



# Eredményes évet zárt a Bahart Zrt.

**A Bahart saját forrásból közel 1,5 milliárd forint beruházást valósít meg két év alatt a Balaton régióban. A május 18-ai közgyűléssel lezárt eredményes és kiemelkedő 2016-os év után a társaság további fejlesztésekkel, beruházásokkal, a regionális kapcsolatok bővítésével és a szolgáltatáskínálat további szélesítésével kezdte meg a 171. hajózási szezont.**

Az éves rendes közgyűlést követő napon, május 19-én tartotta szezonkezdő sajtótájékoztatóját a Balatoni Hajózási Zrt., ahol részletesen beszámoltak a társaság vezetői a tulajdonosi kör által lezárt 2016-os üzleti év eredményeiről és ismertették a 2017-es év tervezett beruházásait, fejlesztéseit, valamint a Bahart új szolgáltatásait, újdonságait.

A sajtótájékoztatón partnerségi megállapodást írt alá a Balatoni Halgazdálkodási Zrt. képviselőjében Szári Zsolt vezérigazgató és a Balatoni Hajózási Zrt. részéről Kollár József vezérigazgató. A Balaton-regió két meghatározó vállalatának vezetése nyitott a partnerség kiépítésére, céljuk többek között a kikötőket is esetlegesen érintő hattermek gyors összegyűjtésének és hatékony elszállításának kialakítása, megszerzése. A partnerség keretében a felek az előzetes felkészülésre, megelőzésre helyezték a hangsúlyt, ahogy tette ezt a Bahart a baleset- és tűzvédelem területén oktatások és szimulált gyakorlat keretében április elején. Az idei szezonra a Bahart kikötőibe külön tárolóeszközöket telepített a halászati cég, és az érintett munkatársakat bevonva a teljes szezonban közösen és gyorsan gyűjti össze a hattermeket a két



**Az 1963-ban a Magyar Hajó- és Darugyár Váci Egységében gyártott, 3011-es típusú, Révfülpöt nevet viselő vízibuszt a Budapesti Közlekedési Vállalat vásárolta meg a Baharttól. A hajó a Sió-csatornán, majd a Dunán hajózva érkezik meg Budapestre, hogy felújítását követően a főváros vízi közlekedését szolgálja az elkövetkező időszakban**

társaság. A két cégvezető megerősítette az előzetes felkészülés fontosságát, ugyanakkor mindkettő hangsúlyozta, hogy a Balaton kiváló vízminőségének köszönhetően reményeik szerint viszonylag kevés feladatuk lesz a szezon során e téren.

Május 18-án a Bahart közgyűlése elfogadta a társaság 2016. évi beszámolóját, valamint a 2017. évi üzleti tervet. Egyértelműen kijelenthető, hogy kiemelkedően eredményes évet tudhat maga mögött a Bahart, az utasszámok – számos tényező együttes hatására – jelentősen emelkedtek a korábbi évekhez képest. A vállalat stratégiába foglalt fejlesztése, modernizálása a terveknek megfelelően alakul, Kollár József vezérigazgató szavaival élve „a hajó irányba fordult”.

A sajtótájékoztatón Kollár József vezérigazgató kiemelte annak fontosságát, hogy a tár-

saság a stratégiai célok megvalósításán tudatos és következetes munkával dolgozik, amelynek révén a gazdasági eredmények mellett a szakmai partnerkapcsolatok és a társadalmi



**Szári Zsolt és Kollár József partnerségi megállapodást írt alá**

szerpevállalás terén is fontos sikereket ért el. Mindezt a Balatoni Szövetség Balaton-díja is jól reprezentálja.

A balatoni kompközlekedés tekintetében 2016-ban egy 14 éves rekord dőlt meg, hiszen utóljára 2002-ben fordult elő, hogy 1 milliónál több utast szállítottak a kompok a Balaton két partja között. 2016-ban a Bahart 1 123 000 utast és 337 000 járművet, illetve 67 000 kerékpárt szállított Szántód és Tihany között. A forgalomnövekedés mintegy 13 százalékosot tett ki, az árbevétel növekedése pedig 11 százalékot, ezáltal megközelítette a 880 millió forintot.

