

„...a Kormány Gúzsa el szakadván...”

Adalékok a balatoni révhajózás és az 1796-os révhajó-szerencsétlenség történetéhez

Hrabovszky Dávid 1826-ból származó feljegyzése szerint „...régii szerencsétlenség a monda szerint, hogy a Kőv. Eörsi vízen egy tsapat Somogyba indult arató rettenetesen belé veszett.”¹ Reá hivatkozva később többen is említik a korabeli szerencsétlenség tényét, de pontos adatokat, konkrét forrást ezidáig még nem sikerült találni. A Balaton és környéke történetének legavatottabb tudósa az 1991-ben elhunyt dr. Zákonyi Ferenc révátkeles történetével foglalkozó, sajnos ez idáig kéziratban maradt, munkájában is csak föltevésekre hagyatkozva tudta a szerencsétlenség időpontját behatárolni.²

A közelmúltban érdekes dokumentum-együttes került elő a Zala megyei Levéltárból, s jutott el másolatban Kapiller Imre levéltáros közreműködésével a Révfülöpi Honismereti Gyűjteménybe.³ E dokumentumok a fülöp-boglári révénél 1796. július 9-én bekövetkezett révhajó szerencsétlenség ügyében elrendelt vizsgálat ügyiratai. Ezek alapján nemcsak a legnagyobb balatoni hajószerencsétlenség körülményeit rekonstruálhatjuk, hanem igen érdekes adalékokkal gazdagíthatjuk a XVIII. század végi tavi víziközlekedés s a révhajózás történetét is.

A fülöp-boglári révhajózásról

Fülöp falu egykori nevének legkorábbi említése a bencés szerzetesrend tihanyi Szent Annyos apátságának birtokait felsoroló 1211-es, úgynevezett tihanyi nagy összeírásban fordul elő.⁴ A jelenleg hetven kilométer hosszú tó közepe táján 5,2 km-re szűkülő parttávolság előnyös természeti adottsága, valamint az itt és a túlparton is részbirtokos tihanyi apátság gazdasági érdekei teremtették meg a révátkeles legkorábbi kereteit. Már az 1055-ös és 1093-as - igaz hamis - oklevelek is említik az itteni révátkeles lehetőségét. Valójában ezen okiratok 1416 körül, illetve a XV. század végén keletkeztek, s hogy mikorra vetítik vissza a fülöpi rév létezését, örök talány marad.⁵

Egy 1330-as keltezésű oklevél említi először *Zigethrew* néven a part fölé emelkedő - ma is szigeti dűlő elnevezésű - helyi révet.⁶ Jó félévszázad múlva, 1389-ben már kiépített révutak vezettek az itteni *Hayoreube*. Magas vízállás esetén a szigeti, normális körülmények között a császtai dűlőben lévő kikötőhelyek üzemeltek.⁷ (Ma mindkét területen ugyanilyen elnevezésű strandok működnek.)

¹ *Hrabovszky Dávid*: Néhány levelek Balatonról, és Balaton mellyékéről. In.: Bátorfi Lajos (szerk.): Adatok Zalamegye történetéhez V. Nagykanizsa, 1878. 287. old.

² *Zákonyi Ferenc* a Móricz Béla által feltárt adatok alapján 1795-re teszi a szerencsétlenség tényét. Lásd: *Zákonyi Ferenc*: A Boglár-fülöpi révhajózás és a Balaton gőzhajó története. 1985. 19. old. (Kézirat)

³ Ezúton mondunk köszönetet Kapiller Imre levéltárosnak, valamint Dr. Mihovics István révfülöpi polgármesternek az iratmásolatok Révfülöpi Honismereti Gyűjteménybe való eljuttatásáért.

⁴ *Erdélyi László*: A tihanyi apátság története. Bp. 1908. 281. old.

