

Phoenix, a porából meglevenedő gálya

A balatoni hajózás kezdetei a révhajózás történetéig nyúlnak vissza. A kereskedelem szükségessé tette a nagyobb távolságok között a vízi közlekedést, különösen ott, ahol a Balaton déli partjának mocsarai miatt nem volt a szárazföldi közlekedésre alkalmas terület. Ugyancsak ösztönző volt a balatoni hajózás történetében a halászat, amelynek joga a vízparti földesurakat érintette.

A 18. század elején a Keszthelyre költöző Festetics család hamar ráébredt a tó hajózásának fontosságára és az ebben rejlő gazdasági lehetőségekre. A török kiűzése után benépesült települések lassan élettel teltek meg. Fellendült a Balaton északi oldalán a szőlőművelés, a déli oldalon a kereslet a zalai építőkövek iránt. Megnövekedtek a mezőgazdaságilag művelt területek. Ugyanakkor a költségek drágulása miatt egyre nagyobb gondot jelentett a rendkívül fontos só szállítása.

Az 1492. évi 32. t. c. elrendelte, hogy minden sóbánya a király tulajdona, így a só árusítása királyi monopólium lett. Ezt követően az uralkodók a királyi sókamrákat és ezzel a sókitermelést, a sószállítást és a sóvámokat is bérlők kezébe adták. Jóval később így került e jog a Festetics család birtokába is. A Balaton-vidék az ország keleti részéből, Erdélyből kapta e fontos fűszerét. Az árut Dunaföldvárról kellett a mintegy kétszáz kilométerre fekvő Balatonkeresztúrra szállítani. Ekkor született meg az ötlet: nagy tonnatartalmú sószállító hajókat kell beállítani. A gondolatot tett követte, és megépült a Festeticsek első sószállítója, a Christoph gálya. A Christoph minden valószínűség szerint holland hajóácsok munkája volt. A gályát 1750 és 1760 között építették. 1772-ben egy Hoppe nevű császári hajómester megtekintette a hajót, melyen akkor éppen 432 mázsa só volt. A lapos fenekű gálya a partközeli hajózott és ágyújával jelet adott érkezéséről. Ekkor a vásárolni akarók csónakokon, ladikokon mentek a hajóhoz és megvásárolták az igényeiknek és pénztárcájuknak megfelelő mennyiségű sót. Ennek a gályának képe került fel Keszthely címerének takarójára is.

Gróf Festetics Pált (1722-1782) a só kérdése erősen érdekelte, s talán ezért vállalta el a máramarosi kamarai birtokok és sóbányák királyi biztosságát. Fáradozása jutalmául kapta a só egyedárusításának engedélyét a Balaton környéki megyékre - tudjuk meg Tóth Lajos „*200 éves a fenékpusztai hajóarzenál*” című tanulmányából. A tevékenység vélhetően nem lehetett hosszú távon kifizetődő, vagy nem terveztek e tevékenység kapcsán nagyobb beruházást végrehajtani, mert 1792-ben az uradalmi igazgatóság előterjesztése

azt javasolta Pál fiának, Festetics György grófnak, hogy a sóárusítást adják bérbe. E javaslat azonban nem talált megértő fülekre.

A tölgyfából készült Christoph gálya a gondos kezelés ellenére 1790-re annyira tönkrement, hogy gondolni kellett a forgalomból való kivonására. Csak két lehetőség maradt: vagy új hajó építése, vagy a hajózás megszüntetése. Az 1791-ben leszerelt, birtokaira visszavonult, felvilágosult, művelt Festetics György a hajózás fenntartása mellett döntött. Először megfelelő hajóácsokat keresett, ugyanis a balatoni bődönhajók készítői a nagy feladatra nem voltak alkalmasak. 1793-ban felfogadott egy hajóácsot, de munkájával nem volt megelégedve, és csakhamar kiadta az útját. Később sikerült Keszthelyre hozatnia a fiatal trieszti hajóácsot, Antonio Borrit (1764-1835), aki hosszú éveken keresztül megoldotta azokat a feladatokat, amelyeket a gróf hajóépítési terveiben megálmodott.