A személyhajózás tekintetében hasonló mértékű növekedésről számolt be Kollár József vezérigazgató a májusi közgyűlésen. Pozitívan teljesített a cég vitorlás üzletága is. Tavaly nyílt meg a cég 11. kikötője, az Alsóörsi Vitorlaskikötő, amelyet idén már száz férőhellyel kellett bővíteni.

Nem áll meg a fejlesztés 2017-ben sem. A Bahart a beruházási terve alapján a 2016–2017-es időszakban összesen

mintegy 1,5 milliárd forint saját forrást fordít beruházásokra. A Balatoni Hajózási Zrt. tavaly adta át a forgalomnak a Siófok katarán, valamint idén hűsvétkor a Nemzeti Regatta motorost, emellett jelenleg is zajlik a Kossuth komp csaknem 150 millió forintos felújítása a Bahart siófoki telephelyén.

2016-ban 682 millió forintot fordított a társaság saját beruházásra, míg 2017-ben további 880 millió forintos saját beruházási terv megvalósítását tűzte ki célul. A hajózási szolgáltatásokat és élményeket az idei szezonban 23 motoros hajóval és 4 komppal biztosítja a társaság. A Siófok katarán tavalyi teljes körű felújítását követően a Bahart idén ismét új hajót bocsátott vízre az utazóközpont számára, a Nemzeti Regatta nevű motorost. A szintén kizárólag saját forrás felhasználásával megújított hajó egy 60-as években készített vízbuzst, a Révfülpöt váltotta ki a flottában. A menetrendi hajózásban egyébként nem lesz változás, a fődényben továbbra is elérhető minden Bahart-kikötő a hajójáratokkal. A különféle hajózási lehetőségekről – beleértve a menetrendi, séta- és programhajókat – naprakész tájékoztatást ad a társaság tavaly megújított honlapja a földalton elhelyezett kereső segítségével. Ugyancsak sokan használják a honlap kompindulás-visszaszámláló modulját. Természetesen a forgalom függvényében akár folyamatos átkelést is biztosít a társaság a meghirdetett menetrend felfüggesztésével.

– A menetrendi jegyek mellé egyébként minden utasunk megkapja a célállomásokon működő partnereink ajánlatait is, így számos szolgáltatást tudnak a kuponokkal kedvezményesen igénybe venni – mondta el Dónucz László érté-

kesítési és forgalmi igazgató. A széles körű régiós kártya- és egyéb kuponkedvezmények (20-25 félé) elfogadása mellett a saját kedvezmények körét tovább bővítve, 2017-től a Bahart-kártya több típusának bevezetésével a listaárakhoz képest akár 20 százalékkal kedvezőbb díjakon vehető igénybe a Bahart minden személyhajózási és kompszolgáltatása. Az ajándékkártya révén pedig már hajózási élmény is adható szeretteinknek. Az idei évben a gyerekek számára is tartogat meglepetést a Bahart, a Playmobil gyerekjegy megvásárlásakor egy ajándékfigurát is kapnak a gyerekek.

A fődényi programhajó-kínálat tovább színesedik, újabb programokkal bővül például a gyerekeknek szóló Varázshajó szolgáltatás, újra megjelenik a tavon az operett műfaja, és idén is várják az utasokat borkóstolás hajóval, bulihajókkal, kulturális programot kínáló élményhajóval, valamint a közkezdelt Minimax gyerekhajóval. Idén először az utóidény első hetében is kínál még előre meghirdetett menetrend szerint programhajókat a Bahart, ezzel is hozzájárulva a térség azon céljához, hogy a főszezonon kívül is kínáljon a régió színvonalas szolgáltatásokat az idelátogatóknak.

2016-ban hagyományteremtő céllal hívta életre a Bahart a Nemzeti Regattát, Magyarország településeinek vitorlásfesztiválját. Az idei évben 2017. június 10-11-én már 40 település mérheti össze tudását a különböző versenyszámokban, így vitorlásversenyen, főzőversenyen, parti bemutatókon és sárkányhajófutamokon. A vitorlásverseny győztes településének nevét viselheti a 2018-as hajózási szezonban a Nemzeti Regatta nevű motoros hajó.

