövőendő tulajdonosaik Young Richard füredi hajógyárában rendeltek meg. E hét hajó vízrebocsátásának, a megrendelések értelmében, jövő évi május 15-ikéig meg kell történnie.

A vitorlázás nemes sportja iránti érdeklődés nagy mérvét bizonyítja, az is, hogy egy zártkörű részvény-társaság (Nádasdy Ferencz gróf, Károlyi László gróf, Esterházy Mihály gróf és Andrassy Géza gróf) Youngnál egy 20 lóerejű csavargőzöst rendelt meg, a melynek szintén már a jövő évi vitorlázási-idény kezdetére készen kell lennie. E csavargőzös, természetesen, kizárólag magánhasználatra épül.”

Megjegyzem, a tudósítás a Mariskát illetően abban valószínűleg téved, hogy 8 tonnásra építették át, ugyanis szintén a Vadász- és Versenylap 1886. június 24-i számában közölte a Stefánia Yacht Egylet tagjainak birtokában levő hajók (24 vitorlás és 1 csavargőzös) adatait is, és itt a már nem Esterházy Andor gróf, hanem a Stefánia Yacht Egylet tulajdonában levő Mariska 6,2 tonnásnéként van feltüntetve – tehát eredetileg ennél még kisebb lehetett –, továbbá az építésének éveként 1881 szerepel, az építés helye: Füred, építője: Young. Feltehetően Gyapai Nándor is innét vehette az 1927-ben megjelent könyvében szereplő adatokat. A jegyzék szerint a 24 vitorlásból 1 (Királynő) teljes egészében Londonban, illetve 2 (a Lucifer és a Margit) Hamburgban készült, végül 1-nek az építési helye, illetve a készítője nincs feltüntetve. Az utóbbi Szalay Imre 2 tonnás Senta (vagy Senta) nevű vitorlása volt, amelyről a sportlap 1884. december 18-i száma azt közölte, hogy Young műhelyében készült. Vannak továbbá olyan vélemények is, amely szerint Szalay Imre hajója még a Mariska előtt készült el, tehát ez lett volna a Young műhelyében épült első vitorlás. A jegyzékben szereplő további négy vitorlás (Alma, Álom, Arám és Gardénia) építését Londonban kezdték el, de Füreden fejezték be. Megjegyzem, az 1886-os lista egészen biztosan nem pontos adatokat közölt, mert a fentebb említett 1884. év végi számban már szereplő vitorlások az 1886-os jegyzék szerint csak 1885-ben épültek meg.

Vadász- és Verseny-Lap. Junius 24. 1886.

„Stefánia-Yacht-Egylet”-i tagok hajói.

