

Széchenyi István és a balatoni gőzhajózás hőskora

1846 őszen új időszámítás kezdődött a Balatonon: vízre tették a tó első gőzhajóját, a Kisfaludyt. A balatoni gőzhajózás kezdetéig vezető utat, valamint az MTA megalapítója, Széchenyi István abban játszott szerepét mutatja be Katona Csaba történész írása.

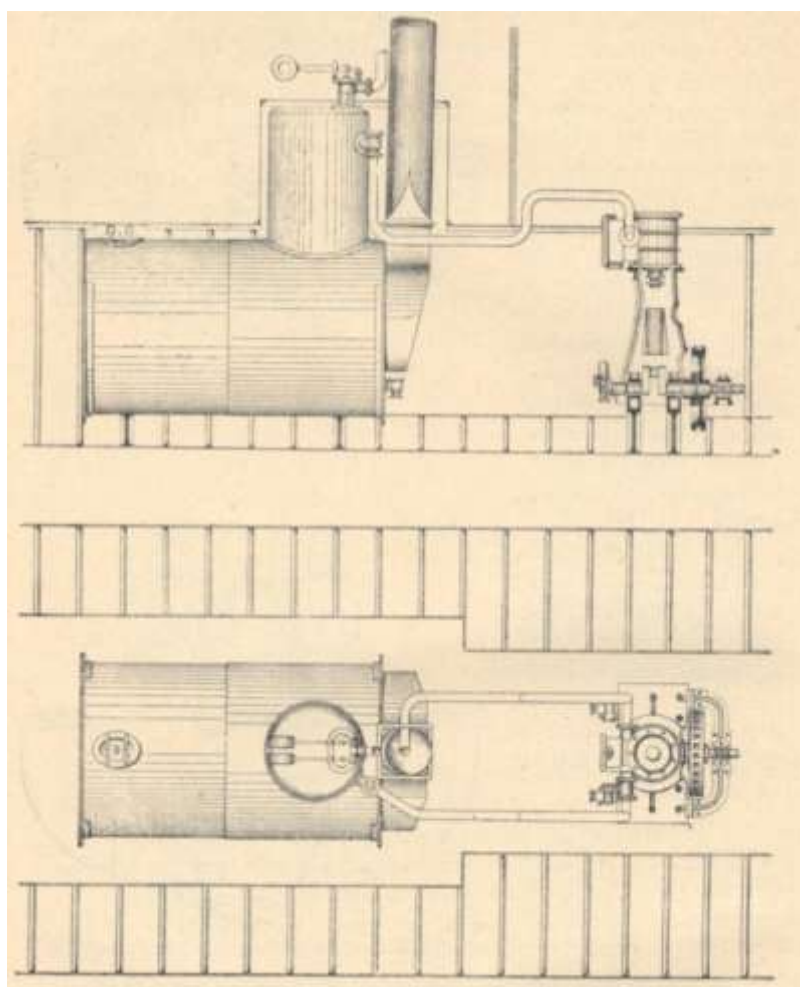
2017. január 6. Katona Csaba

„Hiszen csak Füreden, egy nyaratszaka is több pénz vettetik ki és pazaroltatik el ész-, idő-, egészség- és erény-ölő legnemtelenebb szerencsejátékokra, mint a mennyi a kérdéses vállalat életbeléptetésére szükséges volna” – dohogott Széchenyi István 1846-ban megjelent munkájában, amelynek beszédes címe így hangzott: *Balatoni gőzhajózás*.

Keserűnek ható gondolatait így folytatta: „...az egész vállalat – ismételve állítom – alkalmasint csak azon pénzből is kikerülne, melly egy nyaratszaka prédáltatik szerencsejátékban Füreden el; s minden esetre váltig kikerülne, Füreden nem ritkán megforduló csak néhány főúr zsebéből is, ha a magyarnak gazdagabb osztálya általján nem volna olly fecsérő természetű, de a helyett, hogy most nem egyike haszontalan piperére költi pénzét, inkább valami derekabbra fordítná tehetségét; ha elvégre jobban megismerkednénk azzal, mit az angol 'public spirit'-nek nevez.”

Konok elszántsággal

Látnivaló: a legnagyobb magyar azért korholta kortársait a balatoni gőzhajózás anyagi okok miatt veszteglő ideájával kapcsolatban, mert úgy érezte, azok nem támogatják kellőképpen tervét. Azonban nem az a fajta ember volt, aki beérte néhány keresetlen szóval, ha egy általa felkarolt ügy sikere lebegett a szeme előtt. Fent idézett írása is kifejezetten azzal a céllal jelent meg, hogy részvények jegyzésére ösztönözze a tehetősebbeket, mégpedig a 60 000 forint alaptőkével életre hívott Balaton Gőzhajózási Társaság részvényeinek jegyzésére. Konok elszántsága, mint oly sokszor máskor, ezúttal is célra vezetett: a röpirat 1846. április 2-án jelent meg, a Balaton első gőzhajóját, a Kisfaludyt pedig 1846. szeptember 21-én, éppen Széchenyi 55. születésnapján tették vízre. Az odáig vezető út azonban hosszú volt és rögös.