**Mihalovics Dóra**

# Füred és a Gizella csavargózós (1871)

„Tűz mozdít, víz hord, ég oltalmazza futásod...” – e szavakkal méltatta Jókai Mór író a Balaton második, 1871. július 31-én Füreden avatott gőzöst, amelynek felszentelésén a hajó keresztatyjaként vett részt. Írásunkból nemcsak a Gizella vízre bocsátásának történetét ismerheti meg az olvasó, de választ kap arra is, miért nem került be a gőzös a tavi hajózás történetébe.

Az iskolai oktatásnak köszönhetően a legtöbb magyar ember tudja, hogy a Balaton első gőzhajója az 1846-ban avatott és következő évtől rendszeres járatokat lebonyolító Kisfaludyról elnevezett lapátkerekű gőzös. A második, ez idáig úgy tudtuk, Eötvös Károly író-ügyvéd egyik balatoni anekdotája, illetve a hajózástörténeti kutatók állításai szerint, hogy a Balaton nevű csavargózós, amelyet a Zala-Somogy Gőzhajó Részvénytársaság építtetett, és Révfülpöt–Balatonboglár között üzemelt. Igaz, hogy ennek az 1872 és 1879 között közlekedő csavargózósnek a története is számos titkot és talányt rejt, mégis mi most a kettő között, mondhatnánk, a másfelek gőzhajó történetével foglalkozunk. Ugyanis a Kisfaludy és a Balaton gőzhajó üzembe állítása között volt egy harmadik, amelyet a Balaton második gőzhajójának tekinthetünk.

Ez volt a Gizella gőzös. A kiterjedt balatoni hajózástörténeti irodalomban nyomát sem leljük e hajó említésének. Eötvös Károlyon kívül egyedül a balatoni gőzhajózás kezdeteként kutató Tóth Lajos és rá hivatkozva a keszthelyi Balatoni Múzeum egykori igazgatója, Sági Károly írt arról, hogy e hajó működési engedélyt kapott az akkori kiskisfaludyi kormányzótól, de az ő tudomásuk szerint „ez a vállalkozás nem indult meg”. A Gizella gőzhajó különlegessége, hogy míg elődjének és utódjának építését a részvényesek pénzéből alapított gazdasági társaságok finanszírozták, addig e második gőzöst magánszemély állította a Balatonra. No de lássuk a Gizella rövid történetét!

## „Pestről egy új vendég készül az idén Balaton-Füredre”

Először 1871 májusában a Fővárosi Lapok tudósított arról, hogy egy fővárosi vállalkozó, a Micsely és Ráth cég tulajdonosa, Ráth Károly elhatározta, egy kis gőzöst csináltat a balatoni hajókirándulások lebonyolítására. A híradásból kiderül, hogy a gőzös gépezetét Angliában készítették a vállalkozó, s ideszállítását követően a 25–28

(más állítás szerint 40) személyt szállító gőzhajó avatását pedig július elejére tervezi. A tudósító írt arról is, hogy a gőzöst a Tihanyba, Keszthelyre vagy Kenesére kiránduló társaságok bérebe vehetik, illetve reményét fejezte ki, hogy e magánvállalkozás példája követtékre talál Füred fejlesztésében és vonzóbbá tételében.

Egy újabb balatoni gőzhajó építése hiányt pótló kezdeményezés volt ekkoriban. Ismert, hogy a Kisfaludy működésének első másfél évtizedében lényegében kirándulóhajóként működött. A füredi vendégeknek Keszthelyre, Badacsonyba, Tihanyba és máshova szervezett kirándulásai, korabeli szóhasználatlaltal kéjutazásai kedvelt programok voltak. A déli vasúti pálya 1861-ben történt forgalomba helyezése után azonban a gőzhajó elsősorban a szántódi és a siófoki vasútállomásra érkezőket szállította át a kikötőkből Füredre. Vagyis, a korabeli megfogalmazás szerint a Kisfaludyból, „regényes kirándulólóból prózai napszámos lett”.