A hajó			A tulajdonos		A víz		A fedérfzet			A Cockpit		Épült	
neve	létszáma	tonnatar-talma	neve	laklya	szívva-nal hossza	alatti mély-sege	formája	hossza	széles-sége	hossza	széle	hol ? ki által ?	mikor ?
Alna	Cutter	29 5	Todesz Lajos Ödön	Bécs	42' 8"	4' 8"	Cabin	56' 5"	17' 8"	—	—	London	1886 Ratsey
Gardónia	Shoaner	22 —	Gr. Festetics Tassilo	Keszthely	37' —	4' —	—	48' 7"	11' 4"	—	—	—	—
Alonon	Cutter	18 —	Nemo kapitány	London	32' 10"	4' 6"	—	46' 10"	10' 11"	—	—	—	—
Hahócsány	Shoaner	18 2	Gr. Nadassy Ferencz	Nádas-lak	40' 9"	4' 3"	—	44' 7"	10' 7"	—	—	—	—
Aidon	Cutter	16 —	Gr. Királyi László	Budapest	32' —	4' 8"	—	43' 3"	10' 6"	—	—	—	—
Olyan nincs	Yawl	10 7	Gr. Esterházy Minály	Cockpit	30' 10"	4' 6"	—	42' 8"	10' 8"	—	—	—	—
Veszmádk	Cutter	10 1	Mihalovics és Gaál	Győr	31' 8"	4' 2"	—	35' 4"	10' 1"	—	—	—	—
Jóhata	Yawl	6 5	Iskay István	Nádas-lak	27' 1"	3' 5"	—	34' —	9' 9"	—	—	—	—
Királynő	Yawl	7 5	Szarvay Sándor	Budapest	27' 2"	3' 7"	—	32' 7"	8' 5"	—	—	—	—
Mary	Cutter	6 5	Gr. Festetics Tassilo	Keszthely	25' 3"	3' —	félig fódott	29' 11"	8' 5"	—	—	—	—
Mariska	Yawl	6 2	Stefánia Yacht-Egylet	B-Füred	25' 3"	3' 2"	—	30' 2"	8' —	—	—	—	—
Arany ember	Cutter	3 5	Gr. Esterházy Ferencz	Devecser	24' 2"	3' 11"	Cabin	25' 7"	7' 3"	—	—	—	—
Sárga rósa	Cutter	3 6	Gr. Keglevich Gyula	Budapest	23' 8"	3' 5"	—	24' 8"	6' 8"	—	—	—	—
Ilova	Sloop	3 4	Ádám Károly	Budapest	20' 8"	3' 2"	—	23' 11"	7' 3"	—	—	—	—
Adria	Cutter	3 5	Gr. Nadassy Ferencz	Nádas-lak	25' 2"	4' 3"	fódott	29' 7"	5' 4"	—	—	—	—
Florida	Cutter	3 5	Blaas kapitány	Füred	24' 5"	4' 5"	—	29' 10"	5' 4"	—	—	—	—
Mignonette	Cutter	3 5	Gr. Károlyi László	Budapest	24' 5"	4' 3"	—	29' 10"	5' 4"	—	—	—	—
Szilves	Cutter	2 3	Stefánia Yacht-Egylet	B-Füred	17' 2"	3' 10"	félig fódott	19' 8"	6' 3"	—	—	—	—
Senta	Cutter	2 —	Szalay Imre	Lelle	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szó	Bermuda	1 6	Stefánia Yacht-Egylet	B-Füred	16' 4"	2' 6"	nyitott	16' 8"	5' 4"	—	—	—	—
Blue rock	Cutter	— 8	Pázmány Béla	Budapest	14' 3"	3' 2"	félig fódott	16' 4"	4' 1"	—	—	—	—
Lucifer	Sloop	1 9	Gr. Szapáry Károly	Budapest	18' —	1' 5"	Cabin	18' 1"	6' 5"	—	—	—	—
Margit	Yawl	— 9	Szarvay Sándor	Budapest	15' 3"	1' 5"	nyitott	16' 8"	5' 2"	—	—	—	—
Gamecock	Góshajó	1 4 5	Gr. Festetics Tassilo	Keszthely	44' 10"	3' 2"	Cabin	49' 6"	7' 6"	—	—	—	—
Sinkó	Cutter	—	Mosalényi Pál	Velenze	—	—	nyitott	—	—	—	—	—	—

Jegyzet: A méretek angol láb és hüvelyk.
 A tonna-fartalok tisztánfűrés a következő: vízszint = hossz + fódófzet azé, az eredmény \times egymással \times széle = 1730.
 A köcsmészes számok becsült méretek.
 A dalt számok angol sorok.

Az 1886-os hajójegyzék

Nem lehetetlen azonban, hogy – a Kisfaludy gőzhajóhoz hasonlóan – a Mariska, és a többi, az első között 1880 folyamán elkészült vitorlást, részben szállították Füredre, itt állították össze és bocsátották vízre. Az is elképzelhető – ahogy Wagner Imre is írta egy lehetséges változatként a Mariskával kapcsolatban –, hogy az első vitorlásokat egyben szállították a Balatonhoz, és bocsátották vízre. Bár ennek, az átnézett korabeli sajtóban, nem találtam nyomát, ugyanakkor – mint már írtam – Gosling hajójának megérkezéséről beszámoltak. Écsy László balatonfüredi fürdőigazgató naplójának az 1877-es év elejétől 1886 őszeig tartó időszakot felölelő része sajnos nem maradt fenn, vagy legalábbis eddig még nem került elő, pedig mint a leg-hitelesebb kordokumentum, ebben a kérdésben per-döntő lehetne.