Antonio Borri (későbbi iratokban Bori Antal) 31 évesen azzal a meghatározott szándékkal került a Festetics-birtokra, hogy megépítse az új sószállító gályát, a Phoenixet. Festetics György ugyanis nem fogadta el a direkciónak a javaslatát a sóárusítás „*arendába adása*”-ról, hanem - ahogy Sági Károly rámutatott - továbbra is biztosítani kívánta a lakosság számára a fontos árut.

1796-ban Sebestyén Sámuel uradalmi „inzsellér” elkészítette a Phoenix tervrajzát. Borri is megtette a maga javaslatát. Az uradalom mérnökének tervrajza kilencven láb hosszú, kétárbocos hajót ábrázolt, színes magyar lobogóval. Az eredeti rajz sajnos nincs meg. A keszthelyi Helikon Könyvtár azonban - szerencsére - a Borri-féle Phoenix-rajzot megőrizte.

Antonio Borri nekilátott a gálya építésének. A hajó deszkáinak válogatott fáit Somogyból hozatta. A szállítást két olaszra bízta, míg maga és két öreg trieszti hajókészítő a fenékpusztai hajóépítő műhelyben (arzenálban) a Christoph néhány megmaradt részének felhasználásával nekilátott a munkának. Sok fa a zalai erdőkből került ki, így az az ötvenkilenc tátikai faragott fa is, amely a hajó vízre bocsátását volt hivatva segíteni. Az evezők kőrifáit a csurgói uradalom biztosította. Szegeket Grazból hozattak.

A Phoenix építésével egy időben készítette el Borri a kisebb, mintegy 15 méter hosszú, sportcélokat szolgáló vitorlást, a Stellát. Festetics talán ezzel a kisebb munkával szeretett volna biztos referenciát szerezni a mester munkájáról. A hajó több mint egy évig készült. A Balaton mindmáig legnagyobb vitorlás hajójának vízre bocsátása 1797. július 15-én délután „*sámos Uraságok jelenlétében történt meg*” - írta a Magyar Hírmondó 1797. augusztus 1-jei száma, majd így folytatta: „*A mely sőt eddig t. i. Pest vármegyéből szinte egy hét alatt szállítottak sok szekerek Keszthely és vidékére: most azt el lehet szállítani minekutánna gálya jár a Balatonon, felényivel is kevesebb idő alatt. A Szalkszentmártoniak másfél nap alatt Keneséig érhetnek a sóval: mely ott a gályára rakatván, sokszor másfél nap alatt is Keszthelynél lehet. Szalkszentmártonba a szekeresek nem térnek vissza üresen Kenesétől, hanem ott*

megrakodnak jóféle borral, melyet a hajó szállított oda Keszthely alól...” A Magyar Kurír a hajó kedvező tulajdonságaira hívta fel a figyelmet, nevezetesen, hogy a hajó *„olgy könnyen-járó, hogy noha tizenöt ölnél hosszabb, négy ölnél szélesebb, és több mint háromszáz emberek a tetején állottunk, mégis csak két láb vízbe is alig merült le, sőt olgy sebesen ment vitorlája által igen kitsiny kedvező szél mellett is, hogy a más bennünket követő, s vélünk együtt kiindult hajók bár minden erőlködéssel evedzettek is utánnunk, láthatatlanul hátra maradni kéntelenítettek.”* A Magyar Kurír itt rátapint a balatoni hajóépítés egyik lényeges pontjára. Ugyanis a tó alacsony vízszintje, a kiépített kikötők hiánya miatt a tervezőknek figyelembe kellett venniük, hogy a hajók merülési mélysége a lehető legcsekélyebb legyen. Nem véletlen, hogy a Phoenix nem közvetlenül a partnál, hanem partközelen kötött ki és a hajó terhét csónakokon, kisebb vízi alkalmatosságokon szállították partra.