⁵ Erdélyi u.o. 395-396. old. Révfülöp történetével kapcsolatban lásd *P. Miklós Tamás*: Révfülöp település történeti kronológiája 1211-1943. (Révfülöpi Honismereti Füzetek 1.) Révfülöp, 1994.

⁶ *Makai Béla*: A Balaton a történeti korban. Bp. 1913. 126. old.

⁷ Említi még: Sági Károly – Zákonyi Ferenc: Balaton. Bp. 1974. 283. old.

Fülöp falu 1548 körüli, török általi felprédálása után sokáig nem népesült be, csak pusztaként említették. Ugyanakkor a tihanyi apátság révjoga területeinek itteni csökkenésével, a török kiverése után más tulajdonosokra szállt át.⁸ Így tűnt fel a XVIII. század első felétől a rendesi Bárány család, akik birtokuk központjából, a korabeli Rendesről – valószínűleg – a mai Pálköve és Balatonrendes között található Bikaölés dűlő parti részéről – közlekedették hajóikat.⁹

Hamarosan versenytársra akadtak a Jankovich család, elsősorban Jankovich Antal özvegye és leszármazottai személyében.¹⁰ A XVIII. század második felében fokozott birtokszerző politikájuk eredményeképpen jelentős területekhez jutottak Boglárán, Fülöp pusztán és Ecsér területén, s Fülöpön magtárt is építettek.¹¹

E két család küzdelmeire utalhatnak az 1772-1773-as évek eseményei, amikor Zala vármegye nevében először betiltották a Bárány féle rendesi révátkelőhelyet, majd újra engedélyezték működését. Ekkor deklarálták a balaton-parti birtokosok szabad hajózási jogát, miszerint: „... a Balaton taván lévő Trajectusok¹² csak privátusok lévén, azokat minden egyik birtokos, minden révi privilégium nélkül szabad tetszése szerint gyakorolhatja...”¹³

A Bárány család továbbra is élt révjogával, és révházat valamint szállító hajókat tartott fent mindaddig, míg az alább részletezendő katasztrófa után a kettős, úgynevezett összekötött hajók közlekedését be nem tiltották 1797-ben.¹⁴ A Jankovich család végül is csak a század végén indította be rendszeresen (bér)járatait, miután nyilvános balatoni hajózási jogot szerzett a Hétszemélyes Tábla útján.¹⁵

Közben azonban 1779-ben Sághváry István révházat épített a Fülöpi parton a Pupos családtól örökáron vett funduson. Az általa beindított, *Hajójárásnak* nevezett rév működéséről az első magyar nyelvű újság, a Magyar Hírmondó is megemlékezett.¹⁶ Ennél a révjáratnál történ a következőkben részletezett tragikus katasztrófa.

Az 1796-os esztendő

A kővágóörsi nemes Sághváry György birtokos által üzemeltetett fülöpi (kővágóörsi réh) révénél három hajó szállította az átkelőket. Az iratokból kiderül, hogy a szerencsétlenül járt hajó révésze a 38 esztendős Patyi Sándor, a másiké az 51 esztendős, nemes Szalay Péter volt, míg a harmadiké ismeretlen.

1796 július 9-én a nyári jóidőben két révhajó indult el a túlsó parti Boglárára, s szerencsésen át is ért. Ugyanakkor Patyi Sándor hajója késlekedett az indulással, mert a révész – a tanúvallomások szerint – a *réh ház* előtt iszogatót. Időközben révhajójára 60 Somogyba induló aratómunkás, kik között asszonyok is voltak, gyűlt össze, s fizetett 1-1 garast az átkelésért. Sok vagy kevés volt-e ez az utaslétszám?

⁸ *Pákay Zolt*: Adalékok a tapolcai és sümegi járás török kori történetéhez a rovásadó-összeírások alapján (1531-1696). Kiegészítette és sajtó alá szerk. *Veress D. Csaba* In.: A Veszprém megyei Múzeumok Közleményei, 17. Veszprém, 1985. 233-271. old.

