

Révészlegények — révészemlékek

Írta: Zákonyi Ferenc

A tihanyi múzeum igen sikeres és szép hajózási kiállításáról készült ismertetőben¹ olvastam, hogy „a Kisfaludy kerekas gőzhajó járatainak megszüntetése (1887) után két évig szünetelt a gőzhajózás. A két part közötti összeköttetést a Stefánia Yacht-Egylet vitorlásai, illetve a Boglár—révfülöpi és a Tihany—szántódi révek komphajói biztosították”.

A Yacht-Egylet vitorlásai valószínűleg nem sok vizet zavartak a balatoni közlekedés terén, hiszen csak nyáron, alkalmilag és nem menetrendszerűen szállítottak utasokat egyik partról a másikra, így komoly szerepük nem volt a közlekedésben. A két révátkelőhelyről azonban már érdemesebb beszélni, mert évszázadokon át emlegetik őket, térképeken, oklevelekben szerepelnek és jelentőségük nagy volt a tó két partja közötti forgalom lebonyolításában.

A tihany—szántódi rév volt az ismert, azzal már sokat foglalkoztak a kutatók, le is írták számos változatban. A boglár—fülöpi révről azonban sokkal kevesebbet tudunk. A történeti adatok még ismeretesebbek, azonban az emberekről, akik izmokat őrölő munkával hajtották a révhajót, a nehéz fadereglyét, alig tudunk valamit. Sikerült még Révfülöpön beszélgetnem az utolsó élő révészlegénnyel, a 87 éves Nagy Lajossal,² akitől megtudtam mindazt, ami az egyszerű révészek életére vonatkozott és ami az ő elmúlásával elveszne a néprajzi- és közlekedési tudomány számára.

Történelmünk századaiban is sokszor emlegetik oklevelekben a boglár—fülöpi révet. Az 1092. évi I. László király féle — valóban hamis és később kelt — oklevél³ említi „Villa Pilip cum portu in loco Chazta” = Filip falu révvel a Császa nevű helyen. A

császtai fürdő ma is megvan, itt volt sokáig a fürdő helyén a rév beállója, de volt a mai szigeti fürdő helyén is rév — amelyet 1330-ban „Zygethrew”⁴ vagy „Hayorew” = hajórév néven említene — a mindenkori vízállástól függően. Mindkét helyre kocsival járható út vezetett. A császtai volt a kis rév, a szigeti a nagy rév. Ekkor a tulajdonos a tihanyi Benedek rendi apátság volt, amelynek egy hamis, 1416 táján kelt és 1055-re, tehát az apátság alapításának évére visszatelezett oklevele⁵ szerint „adott még (András) király Boglár (Baklar) faluban 15 házat a Balatonon levő révvel.” Ez a boglári rév legkorábbi említése.

Révfülöp területén tehát két révkikötő állott, a császtai és a szigeti. Ma mindkettő helyén, szépen kiépített strandfürdő áll, a beálló hely, amelyen át a hajóra mehettek az utasok, lovaskocsik stb., már nem látható. Eltűntek a révhajóval együtt.

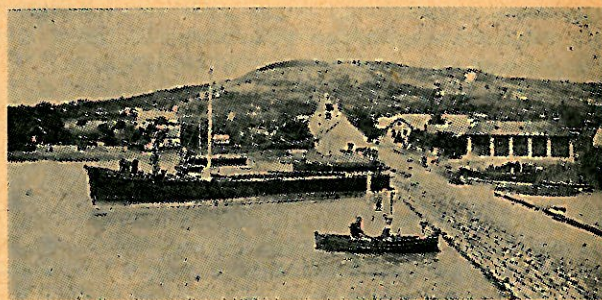
Balatonbogláron még megvan a nyoma. A kikötőtől keletre a sétány végén még ma is vízbenyúló kisebb móló, illetve inkább töltés látszik. Ez volt Somogy megye egyik kapuja a szántódi, és a bottyáni átjárón kívül. Itt rakták be a somogyi búzát, és rakták ki a túlsóparti követ, bort. Eltűnt a közelében álló korcsma is, amelyben annyi pálinkát mértek ki a révészlegényeknek, ahol megpihentek pár órát a megerőltető evezőhúzás után. Ma strandfürdő áll a helyén, eltüntetve ezzel a régi révészélet minden maradványát.