A tölgyfából készült Phoenix üzembe helyezése tehát nagy érdeklődést váltott ki. Érdekes megjegyezni, hogy ugyanebben az évben nyitotta meg kapuit Keszthelyen Európa első rendszeres mezőgazdasági felsőfokú oktatási intézménye, a Festetics György által alapított Georgikon. Az új hajó oldalára Festetics gróf feliratot akart vésetni. Ezért költői versenyre került sor, amelyet Péteri Takáts József, Festetics György fiának, Lászlónak a nevelője mozzgatott. Verset írt Batsányi János, Baróti Szabó Dávid s maga Takáts. Takáts - többek között - ezt írta:

*Az idő nagy hatalmának
E gálya is engedett;
De, mint Feniksz, az urának
Szavára feléledett.*

*Magyar Földnek dicső Népe!
Serkenj, ébreszt a közjó;
S boldog újjolásod képe
Lészen, hidd el, e Hajó.*

Péteri Takáts versénél jobb is született, s az egész költői verseny majdnem botrányba fulladt ugyanis Takáts, nem kis sértődöttséggel, a versek recenzeálására felkért Batsányit plágiummal vádolta meg. Ugyanis Batsányi nemcsak véleményezte a beérkezett pályaműveket, de a maga versével is megtoldotta és így juttatta vissza. A vers viszont láthatóan hasonlított a Péteri Takáts-féle változatra. (Erről részletesebben írok *„Adalékok Festetics György irodalompartoló tevékenységéhez”* című dolgozatomban.) Több mű, így Péteri Takáts verse is emlékeztet a poraiból megelevenedő madárra a Phoenixre, ám Kultsár István, a Hazai és Külföldi Tudósítások szerkesztője éppen ezt kritizálja: *„A monda szerint nem is vénhedésből, hanem poraiból elevenedett fel, tehát helytelen lenne alkalmazása [mármint a Phoenix névnek]. (...) Annyi költségbe*

került a Gállya, hogy új tsinálmánynak mondathatik, de talán igen kevés része is az, amely a töredékből vétegett. Mi szükség tehát a töredékek emlegetésének...” A hajó neve mégis Phoenix lett. Tóth Lajos mutat rá előbb idézett dolgozatában, hogy minden valószínűség szerint a gróf választotta ki a nevet, mivel zenét kedvelő leánya, Szidónia (később Almássy Illés gróf felesége) a gályára indulót szerzett, és ennek a következő címet adta: *Marsch für dem Phoenix auf dem Balaton Verfasst für das Clavier und gewidmet Ihrem verehrungswürdigen Vater Georg Festetics von Tolna, von Dankbaren Tochter Sidonia Festetics.*

A Magyar Merkurius 1797. július 17-én keltezett írása más magyarázatát adja a Phoenix névnek. Szerinte Festetics a nála vendédként megforduló nádor iránti udvariasságból - a főherceg testvérének tűzhalállal történő pusztulása emlékére - keresztelte el a tűzből, a hamvából megelevenedő madárról. Furcsának tűnhet, hogy míg a korabeli sajtó a hajót Phoenixként üdvözölte, a helyi protokollumokban csak „só hajó”-ként emlegették. A „*sóhajó zászlóihoz szükséges matéria sárga és veres, vagy zöld és sárga legyen*” - írták.