1879 végén vagy 1880 elején tehát Young elkezdte a munkát Füreden. Valószínűleg nem azonnal látott hozzá a későbbi hajóépítő műhely felhúzásához, ha-nem egy, már meglévő faépületben kezdte meg mű-

ködését, legalábbis ez derül ki a Vadász- és Verseny-lap 1883. április 5-i számából, amely az alábbiakat írta: „... Az a szegény Balaton, mely néhány év előtt va-lóságos holt tenger volt, kezd népesedni járművekben. Negyven pompásan felszerelt csónak, egy, két, három pár evezővel, 10 karcsú szandolin és 15 vitorlás hajó szeli a Balaton sima tükre; és majd nyári szép estén zeneszó mellett díszes közönség népesíti azt be és ringatva élvezi az erősítő üde levegőt. Igazágtalan vol-nék, ha ez alkalommal elhallgatnám azt a férfit, kit nagyrészen ez irányban az érdem illet. Ez Gosling angol főkonzul volt. Ő hozott egy hajóépítőt hazájából, ki az úgynevezett pajtában rögtön hozzáfogott egy vele hozott munkásával a hajóépítéshez. Egyik csónak a másikat követte, sőt egy nagyobb vitorlás hajó a >>Mariska<< már mint vitorlás kisasszony kaczerkodott a >>Királynő<< és >>Herczegnö<< -vel. Az első szandolin is megszülemlett és vitte a szép és bájos Gosling Idát a Balaton sima tükre. Nemso-kára Young nem fért meg a pajtában, és a Balaton partján, hol az igazga[tó]ság szívesen adott neki he-

lyet, egyszerű, de czélszerű, deszkából készült hajógyárt épített, sőt egy nagy udvart kerített be magának. Bátran elmondhatom, hogy ez most Balaton-Fürednek egy érdekes pontja. Mi, idevalók, naponta beköszöntünk oda és mindig van alkalmunk valamit bámulni. Nevezetesen ott halálcsend uralkodik, minden munkás ismeri teendőjét és azt csendben a legczélszerűbb eszközökkel végezi. Majd hanyattfekve kalapál a hajó alatt, majd térdepelve, majd a magasba fent, egy lábbal a levegőben dolgozik. A mester mindig ott figyel, mér, tesz, vesz, ha szükséges fát is vág, ha egyikre vagy másira szüksége van, csak int, már ott teremnek. ...”

A Vadász- és Versenylap korábbi, 1882. július 20-i számából a következők derülnek ki: „A Balatonon jelenleg már 11 vitorlás hasítja a hullámokat. Ezek között legszebb a >>Királynő<<, az egykori budapesti britt <sic!> főkonzul pompás yachtja. E gyönyörű hajó eladó, ára teljes kettős felszereléssel együtt csupán harmadfélezer forint. Kár volna idegen kézre juttatni. E hajó jelenleg Siófokon horgonyoz. A balatonfüredi vitorlások leggyorsabbja a >>Herczegnö<<; néhány győri sportsman tulajdona. E kitűnő hajót Széchenyi Béla gróf hozatta Angliából és máris több birtokost változtatott. A >>Mariska<< csaknem oly nagy, mint a >>Királynő<<, de sokkal egyszerűbb; tulajdonosa Young Rikárd hajóépítő Füreden. A füredi kisebb vitorlások közé tartoznak: Nádasdy Ferencz gróf, Endrődy Sándor, Meszlényi Lajos stb. yachtjai.” Az 1882 augusztusában a Győri Csónakázó Egylet rendezésében Füreden megtartott „nemzetközi amateur vitorla-, evezési és úszó-verseny”-en a legnagyobb, 4 tonnán felüli jachtok kategóriájában a Young tulajdonában levő Mariska – a kormányánál egy Harris nevű úriemberrel – a harmadik helyezést érte el. Young egy másik vitorlás kategóriában (4 tonnán aluliak) a szintén az ő tulajdonában levő Georgette nevű vitorlást kormányozta, kezdeti vezetés után a versenyt feladta. A verseny valóban nemzetközi volt, a vitorlások kategóriájában Angliából is érkezett nevezés a július 27-i szám közlése szerint. (A részletes versenyeredmények a sportlap szeptember 28-i számában olvashatók.) Ezek szerint 1882 júliusától 1883 áprilisáig Young műhelyében 4 további vitorlás készült el. Ha ehhez hozzávesszük még azt, is, hogy ha valóban nem kellett foglalkozni ideérkezésekor a műhely kialakításával, akkor talán a Mariskát is képes volt 1879 végétől 1880 áprilisa közepéig megépíteni és vízre bocsátani.