Révfülöpön azonban még áll a révészház fele. Négy-lakásos, szép félköríves tornáccal ellátott épület volt, felét a 71-es út építésénél lebontották, megmaradt része ma „kukolla”, mint a nép mondja, vagyis pálinkafőzőnek használják. Alatta nagy bolthajtásos pince van, ott mérték régente a halat a vevőknek, de ott áll még a régi helyén, szemben vele a császtai fürdő, ahonnan a rév helyéről legtöbbször indultak működésük utolsó éveiben a fülöpi révészek. Ebben a házban lakott Vastagh Gábor, az utolsó révészgazda, igazi balatoni ember, szikár, kevés beszédű, akiről Nagy Lajos csak a legnagyobb dicséréssel emlékezik. Ismerte a vizet, mint a tenyerét. Ha ő azt mondta: „nem megyünk, míg hegedél a nádas”, ami azt jelentette, hogy erős szél fújt és a vízben a hajlongó nád egymáshoz zsurlódott és zizegett (ez volt a nádi hegedülés), akkor nem indultak el, bármilyen kérésre sem. Ismerte a víz minden rezdülését és előre látta az időjárás változását. Parancsait az öt legény szó nélkül és a leggyorsabban teljesítette.

A fülöpi révészek, ellentétben a tihanyi és bottyáni révészekkel — akik uradalmi cselédek voltak — szabad emberekként léptek szolgálatba. A révjog tulajdonosa, az utolsó, a megszűnést megelőző években Singer Mór boglári lakos volt, aki a Jankovich családtól bérelte a révjogot. Korábban e család maga tartotta fenn a révhajót, amint arról 1857-ben hírt adott Somogy megye főorvosa.⁶ „Van a Jankovich családnak Bogláról a zalai partra járó hajója, melylyen zalai részre gabonát, s' onnan által követ épületek szállítanak.”

Az utolsó révhajó, amint a révészek nevezték „hatóles dereglye” volt, vagyis kb. 12 m hosszú, 2 öl, vagyis kb. 4 m széles. Az orrában három padon ültek az evezős legények. A legkisebbikben, követlenül az orrtól alatt, egy legény evezett, az előtte levő két padon kettő-kettő. A révészgazda a kormányt, s — ha szük-

séges volt — a vitorlát kezelte, mert annak felállításához szükséges árboccal is rendelkezett a hajó, amint a mellékelt egykorú képen is látható. A vitorla téglalap



A révfülöpi kikötő 1905-ből, előtérben az árboos, „hatóles” révhajóval

formájú volt. A kikötés céljára a dereglye orránál és a faránál négy erősebb kiálló gerenda volt a hajótesthez erősítve, ez volt a hajóbika, amelyre a kikötéshez használt kötelek kerültek. Volt erős nagy horgonya, azonkívül 5 db 2 öl hosszú evezője, mindegyik Y alakú evezővillában mozgott, 1 db csáklya, 5 db 4 m-es, 2 coll vastag padlódeszka, melyeken át közlekedtek a hajóból a partra és rakodtak be. Ha alacsonyabb volt a víz, bakokat helyeztek a deszka alá, ezekből 4 db volt állandóan a hajóban.

Tudtak vele egyszerre 50–60 személyt szállítani, akik fejenként 40 krajcárt, = 80 fillért fizettek az átszállításért. Számos állatot 15–20 db-ot tudtak behelyezni, kocsiból, szekérből meg 4–5 db-ot az állatokkal együtt. Elég fáradtságos volt a kocsis betolása, mert meg kellett fordítani és úgy betolni, hogy a rúdja kifelé álljon, hogy a túlsó parton könnyen menjen a kihúzás. Sok bajuk volt a lovakkal, amelyeket csak úgy tudtak bevezetni, hogy bekötötték a szemüket. Erre szolgáló rongy mindig volt a hajóban. Volt egy kisebb csónakjuk is, amelyet akkor használtak, ha kevés volt az utas, abban elfért 6 személy, meg két evezős.

A révészek fizetése 40 korona volt egy óra, szabad keresetük főleg télen volt, amikor a vállalkozó utasokat fakutyán átszállították a túlsó partra. Ennek jövedelme az övék volt, de ez is nehéz és veszélyes munka volt, könnyen eltévedhettek a ködben, bár ilyenkor kutyát szoktak magukkal vinni, mert az mindig kitalált a partra.