Ismét megindulhatott a balatoni sószállítás. A gálya (Balaton)Kenese és Fenékpusztá között szállította az árut, olykor a gróf vendégeit is. 1798-ban elkészítették a hajó leltárát. Ebből megtudjuk, hogy a gálya hossza alsó részében 15 öl (kb. 28 m), felső részében 16,46 öl, szélessége 3,04 öl, magassága 1,03 öl. Két vasmacskát leltároztak, az egyiknek 600, a másiknak 400 font volt a súlya. Felsoroltak három árbocfát, három vitorlát, köteleket, láncokat különféle méretben és hosszúságban. A gályán három ajtót és 16 darab keményfa evezőt számláltak még. Továbbá volt rajta egy szoba 4 ágygal, 10 szekrénykével, 1 vörösre festett asztallal. A falon Szent György képe függött, valamint két pamutból készült koszorú, amelyet a felszenteléskor használtak. A konyhában, amely felülről „*pléhvel*” volt beborítva, a következő tárgyakat találták: „*pléhvájú, 2 drb vasajtó, 1 drb vasláb, 1 drb nyárs, 1 drb vasfogó*”. A hajóhoz egy mentőcsónak és egy úgynevezett postahajó tartozott, amelynek feladata a hercegi posta szállítása, valamint a hajó és part közti közlekedés lebonyolítása volt. A postahajót a Phoenix után kötötték.

A Phoenix elsősorban a só szállítására készült, de Festetics György nagyon büszke volt a gályára, fregattjára - ahogy ő nevezte - , és fedélzetén kedves vendégeit előszeretettel hajókáztatta meg. Ilyenkor elegáns körülmények között fogadták a vendégeket a velencei ruhába öltözött inasok, kiszolgáló személyzet, amely mintegy félszáz embert tett ki. Egy 1804-es leírásból tudjuk meg, hogy „*a hajó egy Capitano parancsnoksága alatt áll. Ez a kapitány megjárta Kelet-Indiát és az afrikai partokat.*” A „capitano” természetesen Bori Antal volt. A vendégek étkezésére is gondot fordítottak. A konyhában Bori felesége, Victoria Pancetti főzött. Az utazás általában minden vendéget lenyűgözött még akkor is, ha páran komoly viharba kerültek a háborgó Balatonon. Számptalan írás született a hajón eltöltött órákról, napokról. 1804-ben Ferdinánd főherceg látogatása alkalmával nagyszabású ünnepséget rendeztek. A korabeli leírások alapján a kivilágításhoz négyezer lámpást használtak fel. A

Balatonon ötvenhét apró és öt nagy hajóval tengeri ütközetet mutattak be, melyben a hajó legénysége mellett kétszáz reguláris katona is részt vett. A vendégek egy szigetről nézték az „ütközetet”. 1808-ban Eissl karintiai gazdasági tanácsos utazott a hajón. Visszaemlékezésében hatalmas viharról tesz említést, és arról is beszél, hogy a Kis-Balaton Halászszigetén nyárson sült halat és halászlevet ettek fehér, faragott fatáblából, fehér fakanállal. Mindezt a szigeten a nádkunyhóban élő halászok készítettek el számukra. Azonban nem felejt el megjegyezni: *„Bori és felesége, két igen udvarias és becsületes olasz, szívélyesen fogadott...”* Utazott a hajón Richard Bright (1789-1858) angol orvos, utazó is, aki 1818-ban megjelent könyvében számol be az útról (Richard Bright: *Travels from Vienna through Lower Hungary, with some remarks on the state of Vienna during the congress in the year 1814*). Leibitzer János (1763-1817) kertész, pomológus 1814. július elején volt a Phoenix vendége. Ő is hatalmas viharba keveredett 11-én éjjel, amikor a Szigligeti öbölben a Bakonyból lezúduló szél korbácsolta fel a vizet.