1882. augusztus 24-én a füredi Kurszalomban Jókai Mór és mások részvételével újra megalakították az eredetileg 1877-ben alakult, majd rövidesen megszűnt Balaton Egyletet. A következő évben már ennek a

sport szakosztálya rendezte meg Füreden a „vitorla-evező, úszó-, és galamblövészeti nemzetközi amateur verseny”-t. Ebben az évben (1883) a Mariska nem indult, a versenybírók hajójának szerepét osztották, a „jury”-nek egyébként Young tagja volt. Továbbá ebben az esztendőben készült el a gróf Nádasdy Ferenc megrendelésére épített Hableány vitorlás. A versenyek sikerei nyomán az év őszén felvetődött egy jacht klub létrehozásának gondolata. Esterházy László gróf rögtön fel is ajánlott egy part menti telket a vitorlások téli tárolására és őrzésére. Az elképzelések szerint „... Young, a derék hajó-gyáros, volna köteles szerződészerűleg az egylet összes yachtjait gondozni, őrizni és épségben tartani”. (Vadász- és Versenylap. 1883. szeptember 20.) 1884. január 28-án megalakították a Balatoni Vitorlázó Egyletet, amely „Stefánia koronahercegné ő fenségének védnöksége alatt áll” (Vadász- és Versenylap. 1884. szeptember 25.). Az egyesület alakulásáról a lap még a február 28-i számában is tudósított, a következőképpen: „>>Balatoni vitorlázó-egylet<< cím alatt újabban ismét egy sport-intézmény keletkezett hazánkban, melynek célja a Balaton taván a test és lélek edzését előmozdító vitorlázó sportot meghonosítani, kikötők és biztos téli állomásokról gondoskodni, kirándulásokat és vitorlázó versenyeket rendezni stb, szóval oly fokú érdeklődést ébreszteni a vízi sport iránt, mely a Balaton vidéki élet kellemeit új szórakozásokkal emelni van hivatva. Az egyesületnek már 24 vitorlás hajója [Ez is alátámasztja azt, hogy az 1886-os hajójegyzék nem volt pontos, mert nehéz elhinni, hogy közel 3 év alatt nem gyarapodott volna egy vitorlással sem a klub flottája. Bár az is lehetséges, hogy az újság elírta, vagy kissé eltúlozta a hajók számát, mert a lap ez évi szeptember 25-i számában ugyanakkor arról számolt be, hogy a Balatonon összesen 20 vitorlás jacht volt ekkor. Viszont az is igaz, hogy a jacht és vitorlás hajó megnevezés nem teljesen ugyanazt takarja, utóbbi magában foglalja a kisebb – vagy a jachtnál nagyobb – méretű vitorlásokat is.] és 3 gőzöse van, a folyó évben megkezdte működését s e végből alapszabályait már be is terjesztette a belügyminisztérium jóváhagyása elé. Ez alapszabályok értelmében, az egylet tagjai tiszteletbeliek és rendes tagok, – utóbbiak 25 forint évi díj fizetés kötelezettségével; a tagsági felvételeket a választmány eszközli, két tag ajánlatára; a tagsági kötelezettség azonban 3 évig tart. Előkelő körökben az új egyesület iránt mutatkozó meleg érdeklődés, továbbá ama körülmény, hogy az egylet elnökévé a legtevékenyebb fiatal főurak egyike: gr. Esterházy Mihály választott meg, biztosíték arra, hogy az egylet képes lesz céljainak megfelelni s oly sikert aratni, melyet attól a társadalmi és

közmívelődési érdekek méltán várhatnak. Nem kételkedünk, hogy a Balaton vidék intelligenciája, első sorban saját érdekéből is, a legmelegebb támogatást tanúsítandja e derék egyesület iránt.”