A pragmatikus pesti vállalkozó, Ráth Károly jó érzéssel ismerte fel az 1870-es évek elején a régi, kedvelt tóparti szolgáltatás egyre nagyobb hiányát, és kért engedélyt a Balatonon kéjhajózásra (sétahajózásra) szánt, 6 lóerős gőzgéppel

szerezte Gizella gőzhajó közlekedésére. 1871. július elején a frissen hivatalába lépett Tisza Lajos köz- és közlekedésügyi miniszter meg is adta ezt, és engedélyezte Ráthnak, hogy „gőzhajóival, és pedig a magyar nemzeti lobogó használatával a Balaton tavn személyeket bizonyos meghatározott vitelbérért szállíthasson”.

## Hajószentelés Anna-bálor?

Bár az új gőzhajó hajóépének leszállítása késlekedett, 1871. július közepén már hírt adtak a kétnaposra tervezett hajókeresztelő előkészületeiről, a meghívottakról, a pesti vendégek tiszteletére szervező bankettéről, a színházi díszelőadásról, a füredi szeretetházba és Tihanyba tervezett első kirándulásokról. A Fővárosi Lapok tudósítója szerint „Ráth Károly kis „Gizella gőzöse” névvel szentelési ünnepe is gazdagítani fogja” a füredi Anna-bál fényét.

Előtte három nappal, július 27-én sort került Füreden az Anna-bál táncpróbájára, a Flóra-bálra, amely a családok és táncos párok előismerkedési estélyeként illeszkedett a nyári balsorozatba. Ekkor már azonban a Gizella gőzös fölavatásának elmaradásáról tudósítottak.

A híradások ellenére, az Anna-bált követő hétfői napon, 1871. július 31-én mégis sor került a balatoni Gizella gőzhajó füredi vízre bocsátására és fölszentelésére, s ezzel – mint írták – „A Balatonnak tehát van második gőzöse is.” Az ünnepi esemény leírását néhány fővárosi lap tudósítása alapján tudtuk rekonstruálni.

A szertartás este hét órára volt kitűzve, amikor a orkánerejű szél ellenére nagyszámú érdeklődő lepte el a partot. A gőzhajó a fölzászlózt füredi kikötőből mozsárlásból jelére, 12 vendéggel a fedélzetén hajózott ki. A viharos hullámok dobálta hajó a partközelsébe lehorgonyozott, és egy földszinti csónakot bocsátott vízre, amelyen a szertartás résztvevőit a partról a hajóra szállították.

Simon Zsigmond tihanyi főpápa egyházi díszöltözetben magyar és részben latin nyelven végezte az egyházi szertartást (ima, keresztelés, beszéd), s a gőzhajó keresztatyja, Jókai Mór segédkezett neki. Ezt követően a hajó világi fölavatására került sor angol szokás szerint. A hajóorrban a keresztanya, Ráth Károlyné született Véghez Gizella és Jókai Állt, oldalukon a koszorúslányok: Cséry Szeréna és Mittemann Gizella egy szép virágkoszorúval, illetve ezüsttálcán egy nemzetiszin

szalaggal átkötött badacsonyi borospalackkal. Mellettük a vőfélyek: Pázmándy Béla és Szűcs Arthur. A keresztanya a hajó orrára lépve elszavalta Jókai ez alkalomra írt kis költeményét:

„Tűz mozdít, víz hord, ég oltalmazza futásod;

Légy a derűben gyors és a viharban erős,

Mint vednőd, a nép kedveltje maradj te Gizella

S a ki magyarnak avat, szent legyen a honi bor.”

Ezután a borospalackot a hajó orrához vágta. A nyoszolyótól átvett virágbokrétát a gőzhajó kapitányának nyújtotta, aki azzal együtt a hajó vezényletét is átvette. Jeladására a hajón csöngettek, és fölvonták a lógókat, majd a meginduló hajóval sétautat tettek.

A viharos Balatonon nem mindennapi élmény a hajózás, s ebben volt része a félórás út során a hajón lévő húszfős vendégeregnek és a személyzetnek. A természet vad játékaiként a hullámok majdnem átszaptak a frissen keresztelt gőzhajón, amely némi küzdelem után kiállta a vízpróbát, és „az általános szédülést leszámítva” szerencsésen partot ért.