1801-ben a Phoenix fedélzetén Balatonfüredre látogatott Festetics György. Idézzük a Magyar Kurír korabeli számából: *„Másnap délután 5 óra tájban adott a gróf egy pompás uzsonnát hajóján, hol 150 személyeknél többen voltak jelen.”*

Festetics György 1819-ben halt meg. Fia, László 1820-ban egy kutter építésére, valamint a Phoenix belső átalakítására adott utasítást: *„...a nagy hajó vitorláinak reformációja az ide mellékelte rajzolat szerint történnyen meg, és egyébként ezen hajónak belsője úgy alkalmaztasson, hogy egy kis szálát formáljon, mellyen több ablakok a hajó oldalaiban világosságot adjanak, az ablakokon kívül saluk, bellől táblák legyenek, a retirád elöl a hajó orrának hajlásához ragasztasson, fél pavillon formát adván néki, s retirádnak által ellenben szinte oly formára egy kis konyha intéztessen.”* Megértjük a gálya belső tereinek modernizálási igényét, ha ismerjük Michael Eissl gazdasági tanácsos feljegyzését: *„A fedélzetről 15-18 lépcső vezetett a kajütbe, mely a hajófenék hátsó felében levő alacsony szoba. Oldalsó falán voltak az ágyak, alacsony és keskeny nyílásban, ahol a társaság úgy nyugodott, mint a nápolyi katakombák halottai. (...) A kajütbe két ablakon keresztül áramlott be a csekélyke fény.”* Festetics László gróf megnövelte a felújított Phoenix kiszolgáló személyzetét, ha kirándulni készült. 1821-ben például így rendelkezett: *„Pfeiffer szakács, Kranzler cukrász s mellettük egy kukta a nagy hajón lesznek, hogy az én asztalomra való ételeket készítsék.”*

A Festetics-Levéltár több esetben említi meg a Phoenix és kapitánya nevét. A fellelt iratok tanúsága szerint olykor Festetics László különös feladatokat határoz meg. A gróf egy 1820. augusztus 7-én kelt rendelkezése szerint a *„mostani nagy hajó még ezen holnapban Sóért menjen Bori kormányzása alatt: Kehrnfő-inzellér is Kotsányi praktikánssal együtt vele mennek, kivált azon célbul, hogy ez úttal a Balaton tavának mélysége több*

helyeken meg méressen, különösen Siófoknál és Szamárdinál, mely helyeken t. i. valaha a Balatonnak lecsapolása eszközöltetne...” Többen tervezték a Balaton lecsapolását annak érdekében, hogy termőföldet nyerhessenek, de szerencsére ebből nem lett semmi.

Festetics László a Phoenix felújítását követően új, nagy hajó építését tervezte. Ez a hajó 1824 és 1827 közt készült el. A vízre bocsátását elrendelő utasítás a Phoenix halálos ítélete volt. A Phoenix 1827-1830 között pusztulhatott el.

*

Közel kétszáz esztendeig csupán „mesékben élt” a Phoenix. A XX. század utolsó évtizedében megpróbálták feléleszteni az egykori hajót.

Rick Csaba vállalkozó 1994. január 20-án jelentették be a Phoenix Alapítvány létrejöttét, és ismertették programját, melynek alapvető célja a Phoenix gálya újjáépítése. A program szerint a felépülő gálya elsősorban exkluzív és reprezentatív jellegű kirándulásokat tenne a Balatonon. A terveket Baka Attila balatonföldvári hajóépítő készítette el. Ezeket a Közlekedési Felügyelet Hajózási Felügyelősége változtatás nélkül jóváhagyta. A tervek szerint a hajó mérete, formája megegyezik a régivel, de a kivitelezésnél a modern technika vívmányait is felhasználják, így a ragasztós west system technológiát, melynek know-how-ját az M. und H. von der Linden GmbH ingyenesen bocsátotta az építők rendelkezésére. Ugyanezen cég kedvezményes áron biztosítja a megfelelő ragasztóanyagot is. Mivel ekkora gálya építésének Magyarországon hiányzik a gyakorlata, a terveket az 1994-es Germanische Lloyd felhasználásával készítették. A tervek műszaki felügyeletét Fritz Hartz, a Német Hajóépítő Szövetség főmérnöke látta el.