Személyszállító csavargőzös gép- és kazánberendezése

„Az eszme »Balatonra gőzöst állítani« közvetlen nem enyim.”

„Az eszme »Balatonra gőzöst állítani« közvetlen nem enyim.” A nevezetes röpirat e mondattal kezdődött, Széchenyi pedig teljes őszinteséggel vallotta meg, hogy nem kezdeményezője, „csupán” felkarolója az ötletnek. Fel sem merült benne, hogy elorozza a jogos elsőséget egy olyan férfitől, akinek a neve ma már jóval kevésbé ismert, mint az övé, pedig szerepe megkérdőjelezhetetlen. Hertelendi és vindornyalaki Hertelendy Károly (1784–1861) a zalai nemesség jeles képviselője volt, szinte minden értelemben: szolgált a szeretett megyéjét alispánként, de országgyűlési követként is a reformkor zivataros éveiben. 1837 nyarán pedig az akkor még szűkebb pátriájához, tehát Zala vármegyéhez tartozó jeles balatoni fürdőhelyen az alábbiakat jegyezte be a Panaszok, javítások s építések javaslatoknak gyűjteményébe: „Gőzhajó elevenítetté Füredet, Balatont, a’ kereskedést.”

A javaslatot további 21 fürdővendég támogatta aláírásával (köztük pl. „Dr. Csirke”), ami világosan mutatta, hogy nem éppen elvetendő ötletéről van szó. Hertelendy pedig tényleg nem csak kőszá gondolatait vetette papírra. Az, hogy a Balaton vizét nem hasítja hajó, nem csak számára volt szembeszökően fájó tény. Kossuth Lajos például az 1842-ben a *Pesti Hírlap*ban közreadott híres füredi fürdőlevelében ugyancsak rámutatott e fájó hiányosságra, ekképp írva a Balatonról:

„Az embernek a szíve fáj, midőn e roppant vízre tekint. Olyan holt, minő csak Palesztinában a megátkozott Holt-tenger lehet!”

Mégpedig azért holt, mert „rajta mégis egyetlen hajó sem libeg”. Hertelendy tehát, látva ezt az állapotot, cselekvésre szánta el magát. 1845. szeptember 1-jén *Gőzöst a Balatonra* címmel röpiratot tett közzé, ezt pedig rövidesen a Balaton Gőzhajózási Társaság megalapítása követte. Ekkor már maga mögött tudhatta Széchenyi István támogatását is, aki úgy ítélte meg, hogy „ha nem hiányzik a szópuskapor mellett a tette vágyás”, egy éven belül megvalósulhat a terv.

Kossuth színre lép

Annál is inkább oka volt optimistának lenni, mert Hertelendy november végén már 234 jegyzett részvényről számolt be neki (egy részvény 150 ezüstforintba került). Maga Széchenyi jó példával elől járva ötven részvényt jegyzett, míg Kossuth Lajos három, Deák Ferenc pedig két részvény megvásárlásával járult hozzá a balatoni gőzhajózás megindulásához. December végén már összehívták a társaság előkészítő ülését is, az 1846. február 1-jei közgyűlésen pedig arról született döntés, hogy a leendő hajó gőzgépét a londoni Penn gyártól rendelik meg. A Balaton Gőzhajózási Társaság alapszabályait Hertelendy állította össze, de az 1846. április 5-i közgyűlés azokat nem fogadta el. E ponton lépett be a történetbe Kossuth Lajos, akit az alapszabályok megszerkesztésével bíztak meg a fenti kudarcot követően. Időközben Széchenyi is mozgásba lendült.

Amellett, hogy személyes befolyását latba vetette, megjelentette fentebb már idézett röpiratát is. Kossuth ennek megjelenése után, április 9-én reggel küldte el Széchenyinek az általa szerkesztett alapszabályokat, amelyeket aztán el is fogadtak. Elnökké Széchenyit, alelnökké Hertelendyt választották. Túlzás azt állítani, hogy ez vaskos meglepetés lett volna, az viszont nehezen kétségbe vonható, hogy a két érdemes férfi együttműködése sikeresnek bizonyult.