Az ijedséget és a megpróbáltatásokat feledtetve este Ráth Károly 80 (más tudósító szerint 50) teríté-





## Rocklegendák Alsóörsön

Az immár nagykorúvá érett 18. Harley-Davidson Open Road Fesztén Woodstock szellemét idézi meg a Ten Years After, az Alphaville elhozza a legnagyobb szintipop-himnuszokat. A külföldi fellépők mellett a hazai rockzene legjava is képviselteti magát: Tankcsapda, Road, Kowalsky meg a Vega, Deák Bill Gyula, Ganxsta Zolee és a Kartel, Zorall, Pokolgép, Moby Dick, Edda Művek és sokan mások.

Pataki Attila azt ígérte, hogy olyan koncerttel érkeznek az Open Road Fesztre, amire hónapok múlva is emlékezni fogunk, míg a Bid Daddy Lacák power és atom hip-hoppal robbantanak a színpadon.

A zenei programok mellett nappal sem lesz idő unatkozni. A fesztivál történetében először, a kétkerekű csodák mellett egy négykerekű fenevad, egy Big Foot Monster Truck is beveszi Alsóörsöt, és az Európa-szerzte egyedülálló Harley-Davidson-kaszadórshow is borzolja majd a kedélyeket.

A fesztivál nemcsak az önfeléd szórakozásról, hanem a jótékonykodásról is szól. Az Open Road Fest idén a Magyar Mentőmotor Alapítványt támogatja. A támogatói jegyeket a fesztivál webshopjában lehet megvásárolni. A cél, hogy egy új mentőmotorra elegendő összeg összegyűljön.

**18. Harley-Davidson Open Road Fest  
Június 7–11., Alsóörs**

## Árpád-napi díjátadó Arácson



Az Arácsért Alapítvány kuratóriuma idén Ágoston Péternek ítélte oda az Arácsért-díjat, az arácsi identitás megőrzéséért és ápolásáért végzett több évtizedes munkája elismeréseként, hangzott el a laudációban. Elismerő oklevelet kapott a NABE arácsi csoportjának vezetője, Perger Zoltáné. A hagyományos Árpád-napon dr. Sipos Árpád útibeszámolója a Don-kanyarról szólt, bemutatva a magyar elesettek emlékhelyeit. A vetítési szünetben Angyal Imre a korszakra jellemző dalokat játszott hegedűn

# Megjelent a Füredi História legújabb száma

Noha már csupán évi három számmal jelenhet meg Balatonfüred 17 évfolyamot elért helytörténeti folyóirata, ám sikerül számonként valamivel nagyobb terjedelmű nyomatba küldeni. A folyóirat 2017/1. száma érdekes írással, vonzó illusztrációkkal, ezúttal 48 oldalon jelent meg. A színes borító képei jól illeszkednek a folyóiratban megjelent tanulmányokhoz, közleményekhez. A címlapra a 150 éve alakult Balaton-füredi Yacht-egylet egykori zászlóit ábrázoló kép került. A borítólapon a Hertelendy család címere, Dulovits Árpád 1927-ben felavatott balatonfüredi szobra gipszmintájának képe, valamint egy 1969-ben, a Marina Szálló teraszán készült fénykép van. A hátsó borító a balatonfüredi HungarHotels néhány vendéglátóipari egységének egykori étel- és itallapja került, a belső oldalán pedig a balatonfüredi római katolikus plébániatemplom igen szép üvegablakai közül látható négy.

Az új lapszám Tanulmányok rovatában Rácz János a Füreddel szomszédos települések történeti helységneveit és helyi határneveit összefoglaló sorozatának harmadik folytatása olvasható. A szerző a névanyag rögzítésén kívül a nyelvtörténeti szempont érvényesítése mellett az etimológiai szempontú feldolgozását is elkészítette. A történeti helynévanyag értékes forrásanyagot jelent több tudományosnak is, így a településtörténeti vizsgálatoknál a nyelvészetnek, a néprajznak, a népi gazdálkodás kutatásának, a növényföldrajznak is. Ebben a számban nyugati szomszédunk,