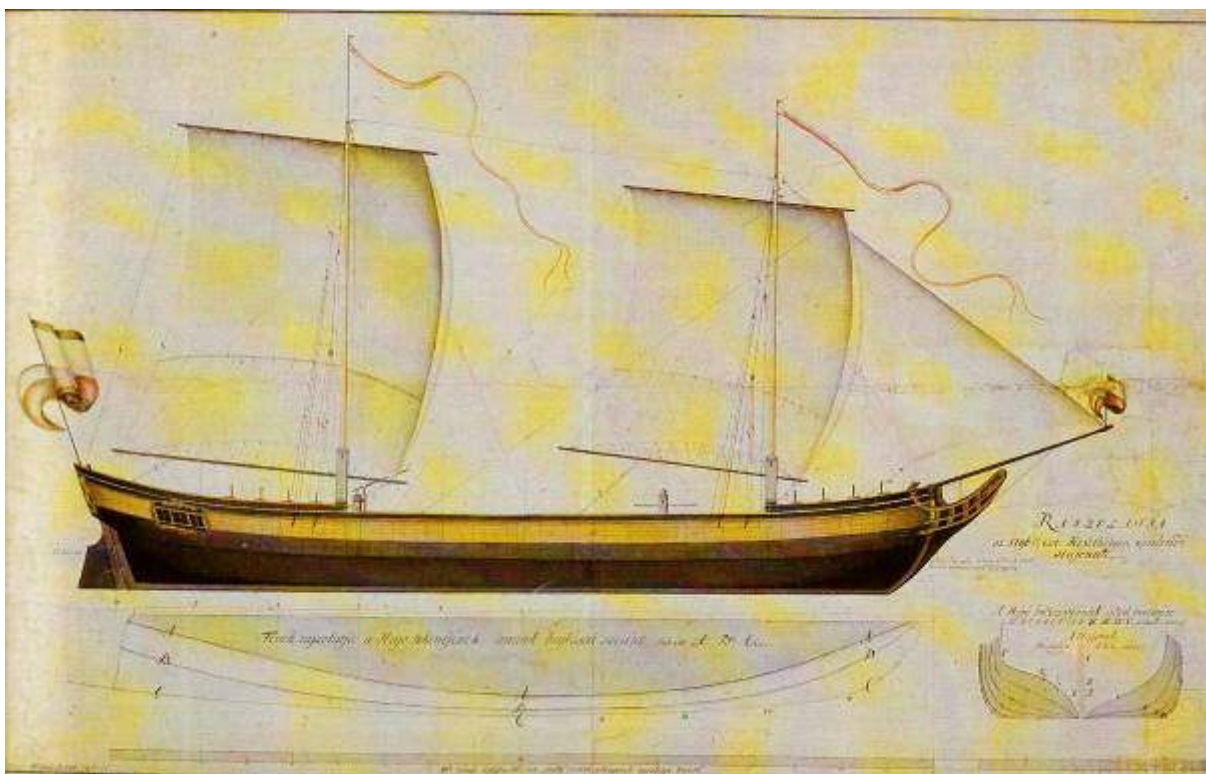
Az építésben érdekeltek 1994. november elején az M. und H. von der Linden céghez tapasztalatcserére utaztak Wesselbe, majd az ő segítségükkel kijutottak a hollandiai Lelystadba, ahol a 18. században elsüllyedt 50 méter hosszú, háromárbcos holland tengerjáró hajó, a Batavia újjáépítését tekintették meg.

A Phoenix építésének telephelyét a keszthelyi Balaton-parti szállodasoron, a Helikon és a Via Szállók között jelölték ki. A telephelyet 1995. május 1-jén avatták fel, amikor Fa Nándor vágta át a nemzetiszínű szalagot. Még ugyanez év július 29-én elkezdődött a munka a sólyaszint építésével.