A sportklub nevét 1885. február 4. előtt⁴ – mivel Stefánia főhercegnő amúgy is a védnöke volt – Stefánia Yacht Egyletre változtatták. 1885-ben nyarán még Young is nevezett a versenyre 1 (más adat szerint 2) tonnás „Nameless” nevű vitorlásával, és ekkor még a hajógyár is az övé volt. Az ősz folyamán azonban eltávozott a Balatonról – minden bizonnyal összekülönbözhetett az egylet vezetésével –, műhelyét az év őszén a Stefánia Yacht Egylet megvásárolta. Erről 1886. január 21-i számában a Vadász- és Versenylap a következőt írta: „A Young hajógyárát közelebb a Stefánia-yacht egylet vette meg, melyben tavaszig még számos hajót szándékoznak elkészíteni.” Vezetésével Szarvassy Sándort bízták meg, aki Young pótlására Michael E. Ratsey cowesi hajóépítőt hívta meg: „... a jeles hajóépítő Ratsey, aki Angliából lőn szerződötve, már tavaly nyáron kezdett építeni. ...” – írta a Vadász- és Versenylap 1887. május 7-i számában erről. A rendelkezésre álló adatok alapján Young valószínűleg Ausztriában, a wörthi tavon, Klagenfurtban kezdett új vállalkozásba, de lehetséges, hogy valamikor, a későbbiek során visszatért Angliába. A Young által hozottak közül itt maradt több angol hajóács is, de később is jöttek Angliából hajóépítők, akik a magyar szakemberek kinevelésével megteremtették a korszerű balatoni hajóépítés alapját. Az angol munkások csak 1902-ben tértek vissza hazájukba.

1885-ben⁵ építették fel az egylet klubházát, amely a balatoni vitorlászás 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 egylet alapító tagjainak egyike is volt) tervei alapján. A Vadász- és Versenylap 1885. augusztus 6-i számában a következőket írta róla: „A vitorlás-versenyek július 25-ikén délelőtt kezdődtek; a közönség számára nézőhelyül a Stefánia-Yacht-Egylet csinos klubhelyisége volt berendezve; az elsőosztályú – jegyet (3 frt) váltók az emelet erkélyéről, a másodosztályú jegyet (1 frt 50 kr.) váltók pedig a földszinti folyosóról, illetőleg a helyiség más pontjáról nézhették a versenyeket. A jegyek mindkét versenynapra birtak érvényesül.” A Vasárnapi Ujság pedig az 1889. június 30-i számában a következőképpen mutatta be: „... a legutóbbi években épült fel a Stefánia yacht-klub csinos háza a tóparton, társalgó termében egész keleties kényelmű >>buen retirót<< nyújtva az omló puha ke-reveteken, alacsony dohányzó asztalkáival, melyek fe-

lett óriás japáni ernyő tart árnyat az ablakon belopodzó napsugarak ellen. Az úriás, előkelő >>dolcefar niente<<-nek valódi apotheózisa.” Nem a ma látható épület helyén állt, hanem attól valamivel nyugatabbra. 1889-ben az egyletnek sikerült örök áron megszerezni az addig bérelt területet a tihanyi apátságtól. Ekkor bővítették a klubházat, teraszokat építettek hozzá.

1893-ban a fürdőtelep fejlesztése kapcsán szóba került a hajóépítő műhely áthelyezése is, de erre csak az I. világháborút követően került sor. A Budapesti Hírlap 1893. szeptember 1-jei számában a következőket írta erről: „... A Stefánia-yacht-klubnak területét is hajlandó megnövelni a fürdőtulajdonos [mármint a Tihanyi Apátság], oly feltétel mellett, hogy a mostani dísztelen hajógyárat áthelyezze a túlsó oldalra és díszesebb külsőt adjon neki, hogy ekképpen összhangba jöjjön az új épületek díszes külsejével. De ez még alkudozás tárgya. ...”