„Ön képezi a centrifuga, én pedig a centripeta erőt”

– írta Hertelendynek Széchenyi egy ízben. A derék zalai nemes aligha gondolt magára „centrifuga erőként”, de nem írható csak a véletlen számlájára, hogy Lichtneckert András, a balatoni gőzhajózás kezdeteinek kutatója ekképp fogalmazta meg együttműködésük lényegét: „Széchenyi a balatoni gőzhajózás megszervezését másodrendű vállalkozásnak tekintette, amelyet azért támogatott, mert a sikerével elősegíthette az elsőrendűek megvalósulását, ezzel szemben Hertelendynek a Kisfaludy az életművét jelentette. Az előkészítés szakaszában (1845) Hertelendy, a megvalósítás szakaszában (1846) Széchenyi, a menetrendszerű gőzhajó-közlekedés elindításában (1847) és Széchenyi kiválása után (1848. szeptember) a balatoni gőzhajózás megmentésében ismét Hertelendy volt a főszerep. Hertelendy erőssége a türelemben és a szívósságban, Széchenyié a gyorsaságban rejlett.” A szívós szervezőmunka nyomán megérkezett Angliából a 40 lóerős gőzgép, míg a hajótestet az Óbudai Hajógyárban készítették el, miközben Kenesén, Alsóörsön, Füreden, Révfülöpön, Keszthelyen, Badacsonyan, Fonyódon, Bogláron és Szántódon kikötőket alakítottak ki.



A Kisfaludy Balatonfüred előtt. Libay Lajos képe a Zirci Reguly Könyvtár Archívumából.

Forrás: balatontipp.hu

A Kisfaludy nevet viselő, mintegy háromszáz utasra tervezett hajót (amely nevében egyaránt utalt Kisfaludy Sándorra és annak korán elhunyt öccsére, Károlyra) 1846. szeptember 21-én, Széchenyi születésnapján rakták vízre. Lichtneckert András az MTA Könyvtár és Információs Központ Kézirattárában Széchenyi István iratai között találta meg azt a forrást, amely hiteles adatokat tartalmaz a hajó méreteiről: 165 láb hosszú, 16 láb széles és 9 láb magas volt a hajó, tehát 50,29 m hosszú, 4,88 m széles és 2,74 m magas. 20,62 tonna vas és 27,77 m³ fa kellett az elkészítéséhez.

Holland kapitány a magyar tengeren

Kevéssel a vízre bocsátás után, 1846. október 18–22. között Széchenyivel a fedélzetén próbaútra indult a hajó. Széchenyi bizalmasának, Lunkányi Jánosnak így írt erről: „Én (egészen köztünk) magamról semmit sem tudok, csak azt, hogy néhány nap után Füredre megyek, ott az új Kisfaludyt beszélni. Ez alkalmasint október 10-e és 20 körül fog történni, mikor az egész Balatont keresztül fogjuk evezni, és ekképp Keszthelyre is elmegyünk.” Ám az, hogy a sikerek ellenére a „centrifuga” és a „centripeta erő” között nem volt tökéletes az összhang, kiviláglik Széchenyi másik, Lunkányihoz írott leveléből. A két ember, a zalai nemes és a bécsi neveltetésű főúr mentalitása vélhetően erősen eltért egymástól: „Kérem barátom, amit most mondok, maradjon szorosan köztünk.

A balatoni gőzhajózás egészen hátamon van!!!

Hertelendy oly otrombául, olly táblabírásan viszi, hogy nem fog sokáig élni az újonnan született gyermek (Kisfaludy gőzös), ha nem veszem ápolás alá én!!!” Végül a Kisfaludy 1847 májusától forgalomba állt, vagyis a füredi fürdőidény kezdetétől, parancsnoka a holland származású Haentjans Mihály kapitány volt. A menetrend szerint Keszthelyről hajnali 6-kor indult Kenesére, onnan pedig délután 14.00-kor Füredre. Kenesén a pesti postakocsi járataihoz igazodott, hiszen így szolgálta leginkább a füredi fürdő forgalmát. 1847 novemberének végéig a részvényesek száma 333-ra növekedett, összesen 842 részvényt jegyeztek, de az üzleti eredmények szerények voltak: 592,33 forint volt a nyereség, amit Széchenyi, ellentétben Hertelendyvel, kevesellt.

Hadi célok szolgálatában

1848–1849 forradalma és szabadságharca természetesen felborította a hajó menetrendjét is: leginkább hadi célokat szolgált. 1849 júliusának végén Hertelendy Károly arról írt Noszlopy Gáspár

somogyi kormánybiztosnak, hogy a Kisfaludy Keszthelyről Füredre tart, fedélzetén a zalai nemzetőrökkel. De a hajó naponta kikötött Füreden így is: „a gőzös naponként Badacsonyi és Fülöpi átjárásokig fog mindaddig utazgatni Füredről és vissza, még ön a kedvezőbb körülmények fordultával a Gőzösnek Keszthelyig menetelét előbbi rendszerébe vissza állítva meg engedi; – de meg vannak téve a rendelések, hogy Badacsonyi és Fonyódi kikötőjénél a Gőzös mind a Somogyi mind Keszthely vidéki s Zalai körülállásokra tudósításait nyerhesse s azokat Füreddel sietve s biztosan közölhesse.” Hertelendy a gőzös érdekében tett óvintézkedésekről is írt: „Keszthelyen, Badacsonynál rendelések vannak téve, hogy ha osztrák katonaság beszállástól volna, a Gőzösnek jelek tétessenek útja elébe, hogy rögtön vissza fordúlva biztosítsa magát elfogatás ellen.”