⁹ A rendesi Bárány család nemességét 1728-ban igazolta. Lásd erről bővebben *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 14. old. A Bikaölés dűlőről lásd: Balogh Lajos – Ördögh Ferenc (szerk.): Veszprém megye földrajzi nevei. I. A tapolcai járás. Bp., 1982. 207. old.

¹⁰ A Jankovichok (pribéri és vuchini) horvát eredetű család, mely címeres levelet 1642-ben kapott. Lásd erről: *Lukács Károly*: A Balatonvidék földrajza kétszáz év előtt. In.: *Bél Mátyás*: Veszprém vármegye leírása. Veszprém, 1989. 224. old.

¹¹ Lásd erről bővebben *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 15. old.

¹² Traiectus=átkelés, átszállás, értsd átkelőhely.

¹³ *Móritz Béla*: Régi balatoni révek. Bp., 1966. 37. old.

¹⁴ Lásd alább kifejtett elemzésünk.

¹⁵ *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 17. old.

¹⁶ Balaton tavánn új rév. Magyar Hírmondó, 1780. 30. old.

Az egyik révész társ tanú szerint Patyi szállított már több embert is hajóján, ám egy másik tanú első vallomása szerint a hajó terheltségét látva ugrott ki abból. (Igaz később módosította vallomását, miszerint egyik kettőzője – azaz két kötő, markot szedő emberének – hiánya miatt szállt ki a hajóból. Két utas, Varga Ferenc és a kövágóörsi Bárány Imre hangosan sietették a hajó indulását, sőt az előbbi a hajó túlterheltségét is szóvá tette a révésznek. Őket névszerint ismerjük a tóba fulladtak közül!

Patyi hajója rajta kívül 60 utassal, ha nehezen is, de bizonyíthatóan jó időben indult el. A tó közepén járhattak, amikor hirtelen támadt, „utána” fújó (északi szélvihar) felborította a hajót. A 28 éves tapolcai Dervarits László és ugyancsak tapolcai Szücs Péter Ádám a hajófenékbe kapaszkodva, míg a tanúk vallomása szerint a Balatonban átkelésékkor gyakran megmártózó Patyi Sándor úszva menekült meg. Ők hárman átértek! A habok között 58-an lelték halálukat.

Kit terhel, illetve terhel-e valakit a felelősség? – vetődött fel már a korabeliekben is. Az ezügyben indult vizsgálat során kiderült, hogy Patyit gondatlansága már 1794. szeptember 8-án is bajba sodorta, amikor is Bogláról jövet szintén túlterhelt hajójával, viharba került. Akkor a tó közepén csak az utasok gabonás zsákjainak, szűrjeinek, sátraknak, egy kocsinak... stb. a vízbedobásával tudták a hajót s magukat megmenteni.¹⁷

Minderről szóljon bővebben Patyi Sándor Kövágóörsön felvett vallomása:¹⁸

„Szabad Vallása Patyi Sándor Keövágó-Eörsi Réhvésznek

1. *Mi neved, hány Esztendő, Pápista, feleséges és gyermekes vagy, s ki Réhvésze?*

Patyi Sándornak hivattatom, lehetek mintegy 38 Esztendő, Pápista feleséges gyermekes vagyok s Nztes s Vzleő¹⁹ Sághváry György Úr Réhvésze.

2. *Miért fogadtattál meg s ki által?*

Kövágó-Eörsi Helység Eöreg Birája által fogadtattam meg azért, hogy a közelebb elmúlt Sz. Jakab Havának 9-kén²⁰, a midőn a szegénységet Tettes²¹ Somogy Vrgyében²² aratás munkára által akartam vinni a Balatonnak Somogy felül való szélén, a szél a hajómat fel buritván mindnyájan a veszedelemben bent maradtak, csak egyedül két Tapolczai legény magamal együtt mehettek ki. A tapolczai két legény a föll fordult hajónak fenekén életeket tartották, magam pedig uszásom által nagy nehezen ki vánsorogtam anynyira, hogy lábom már a földet érte némellyek ezt látván érettem bejöttek ki vittek.