Az I. világháború kitörése után a megrendelések elmaradása, továbbá az infláció miatt is megnövekedő fenntartási költségek miatt az egylet (ekkor a neve már Királyi Magyar Yacht Club⁶ volt) már nem volt képes működtetni – a hajóépítőt, a hajókkal és a klubházzal felajánlották megvételre az Angol-Magyar Banknak, amely 1920-ban át is vette az ingatlant. (Összehasonlításképpen: míg a világháború kitörésének évében – 1914 – egy kilogramm zsír 1 Korona 52 fillérbe került, 1922-ben ezért már 780 Koronát, 1923 végén pedig 14 400 Koronát kellett fizetni. Az infláció végül olyan mértékű pénzromlást eredményezett, hogy 1926-ban új nemzeti valutát, a Pengőt kellett bevezetni.) A hajóépítő bővítéséhez az új tulajdonos lebontatta a régi klubházat, de vállalta egy új felépítését a régitől keletre, 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 részvénytársaságnak Füreden kívül Siófokon és Budapesten is volt telephelye, a központ a fővárosban volt.) A részvénytőkéből először téglapületeket emeltek, a műhelyeket kibővítették. A telek nyugati részén 1922-ben befejeződött az új, háromszintes hajóépítő műhely építése, a betondokk átadásával. 1924-ban a hajóépítő állandó létszáma kb. 24 fő volt. Ezzel egyben le is zárult a füredi hajógyártás „angol szakasza”, ezt követően mindinkább a magyar-német kapcsolatok összefonódása volt jellemző, amely hosszú időre meghatározta azt itteni hajógyártás alakulását. A hajóépítő részvénytársaságban valamikor többségi tulajdont szerzett az Idegenforgalmi és Utazási Vállalat R. T.,

aminek elnök-vezérigazgatója – és egyben a Balatoni Yachtépítő Rt.-é is – Gálos Kálmán volt, aki 1925 májusában meghalt. Éppen ezért 1926-tól, a Wagner Imre könyvében, „A balatonfüredi hajógyár története 1881 – 1996”, leírttal ellentétben, már nem lehetett a vezérigazgató.

A vállalkozás valószínűleg nem hozta a remélt jövedelmet, emiatt egy, a MÁV által 1926. december elején alakított, két korábbi vállalat (az Idegenforgalmi és Utazási Vállalat R. T. és az Általános Beszerzési és Szállítási R. T.) összevonásával létrejött részvénytársaság megszerezte a hajóépítőt, – ekkortól a hajóépítő elnevezése Idegenforgalmi – Beszerzési – Utazási és Szállítási (IBUSZ) Rt. Yachtépítő Üzeme lett. Tervező mérnöknek Benacsek (1943-tól Hankóczy) Jenőt⁷ nevezték ki – az ő ekkor, és a továbbiakban is, a füredi hajóépítő érdekében végzett lobbizásának is köszönhető, hogy a későbbi gazdasági válság nem érintette végzetesen az üzemet. (1928-ban Veszprémbe ment, de 1931-ben visszatért Fűredre, a továbbiakban az itteni hajógyártás meghatározó alakjává vált.) 1926-ban a balatoni hajózás és az idegenforgalom fejlesztésére két hajót rendeltek meg. Max Oertz hamburgi mérnök tervei alapján belefogtak a „Tünde”, majd a „Csongor” hajók megépítésébe. A személyhajók mellett ezekben az években mind nagyobb hangsúlyt kapott a kisebb önköltség érdekében a nagyobb példányban, sorozatban gyártható vitorlások készítése is. Ekkoriban kezdtek el a motoros jachtok, valamint motoros siklóhajók építését is.

Az 1929-ben kezdődő világgazdasági válság az üzemet alapjaiban részben ezért nem rendítette meg. A másik kedvező tényező a MÁV által biztosított állami támogatás volt, ennek is köszönhető, hogy nem jutott a csődbe ment magyar vállalatok sorsára.

1930 májusában, a füredi orvoshéten az „előadások után levonultak az orvosok a sétányon át a Yachtépítő üzem telepére, ahol a Magyar Motorhajózási Társaság számára épített >>Réka<< hajó vízrebocsátó-ünnepsége következett. A keresztanyaságot vitéz Gömbös Gyuláné, a honvédelmi miniszter felesége vállalta. Babics Endre balatonfüredi plébános megszentelte a hajót ...”, majd a beszédek elhangzása után „... a kéksávi, vörös bordázatú hajó oldalán széttört a pezsgősüveg, nedűje lecsorgott a hajó falán s egy szempillantás alatt vízre siklott a karcsú új magyar hajó. ...” (Budapesti Hírlap. 1930. május 22.)