Csopak – és a hajdani Nosztré, valamint Kövesd – igen régről adatható neve, és e települések mikrotoponimái kerültek sorra, külön fejezetben tárgyalva a mai Csopak területén volt három falu helyneveit. Ugyan csak ebben a rovatban kapott helyet *Lichtneckert Andrásnak* a Hertelendy Károly szerepe a balatoni gőzhajózás történetében című írása. 155 éve hunyt el a lesencetomaji földbirtokos, Hertelendynek igen fontos szerepe volt a menetrendszerű balatoni hajózás kialakításában. 1845-ben felhívásával elindította a vállalkozást, gyűjtötte a részvényeseket, 1847-ben szervezte a hajókikötők építését Szechenyi Istvánnal együttműködve. Öt éven át egyedül vezette a Balatoni Gőzhajózási Társaságot, és haláláig dolgozott a társaság vezetőségében. *Tóth-Bence Tamásé* a rovat harmadik cikke, amely a Lapok és balatonfüredi hajóépítés és sportvitörölás történetéből címet kapta. Benne a füredi hajógyártás történetének jobb megismeréséhez olvashatunk egykori tudósításokat, majd számos adalékot a balatoni sportvitörölás kezdeteiről és további fejlődéséről.

A Közlemények rovat első cikkének szerzője Z. Karkovány Judit, aki a balatonfüredi plébániatemplom Palka József által készített üvegablakairól írt igen érdekes és szakszerű összefoglalót. A piros templom 27, középkori hangulatot idéző üvegablakát készítőjük archaizáló technikával alkotta. A kor másik nagy üvegfestőjéhez, Róth Miksához hasonlóan Palka József is

világhírnévre tett szert. Három vilákiállításra – Rómában, Párizsban és Milánóban – nagydíjat nyert, félezernél is több templomban készített üvegablakait nemcsak a Trianon előtti Magyarország, hanem Európa távolabbi pontjain is láthatók. A balatonfüredi megbízást a művész magas színvonalon teljesítette. A rovat befejező írásának *Baán Beáta* a Volt egyszer egy



HungarHotels címet adta. Azután, hogy a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület értékmentő rendezvénysorozatának második beszélgetését a szerző 2016 októberében, az Annabella Szállóban levezette, gyerekkori emlékeit is szem előtt tartva, összegyűjtötte edesapja dokumentumait. Ezeket és egy 1977-ben készült írásos anyagot, a Hungária Szálloda és Étterem Vállalat Balatonfüredi Önálló Egységének 20 éves történetét bemutató összeállítást forrásanyagul használva megírta a füredi vendéglátás egy fontos fejezetét, több olyan

vendéglátóipari vállalat tevékenységét, amely annak idején sok füredi lakosnak munkát adott. A számos büfé, étterem, csárda, cukrászda, bár és a nagy szállodák, valamint az önálló kertészet a dolgozóknak éves állást biztosított.

A Pótlások rovatban Tóth-Bence Tamás írt kiegészítést a Füredi História egy korábbi, *Elek Miklós* által publikált cikkéhez annak kapcsán, hogy Dulovits Árpád miniszteri tanácsosról és Honvéd utcai szobrának avatásáról újabb fényképek kerültek elő. Az Egyesületi hírek rovatban *Budáné Bocsor Ágnes* elnök foglalta össze a helytörténeti egyesület 2016. évi tevékenységét, munkáját és különböző programjait. Ezt a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tavalyi pénzügyi beszámolója követi, végül a Közhasznú távalyi pénzügyi beszámolója jelentős kapott helyet. A lapszámot a Városi Helytörténeti Gyűjteménynek dokumentumokat adományozó személyek és szervezetek megnevezése és a köszönet nyilvánítása zárja.

A Füredi História számai Balatonfüreden a Lipták Gábor Könyvtárban, a Városi Helytörténeti Gyűjtemény és Kiállítóhelyen, az Arácsi Népházban, a Tourinform-irodában, a Bodorka – Balatoni Vízvilág Látogatóközpontban és a Grafít Papír-Írószer-Nyomatvány Boltban vásárolhatók meg, a Balatonfüredi Helytörténeti Egyesület tagjai pedig tagilletményként kapják. Az egyesület szeretettel várja az érdeklődőket rendezvényeire, illetve tagjai sorába.