3. *Voltál e ezenkívül is a Balatonyon illy veszedelemben?*

Voltam igen is a mult 1794-dik Esztendőben éppen Kis-Asszony napján²³, akkor is a Balaton közepén ért a veszedelem, de akkor csak egy embert sem vesztettem el, mert némelly vásárosok szür-szabók kik a hajómon által akartak jöni azok ujj szüreiket, Kv Eörsi Compactor²⁴ sátorát, Pápai Asszony pedig kocsit és egynéhány zsák gabonáját ki hányták, azért hogy életeket azzal meg tarthassák.

4. *Voltál e Tettes Nemes Somogy Vrgye által a Réhvészségedtől letiltva s mi okért?*

Voltam igenis, de hogy miokért, bizonyosan nem tudom.

5. *Hány ember volt a hajódon ezen mostani veszedelemben?*

¹⁷ Az irategyüttes másolatban megtalálható a Révfülöpi Honismereti Gyűjteményben, az eredetét lásd: Zala megyei Levéltár Fasc. 27-69. sz.

¹⁸ Az idézetek eredeti helyesírással változatlan formában adjuk közre.

¹⁹ Nztes=nemzetes/nevezetes; Vzleő=vitélző.

²⁰ Szent Jakab hava=július.

²¹ Tettes=tekintetes.

²² Vrmegyében=vármegyében.

²³ Kis-Asszony napja=szeptember 8-a.

²⁴ Compactor=könyvkötő.

Magammal együtt a mint észre vehettem voltunk 44-en.²⁵

6. *Kővágó Eörsi Nemes Bárány Imrétül miért vetted el a kormányt a veszedelemben? Én nem vettem el, sött inkább azzal tartottam.*

7. *Tapolczai Varga Ferentz a Rév Háznál megszólított, hogy nem lesz e nagy terhe a hajójára?*

Ezen kérdésre Varga Ferentznek azt feleltem hogy nem lesz nagy terhe ha csendes idő lesz.

8. *Varga Ferentzen kívül kik kényszerítettek arra hogy siess hajóddal mennél előbb meg indulni?*

Varga Ferentzen és Bárány Imrén kívül ki az ingemet is meg fogván szorgalmaztatta az általvaló menetelre más senki sem, s azzal mindjárt megindultunk.

9. *Voltál-e ezenkívül fogva, miokért s micsoda büntetést kaptál?*

Ezenkívül semmi vétkemért fogva nem voltam, annál inkább meg nem büntettettem.

10. *Parázna életű, s káromkodó voltál-e?*

Parázna életű s káromkodó soha sem voltam ha pedig történt hogy borban kevertem, s meg részegedtem akkor a víznek, hogy hajón mennek, feléje sem mentem.

11. *Paszus nélkül való csavargó embereket hányszor hoztál s vittél által hajódon?*

Tudományomra soha csak egyet sem, sött inkább Diskai Ferentz Eskütt Urhoz is 3-at vagy 4-et fel vezetni cselekedtem."

E vallomását Patyi Sándor „1796 beli Esztendőben Karátson Hava 7-ik²⁶ napján Zala Egerszegi Z N Zala Várgyei Mezzeő Városban tartatott Z N Zala Vármegyében Itélő Törvény Szék alatt a Rab Személy a Törvény Színe eleibe állítatván Előtte el olvasván szabad vallását meg erősítette, hozzá adván, hogy ha a hajó jó lett volna azon veszedelem nem történt volna, mert a Hajó óra lukadott meg, s attul esett a veszedelem.”²⁷

Közben 1796. november 6-án tanúkihallgatásokat tartottak Kővágóörsön, majd december 7-én sor került a perfelvételi tényállás rögzítésére.²⁸ Ez utóbbiból részletesen megismerhetjük a történetek lefolyását.