1931-ben alapvető változás következett be: a MÁV döntése alapján a füredi üzemet a Balatoni Hajózási Rt.-hez csatolták, neve Balatoni Hajózási Rt. Hajóépítő Üzeme lett. Cégvezetőnek Benacsek Jenőt nevezték ki. A sporthajók építésén túl a hajóépítő 1935-től visz-

szatért a személyszállító motoros hajók készítéséhez is. De ez – ahogy mondani szokták – már egy másik történet, így ez – és egyben ez a cikk is – itt véget ér.

Forrás:

Francsics Károly visszaemlékezései. Pápa, 2001.

Gonda Béla: A magyar hajózás. Budapest, 1899.

A korabeli sajtó: Budapest Hírlap; Esti Hírlap; Pesti Hírlap; Vadász- és Versenylap; Vasárnapi Ujság; Veszprém; Veszprémi Független Hírlap; Zala; Zalai Közlöny.

Lichtneckert András: A Kisfaludy gőzhajó építésének levéltári forrásai: A Masjon levél és a Precious jelentés. In: Füredi História. 2014/1. sz. 3–7. p.

Lichtneckert András (szerk.): Écsy László balatonfüredi fűrdőigazgató naplója 1863–1892. Balatonfüred, 2008.

Wagner Imre: A balatonfüredi hajógyár története. 1881 – 1996. Balatonfüred, 2008.

Jegyzetek:

1. Erről Eötvös Károly „Utazás a Balaton körül” című munkájában is részletesen beszámol.
2. Szelle Zoltán hajótervező a rendelkezésre álló adatok (felhasznált vasanyag, a hajógép teljesítménye, stb.) alapján elvégezte a hajótestre (a Kisfaludy lapátkerekes gőzhajó) vonatkozó számításokat. Véleménye szerint a 165 láb hossz valószínűleg téves kiolvasás, a hajó tényleges hossza feltehetően inkább 105 láb, azaz 30 és 35 méter között lehetett. Továbbá arra is rámutatott, hogy a felhasznált vasanyag még ebben az esetben is csak a hajótest héjalására, azaz palánkolására lehetett elegendő. A hajótest gerince, illetve a bordázat szerinte fából készült, tehát vegyes építésű, fa-vas hajótestről van szó.
3. A veszprémi újság (Veszprém) 1880. május 2-i számának tudósítása szerint április 25-én Richard Young családja (felesége és két kislányuk) is megérkezett Balatonfüredre. A hetilap 1880 januárja és 1883 májusa között rendszeresen (egész pontosan: 22 rövidebb-hosszabb tudósításban, ezekből 12 az 1880-as év folyamán jelent meg) beszámolt Young füredi tartózkodásáról és tevékenységéről is. A másik veszprémi újság, a Veszprémi Független Hírlap 1885 nyaráig szintén rendszeresen közölt híreket az angol hajóépítőről. Youngról Cholnoky Viktor is megemlékezett „A csodatévő angol” c. novellájában.
4. Stefánia Yacht Egylet néven az első közgyűlést 1885. február 4-én tartották meg. Valószínűleg ezt megelőzően néhány nappal kerülhetett sor a névváltoztatásra. In: Gonda, 176. p.
5. A Veszprémi Független Hírlap 1885. május 30-i számában május 28-i keltezéssel az alábbi hír jelent meg: „Balatonfüreden a csónak-egylet emeletes faháza, melyet Horváth István budapesti építész csináltatott, elkészült. Ezen ház teljesen pilotákon nyugszik a vízben, nagyon csinos és izlées épület, velencei stílusban.”
6. A Stefánia Yacht Egylet 1912-ben nevét „Magyar Yacht Club”-ra változtatta, majd Ferenc József 1914. április 4-én kelt engedélye alapján a vitorlázó egyesület elnevezése „Királyi Magyar Yacht Club” lett.
7. Benacsek Jenő hajómérnöki diplomáját a Budapesti Műegyetem elkezdése után Berlinben, a Charlottenburgi Műegyetemen szerezte meg, majd – hazatérését megelőzően – több berlini hajóépítő vállalatnál is dolgozott.