**Rácz János**

kes bankettet adott a füredi vendéglő nagytermében. Az első felkötést Jókai mondta, kielemezve, hogy a Gizella név jelentése önemet nyelven hú társat jelent, s életve Ráth Károlyt, kifejtette, hogy neki most már két hú társa van e néven: neje és hajója. Ugyanis mint már kiderült, Ráth a hajóját a feleségéről nevezte el.

Míg a Fővárosi Lapok részletesen tudósított a budapesti vállalkozó füredi gőzhajóállításáról, addig a vidék apró-cseprő híreit is közvetítő Zala-Somogyi Közlöny csak az alábbi négyzavas hírt tett közzé: „A Gizella gőzös már felavatott.”

### Néhány hétig volt a Balatonon?

Ha a Gizella volt a Balaton második gőzhajója, akkor miért nem tudunk eddig erről? Hogy nem maradt fent róla tudósítás, leírás, memoáremléítés stb.? A válasz egyszerű! Rövid ideig közlekedett a tavon, mivel gyorsan bebizonyosodott, hogy konstrukciós hiba folytán alkalmatlan a tavi hajózásra!

Mint több rövid híradásban is írták róla, a Gizella gőzös egyre-másra tette járatait a Balatonon, de mivel kisméretű és kis gőzgépteljesítményű hajó volt, nem tudott megbirkózni a balatoni viharokkal. Így – mint írták a Pesti Napló című lapnak – a hajóavatást követő héten Füredről Keszthelyre gőzhajón ki-

rándulók vasúton tértek vissza Balatonfüredre. A visszatérő hajón maradt bátor utasok közül a gőzös kapitányának a karján kellett egy hölgyt kivinnie a nagy hullámok közepette.

Ez időszakban többször olvashatunk a balatoni viharos időjárásról, s Gizella gőzös, úgy tűnik, már a kezdet kezdetén elbukott a tó hullámaival vívott küzdelemben, amely néha még a hozzá képes hatalmas, háromszáz utast szállítani képes Kisfaludy gőzhajónak is komoly kihívást és problémát okozott.

Az utalásokból arra következtethetünk, hogy a Gizella gőzhajó – tervezése, kialakítása, kis mérete, csekély gőzgépteljesítménye miatt – nem vált be a Balatonon, vagyis alkalmatlan volt a tavi hajózásra.

Egy ügyes, előrelátó vállalkozó azonban elkerüli a bukást, ez esetben a kudarcot. 1871 szeptemberében arról tudósítanak a lapok, hogy a Buda és Pest közötti, „kis propellerekkel”, azaz csavargőzöskkel való helyi közlekedést Ráth Károly, Türr István és társai veszik át. Októberben pedig már arról olvasni, hogy Ráth Károly Gizella gőzöse négyezer közlekedik Pest és Promontor (Budafok) között. A hónap végén megtörténik a Gizella gőzös hajólevelének kiadása is. Az, hogy a fővárosban a két part között a Dunán közlekedő hajócska azonos a korábbi balatonival, kiderül a következő év húsvéti ünnepeiről szóló fővárosi tudósításból, misze-

rint: „A kis Gizella (Ráth Károly hajója, mely a Balatonra készült), tett sétahajózásokat a Dunán, meghívott vendégekkel.”

Azt, hogy mikor került a Gizella gőzös a Dunára, bár több adat is van, de megnagyítóan nem sikerült tisztázni. A hajó további sorsáról annyit tudunk, hogy amikor a dunai „propeller-közlekedés” tárgyában a kormány 1872 júniusában megkötötte a szerződést a Türr és társai-féle konzorciummal, a vállalat megvette a Gizella nevű kis gőzöst, „mely eddig a Balatonon közlekedett”.

### A hajótulajdonos: Ráth Károly

Ki volt Ráth Károly, a Gizella gőzhajó építtetője? A 19. század utolsó harmada iparos-vállalkozó világának ismert és elismert tagjának rövid életrajza idekívánkozik. Szegeden született 1838. július 6-án. Gondos nevelésben részesült,

tanulmányait részben külföldi tanintézetekben végezte.