„Miképpen ezen Tekintetes Törvény Széknek színe előtt vason álló gonosz Istentelen Rab Személy ámbár még 1794-dik Esztendőben azon esett után, midőn tudniillik Nemes Somogy Vármegyéből jövő számos embereket a Hajójára föl Szedvén, annyira megs terhelye hajuját, hogy ha csak abban ülő emberek fele, végh-Sziürököt, Sáiorokat, Gabonával tele Zsákokat, Kocsit, és más egyebeket a Balatonban nem hánytak volna, életektül megh kellett volna fosztatódni, így Nemes Somogy Vármegye által Révészszégtül el tiltatott légyen,²⁹ azzal mindazonáltal nem gondolván, Révész szolgálatyát továbbá is folytatni bátorzkodott, de igen Szerencsétlenül végezte, mert folyó 1796-dik Esztendőben megh esett Szent Jakab Havának 9-dikén³⁰ midőn a

²⁵ A vizsgálat 60 utasra derített fényt.

²⁶ Karátson hava=december.

²⁷ Ekkor hangzik el az első utalás a révhajó rossz állapotára.

²⁸ Az ügyel kapcsolatban hat tanút hallgattak meg. Névszerint: az egyik szerencsésen megmenekült utast a 28 éves tapolcai Dervarits Lászlót, régi ismerősét az 51 éves kővágóörsi Varga Ferencet, a hajóból indulás előtt kiszálló 43 esztendős nemes Mészáros Ferencet, a partról szemtanú 33 éves Vincze Imrét, az utazását indulás előtt meg gondoló, 34 esztendős Varga Józsefet, valamint a másik révhajó révészét az 51 éves nemes Szalay Pétert.

²⁹ A Somogy megyei Levéltárban nem lehetett nyomát találni a tiltó határozatnak. Ezúton fejezzük ki köszönetünket Nagy Pál levéltárosnak segítőkészségéért.

³⁰ Szent jakab havának 9-én=július 9-én. Egyébként az átkelés időtartama vitorlás révhajóval szél esetén is kb. 3 óra hosszatharthatott.

Szegénység Somogyra aratás végett indula... embereket csak azért, hogy egy által vitelért többet nyerhessen föl szedvén hajujára, többektől ugyan, de különösen Tapolczai Varga Ferencztől meg szölléttatott, s intettetett, hogy a Hajuját nagyon meg terhelné, az okáért Szerentséssén rajta ülőket által nem vihetné, de a Rab ezzel nem gondolván, minekutánna magát a mértékelen Bor ital tul, mely nála minden-napi vala, vakmerő bátorságot vett, a Puszta, és rongyos, de 60 emberekkel meg terhelyt Hajujával a Balaton vizén el indult, de csak hamar a Kormány Guzsa³¹ el szakadván, a Hajunak lukjain pedig a viz be folyván, benne ülőknek, Tapolczai Dervaris Lászlón és Péter Ádámon kívül, kik a hajú fenekéhez ragaszkodván, életeket csudálatossan meg tartották, mindnyájoknak Hajú Törést kellett szenvedni, és így rész Szerént részeges kedélye miatt, rész Szerént pedig azért, hogy legh rosszabb állapotban tartatott Hajuját mint föllebb nyerességnek okáért 58 embereket mind ez, mind talán az örökki való élettül meg fosztatni³², szerentsélen kimulásra vétkessen vezetni, sok jámbor életűeknek botránkoztatására morghos Házosságh Törü Buja életet viselni, részegeskedni, Káromkodni Semminek állította. Mivel pedig csak egy embernek is vétkessen okozott haláláért Hazánk Törvényei Szerént a Bűnös fejvételre parancsolatnák íteltetni.