Célként nem a teherszállítást határozták meg, ezért a valamikori rakodótérben 70 főre méretezett társalgót kívántak kialakítani. A tervek szerint a vitorlák mellett két hidromotor is segíti az előrehaladást. A tervek szerint 1997. július 16-án bocsátották volna vízre a hajót. Sajnos a kezdeti lelkesedés és lendület alábbhagyott, így az új Phoenix mindeddig nem épült meg.



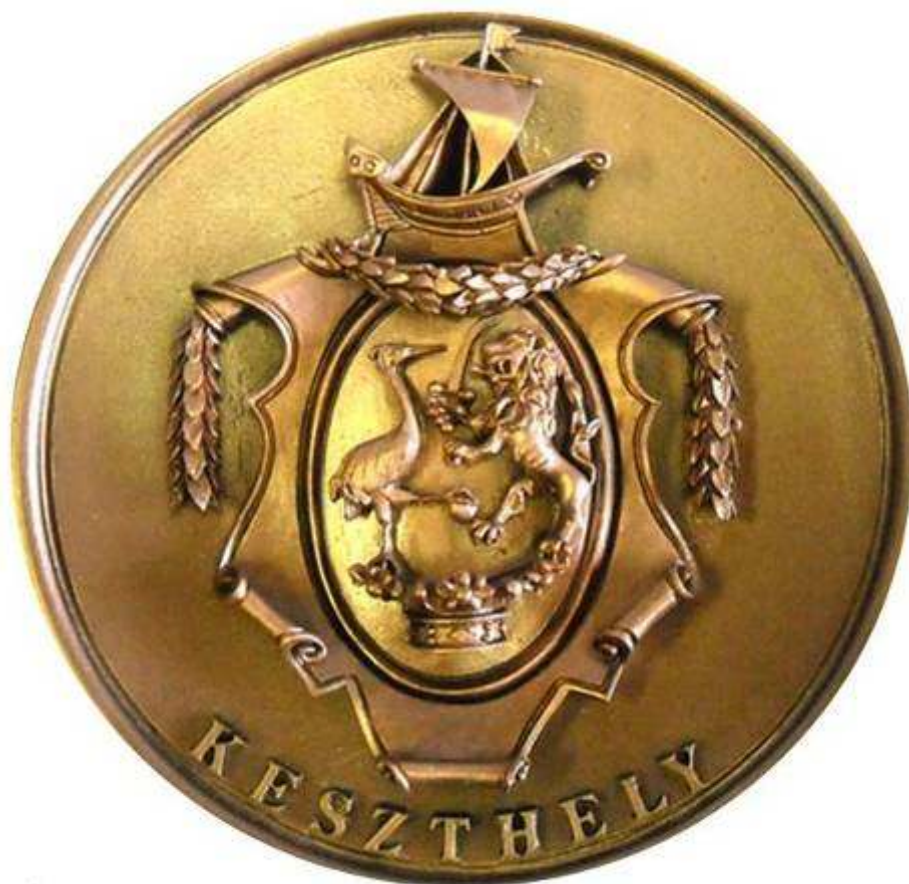
A Phoenix képe egy korabeli térképen



Antonio Borri tervrajza a hajóról



A Phoenix egy későbbi, romantikus ábrázolása



Keszthely címere a Christoph gályával

Irodalom

Cséby Géza: A porából megelevenedett Phoenix. In: Somogy, 1996/3.

Bíró József: Hajók a Balatonon. Tihany, 1971.

Füzes Miklós-Sági Károly-Zákonyi Ferenc: A balatoni gőzhajózás 125 éve. (h. n., é. n.)

Müller Róbert: A Phoenix gálya. In: Pannon Tükör, 1996/3.

Sági Károly: Antonio Borri - Bori Antal. In: Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei. Veszprém, 1987.

Tóth Lajos: 200 éves a fenékpusztai hajóarzenál. Gépipari Tudományos Egyesület, 1965.