1862-ben Micssei Rudolfal alapított szalmakalapgyárat Pesten. A hatvanas években mint szalmakalapgyáros tűnt fel az iparoskörökben, s iparfejlesztés területén szerzett érdemeiért 1867-ben koronás arany érdemkereszttel tüntette ki a király. A hazai kisipari termelő- és értékesítésszövetkezetek felállításának kezdeményezője, a háziipart felkaroló mozgalmak egyik vezetője volt. A Fővárosi Iparkör megalakítása mellett országos kiállítások fő szervezője (1872, Kecskemét, 1876, Szeged, 1885, Budapest, 1896, Budapest – Millenáris), a kiállítási ügyek egyik legismertebb szaktekintélye. E téren kifejtett eredményes tevékenységéért királyi tanácsosi címet kapott. 1875-től 1881-ig Pápa város országgyűlési képviselője volt.

Életútja során volt a hazai ipartestületek központi bizottságának

## V i d é k .

**\*\* Balaton-Füreden hétfőn este hét órakor volt a „Gizella” gőzös keresztelése. A szép kis gőzös a parttól nem messze horgonyzott, s a vendégeket hajón szállíták be. A szertartást a tihanyi apát kezdé, elmondva egy latin és magyar imát, azután a keresztanya: Ráth Károly né szül. Végh Gizella (kinek nevére van a hajó gyöngéné keresztelve), mondott el egy kis alkalmi költeményt, melyet Jókai írt. A Fővárosi Lapok híradása a Gizella gőzös balatonfüredi vízre bocsátásáról (1871. augusztus 2.)**

elnöke, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, valamint az Országos Iparegyesület alelnöke, a Magyar Kereskedelmi Rt.-hez kirendelt miniszteri biztos, a Kereskedelmi Múzeum megszervezője és igazgatója is.

Háromévi szenvedés után, 64 éves korában, 1902. május 1-jén bekövetkezett halálakor ravatalát a Fővárosi Iparoskör dísztermében helyezték el, majd a székessőváros tanácsa által megszavazott díszsírhelyen temették el a Kerespesi úti sírkertben. A gyászoló családtagok körében találjuk fiát, Istvánt, aki később – 1909-től Ráth-Végh István néven – vált országosan ismert művelődéstörténésszé, íróvá.

Az eredményes és sikeres pályafutást bejártó Ráth Károly életútjában egy múlt pillanat volt harminchárom éves korában a Gizella gőzhajó megépítése és részvétele a tavi hajózásban. A Balatonra, Füredre jött szórakozni, vállalkozási lehetőséget látott, belevágott és gőzhajót építtetett, s mikor az balul sült el, továbblépett.

### Hajózástörténeti tanulságok

Ákár milyen kicsi és vihart nem álló, és akár milyen rövid ideig is közlekedett a Balatonon, a Gizella gőzhajó mégiscsak a Balatonra készült, és – akárcsak a „magyar narancs” – a miénk, a balatoni emlékeztető is. Létének és történe-

tének feltárásával nem írjuk át a tavi hajózástörténet fő vonulását, de a helytörténet-kutatás célja éppen az, hogy a múltban történtek pontos reprodukálásával hozzájáruljon a régmúlt valóságú, pontos feltárásához.

Az új és újabb generációk emlékezete gyorsan felejt. A Balaton gőzhajó és az azt működtető részvénytársaság 1870-es évekbeli története egy generáció után feledésbe merült! Mivel nem maradt fent levéltári iratanyag, a 20. századi kutatók részben tévedésekkel tarkított vélekedések alapján írták meg történetét.

De a Balaton – mai ismereteink szerinti – legtöbb áldozatot követelő, 1796-os (rév)hajó-szerencsétlenségére utalva 1826-ban Hrabovszky Dávid is már mint régi mondáról ír balatoni leveleiben. Egy emberöltő múltán! Hasonló helyzetben vagyunk a Gizella gőzhajóval is, amelynek története lényegében egy elfeledett sikertelen balatoni vállalkozásé.

Sikeres vagy sikertelen, részvénytársasági vagy magánvállalkozási, mégis balatoni gőzhajó! Ezért a balatoni modern gőzhajózás történetének pontosítására törekedve, összegezzük megállapításainkat, hogy jelen ismereteink szerint, vízre bocsátásuk sorrendjében a Balaton első gőzhajója a Kisfaludy (1846), a második a Gizella (1871), a harmadik a Balaton (1872) volt.

**P. Miklós Tamás**