Kivánnya azért az Magistratuális A Prókátor, hogy irott Rab Személy magának ugyan a bőven meg érdemlett Büntetésére, másoknak pedig rettentő Példájára juxta ... 11. 1723. et 62. 2° Praxis Criminalis cum exasperantivne Supplici³³ Hohér Pallosa alá íteltessék, akképpen az élők számából ki törültsék, maradandó javaibul pedig a menyire elegendők lesznek, a vízbe ölettettek Díja meg fizettették..."

Néhány nap múlva - december 12-én - Zalaegerszegen sor került a tanúk és a vádlott szembesítésére, valamint a tanúvallomások lényeges változtatások nélküli hitelesítésére.³⁴ Mindezek után talán meglepőnek tűnhet az ítélet, miszerint:

Ítéltetett

Jóllehet ki nem világosodott az, hogy a raboskodó a hajót Szántszándékából bal veszedelembé ejtette, fölötte meg terhelte, avagy másképpen a következett Szerentsétlenségnek oka lett volna; vagy a hirtelen be ütő szélvész előre láthatta volna; mivel mind azon által a Kormányozása alatt történt több rendbéli Szerentsétlenségeknek tekintetéből már egyszer N Somogy Vgye által a hajó Kormányzástul s révészi szolgálattul el tiltatván; a maga szerentsétlenségét, s a hajónak mely lyukas is volt, rossz állapotban létét jól tudván 60 emberekkel veszedelemben indulni, s ekképpen azoknak következett hajó törésbeni és halálos szerentsétlenségett eszközlenni bátorzkodott az eddig szenvedett tömlőczi sanyarúságok is büntetésekben számláltatván 30 pálca ütésekre íteltetik; a révészi Szolgálattul végképpen eltillatit, s azzal szabadon eresztetik. Hogy pedig a N.Vgyén az ilyen veszedelmeknek el távoztatása iránt szükséges rendelkezéseket tétessenek és Ságvári Ur, ha tsak bátorságos hajót n(em) szerez; a révtartástul tisztí Pörnek fenytükje alatt el tiltasson a jövő Gyülekezetben... be fog mutattatni.

³¹ A Kormány Guzsa= kenderből csavart kötél, kötélgyűrű amellyel a kormányt rögzítették.

³² Utalás az utolsó kenet felvételének elmaradására, s a bűnökből történő feloldozás lehetőségétől való megfosztásra.

³³ A Praxis Criminalis szigorú büntetésével. A Praxis Criminalis a magyar büntető gyakorlatba átvett törvényerőre nem emelkedett osztrák – 1656-ban szentesített – büntető törvénykönyv. 1687-ben magyarra is lefordították, majd a Corpus Juris első, 1696-os kiadásához függelékként csatolták, s alkalmazták. Bővebben lásd: Magyar állam- és jogrtörténet. Szerk Csizmadia Andor. Bp., 1986. 268. old.

³⁴ Az egyik tanúvallomásból kiderült, hogy a kormány guzs bocsorszíjjal volt megkötve. A szembesítés során a felmerült vádat, hogy a hajó túl volt terhelve, Patyi végig tagadta. Korábbi révész társa szerint „előbb több ízben jobban is meg volt terhelve”.

Az ítélethozatal sajnos nincs datálva, s az irategyüttesben sem található az ügy végleges lezárására utaló dátum. Zala vármegye törvényszéke egyértelműen 1796. december 7-én tárgyalta Patyi Sándor ügyét, s néhány nap múlva - december 12-én - sor került a tanúk ismételt meghallgatására is. A végítéletet a korabeli írásbeli (ügynevezett ünnepélyes) perek gyakorlata szerint a fenti eljárás után a perjegyzőkönyvek alapján - a felek meghallgatása nélkül - hozta meg a bíróság. Ezt szóban kihírdették, majd bemásolták a jegyzőkönyvbe. Jelen esetben az ítélethozatalra valószínűleg még a törvényszék 1796. decemberi ülészakán sor került.³⁵