Balaton-gőzhajózás

1847. Junius 15^{től} Julius 15^{ig}.

„KISFALUDY” gőzös

mindennap reggel 4 órakor **Füredről** indul **Kenesére**. **Keneséről** 5^{1/2} órakor **Fürednek** vissza, közép-utján **Bogláron** van reggel 9 óra tájban, és **Keszthelyre** érkezik déltájban.

Keszthelyről mindennap délután 1^{1/2} órakor visszaindul, felentján **Bogláron** van 3 óra tájban, és **Kenesére** jut 6 óra tájban, honnan **Füredre** megy hálásra.

Menet és jövet *Alsó-Örs, Szántód, Fülöp, Badacson, Fonyódi* állomásokat is megéri.

Két rakhajó teherhordásra készen van, és az ez iránti megkereső levelek az ügyelőhöz utasítandók.

A gyorskocsik Pesten a Tigris vendéglőből mindennap járnak Kenesére és vissza is.

MAGYAR KORMÁNYOS HATÁRSZÁLLÁS Balatontipp

A Kisfaludy gőzös menetrendje 1847 nyaráról. A nagycenki Széchenyi-kastély kiállításából.

Forrás: balatontipp.hu

Kétségkívül 1849-hez kötődik a Kisfaludy históriájának egyik legérdekesebb epizódja is: szeptember 2-án a Kisfaludy gőzöst a füredi kikötőben vizsgálták át a császári csapatok. Hogy erre miért került sor, azt érdemes Francis Károly veszprémi borbélymester nyomán megvizsgálni. Ugyanis a jó tollú borbély naplója által rögzített események egyértelműen rávilágítanak arra, hogy a Füredet még a forradalmi időkben is ellepő fürdővendégek egy része nem akart semmi mást, mint meghúzni magát addig, amíg a bizonytalan, csapatok mozgásával járó, vészterhes idők el nem múlnak.

A vagyonosabb füredi vendégek egy része ugyanis a Kisfaludyn bevette magát a tóba, ahol gyakorlatilag megközelíthetetlenek voltak, másik gőzhajó nem lévén a Balatonon: „A Balatonon lévő Kisfaludy nevű gőzhajó, több főurakkal, menekvőkkel bevette magát a szép széles magyar tenger közepére, s már néhány napok óta onnand nézi mosolyogva a partokról utána ásító, de hozzá nem férhető osztrákokat. Hogy meddig maradt azon helyheztetésben, afelől majd alább. Szeptember 2-án vasárnap volt. A balatoni gőzhajó szokott állomásán, Füreden kikötött, s amint megállapoda, azonnal rajt volt a katonai vizsgálat, de nem találtak semmi keresettet, a rajt volt menekvők légbe röptek-e, vagy hová lettek, azt meg tudni nem lehetett. Mert mire a vizsgálat ment, a hajó minden eleven lénytől üres volt.”

A Kisfaludy mint komp

A kalandok azonban a forradalmi idők elmúltával véget értek. A Kisfaludy szorgosan szolgálta a fürdővendégeket, egészen 1887-ig.

Mangold Henrik, Balatonfüred nem hivatalos fürdőorvosa a már kompként működő Kisfaludyról 1876-ban az alábbiakat vetette papírra: „A közlekedés Budapestről igen kényelmesen a Budapest–fehérvári vaspályával 4 és 1/2 óra alatt történik Siófok állomásig, honnan az e célra készen álló, jószerkezetű Kisfaludy gőzös egy óra járás alatt a Balaton taván a vendégeket Füredre szállítja.” A hajó ekkor már túlesett egy komoly felújításon (1869-től vas hajótestet kapott), de egyre kevésbé volt alkalmas feladatai ellátására. 1888-ban kivonták a forgalomból, megszűnt a Balaton Gőzhajózási Társaság is. De ez nem azt jelentette, hogy ezzel véget ért a balatoni gőzhajózás: a fénykora még csak ezután következett. Ez azonban már egy másik történet.



A Kisfaludy Keszthelyen az 1869-es átalakítás után

Forrás: hajokanno.balatonihajok.hu/