A révhajó-szerencsétlenség következményei

Érdekes utalást találunk az ítélet szövegében a hasonló események megelőzésére hozandó rendelkezés szükségességéről. Eddig is köztudott volt, hogy az ezidáig pontosan nem datált balatoni vízitragédia hatására Zala és Somogy vármegye a kettős - avagy összekötött - hajók alkalmazását megtiltotta a révhajózásban, s csakis a sajkával, illetve az egy hajótestből készült vízijárművek használatát engedélyezte.³⁶ Mivel az ítélet valószínűleg legkorábban a megyei törvényszék decemberi ülészakán született, a „jövő Gyülekezet”-re utalás a megyei közgyűlés következő 1797. éveleji ülészakára vonatkozhatott. Azaz a balatoni révhajózás eszközeiben változást hozó rendelet megszületését az 1797-es esztendő elejére tehetjük!

A fülöp-boglári révközlekedés utóélete

A tragédiát követő új rendelkezés miatt a Bárány család anyagi okokból nem tudta folytatni révhajózását. Újból csak 1818-ban léptek színre amikor is Bárány Pál egy kereskedő hajlamú boglári birtokossal, Körmendy Ferencsel közösen hajót építtetett, s azzal az utóbbi rendszeresen hajózott is 1821-ig.³⁷

Ezzel párhuzamosan a Jankovich család is erősítette pozícióit. Először Jankovich József előnyös, révkikötőjéhez közel eső birtokcserét hajtott végre Bárány Pállal, majd megvette Sághváry György fülöpi révházát a hozzátartozó hajóval együtt. 1822-ben újból Bárány Pál lépett, aki vásárolt egy halászhajót, melyet révhajóvá alakíttatott, s egy új révátkelőhelyet is nyitott. Ezzel a lépéssel ismét kieleződött a viszály a Jankovich családdal. Méghozzá olyannyira, hogy 1822. szeptember 29-én a Jankovich család szomszédos „ábrahámí vizeiről” indult rablócsoportjai „tengeri tolvaj módra raboltatták el éjszakának idején” Bárány Pál hajóját s a rajta levő terményt.³⁸ Természetesen az összetűzésből hosszan tartó pereskedés lett.

Hrabovszky Dávid az 1820-as évek közepén jegyzi fel, hogy „Tengerre emlékeztető vitorlás hajók viszik itt az utast Somogyba” s tudósít a Jankovich család nagy granáriumjáról,³⁹ a gabona és borkereskedelemről.⁴⁰ 1837-ben ifj. Bárány Pál hat évre bérbé adta Vámosi János kasznárnak a közeli ecséri révházat egy nagy és egy kisebb hajóval egyetemben.⁴¹

³⁵ A korabeli büntetőgyakorlatról lásd bővebben: *Hajdú Lajos*: Büntetés és büntetés Magyarországon a XVIII. század utolsó harmadában. Bp. 1985. 45-111. old.

³⁶ Pl. *Sági Károly*: Révfülöp és a balatoni fürdőkultúra fejlődéstörténete. 2. r. Révfülöpi Képek, 1993. 3. sz. 3. old.

³⁷ *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 20. old.

³⁸ *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 18-20. old.

³⁹ Granárium=magtár.

⁴⁰ *Hrabovszky Dávid* i.m. 1878. 268. old.

⁴¹ *Zákonyi Ferenc* i.m. 1985. 21. old.

Később a Széchenyi István által életre hívott Balatoni Gőzhajózási Társaság „Kisfaludy” gőzöse kötött ki 1846 és 1861 között rendszeresen a Jankovich család egykori – e célra rendelkezésre bocsátott és átalakított- révkikötőjében. 1858-ban az első telekkönyvezéskor illetve az ezévi kataszteri térkép szerint a 21 méter hosszú 17 méter széles kőmóló kikötő már a helyi közbirtokosság tulajdonában volt.⁴²

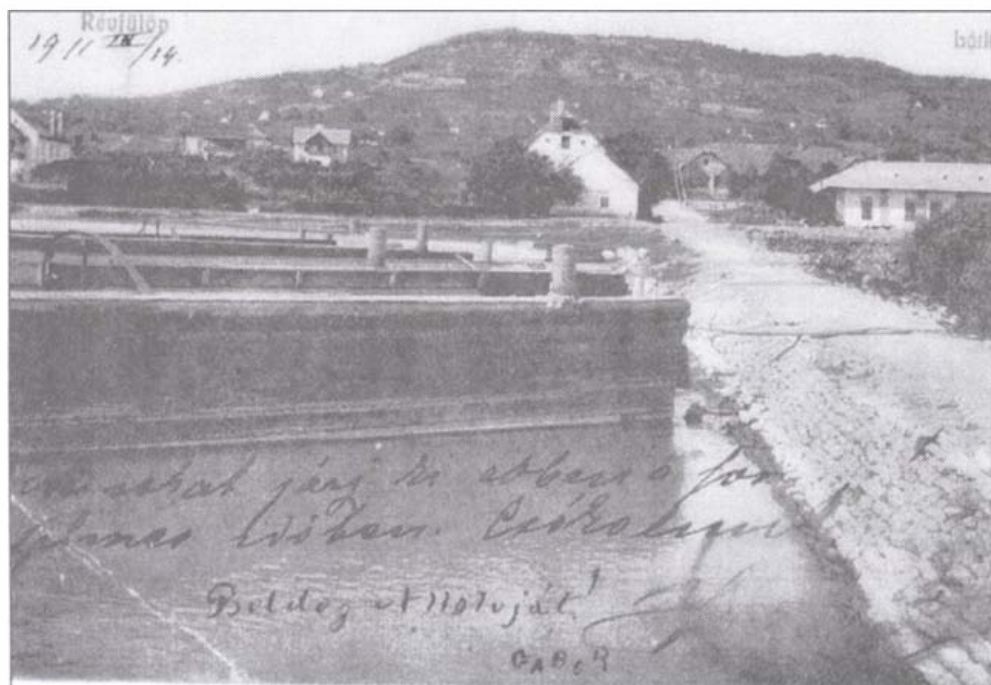
1861-1872 között Révfülöp és Boglár között továbbra is a hagyományos komp, majd 1872 és 1877 között a Zala-Somogyi Gőzhajózási Társaság csavargőzöse a „Balaton” közlekedett.

A Társaság csődbejutásától egészen 1910-ig a régi hagyományos vitorlás komp szállította a két part között az árut, s gyakran az utasokat is. E mellett 1890 májusától az akkoriban alakult Balatontavi Gőzhajózási Rt. csavargőzöse, a Rohan is „besegített” az utasszállításba.⁴³ A vitorlás kompközlekedés megszűnéséhez végeredményben a Balaton északi vasútvonalának megépülése, az olcsó szállítási lehetőségek megteremtődése vezetett.⁴⁴ Az idényjellegű utasforgalmat már a gyors, biztonságos és nagyobb kényelmet nyújtó tavi gőz, majd motoros hajók bonyolították.

A század eleji révészéletbe enged bepillantani a Révfülöpi Honismereti Egyesület és a helyi Önkormányzat közös kiadásban megjelent válogatás az írói vénájú Nagy Lajos, utolsó révészlegény korabeli visszaemlékezéseiből, történeteiből.

Ugyanakkor az Egyesületünk kezdeményezi az 1796-os tragédia névtelen áldozatainak emlékét megőrkítő tábla állítását a révfülöpi hajó kikötőben.

P. Miklós Tamás – Müller Márton



⁴² A balatoni gőzhajózás 125 éve. (szerk. *Kopár István*). Kecskemét, 1971. 25. old.

⁴³ U.o. 1971. 91. old.

⁴⁴ 1909. július 8-i átadásáról lásd Tapolczai Lapok, 1909. 28. sz. 3. old.