Ruházatuk a megszokott paraszti ruha volt; nyáron ümög és gatyá, télen még ködmen és rossz időben csizma. Étkezésük a hajón száraz koszt volt, kenyér, szalonna, kolbász, vöröshagyma, paprikás sóval. Ha a vihar több napra odakötötte őket a somogyi partra, akkor elővették a hálókát — volt gyalogháló, eresztő és dobóháló — és azokkal halászták meg az étkezésre való napi eledelt. Viharos időben nem mindig jártak sikerrel. A halat nyáron süttötték, vagy bográcsban főzték paprikásan. Az apróbb nyáron sült halat ropogósra süttötték, hogy a szálkája is megporhanyult és megették szálkástól.

Amikor a hajóközlekedés megindult a két part között az 1880-as években, attól kezdve nekik tilos volt utast szállítani. Csak amikor ősztől tavaszig nem

járt a hajó, akkor vehettek fel utast, különben csak terhet vihettek. A kő, gabona be- és kirakása mind az ő feladatuk volt, ami igen nagy erőfeszítést kívánt.

Szerették ezt a mesterséget, bármilyen nehéz volt. Összetartottak, mint egy nagy család, ami kellett is, mert a hajóban együttműködésre volt szükség, hogy a megterhelt dereglye átérjen a túlsó partra. Vastagh Gábor nagy fegyelmet tartott köztük és mégis szerették, tisztelték, mert ő is kivette a maga részét a munkából. Nagy Lajos, aki érdekes írásaiiban feldolgozta Révfülöp lakosainak életét, történetét, számos elismerő sort szentelt az utolsó révészgazdának.

A boglár—fülöpi révhajózás 1910-ig tartott. A déli parton már 1861-ben megindult a vasúti közlekedés, az északi parton azonban csak 1910-ben, addig kifizetődő volt a két part közötti teherszállítás. Amint azonban létrejött a vasúti összeköttetés, már azt vetették igénybe és bealkonyult a révészéletnek. A nagy hajót eladta a bérlő a Balatoni Hajózási RT-nak, a kisebb csónakot a helyi fürdőegyesület vette meg, a révészek pedig elszegődtek, ki halásznak, ki matrónak a gőzhajóra. Mind elmentek már a végső nyughelyre, csak Nagy Lajos az utolsó közülük, aki 87 éves kora ellenére még szellemi frissességgel rója szálkás betűit a papírra és örökíti meg ifjúsága emlékeit. Ő még kisétálgat jó időben a két révhez, el-elálldogál a tóparton és lelki szemeivel bizonyosan látja még a dereglyét, amint társaival együtt inaszakadásig húzzák a „pasasérokka” vagy teherrel teli hajót a túlsó partra.

Lábjegyzetek

¹ Biró József: Hajók a Balatonon. Tihany, 1971. 47. old.

² Nagy Lajos Révfülöpön a Rétsarki dűlő 13. sz. alatt lakik, nyolc kötetben írta össze a környék lakóinak életét, érdekesebb eseményeit. Könyvei — amelyek talán egyszer kiadásra kerülnek — kincsestárai a környék történetének.

³ Dr. Erdélyi László: A tihanyi apátság története. Budapest, 1908. 281. és 496. old.

⁴ Zala vármegye története. Oklevéltár, Budapest, 1886. I. kötet 384—609. old.

⁵ Dr. Erdélyi László: A tihanyi apátság története. Budapest, 1908. 395. és 491. old.

⁶ Dr. Csorba József: Somogy vármegye ismertetése. Budapest, 1857. 52. old.

Vasúti közlekedés

A vasút helyzete 2000-ben

A francia vasutak vezérigazgatója fenti címen előadást tartott a vasút helyzetének alakulásáról és egyben körvonalazta azt is, hogy milyen lesz a vasút helyzete 2000 körül és 2000-ben. Az előadásból néhány érdekes megállapítás:

A legközelebbi évezredfordulóig a vasútnak még nehéz időket kell átélnie. Számítani kell ugyanis a közúti közlekedés és a belföldi légi közlekedés részéről a vasútra nehezedő verseny további fokozódásával; csak 10—15 év múlva ébred rá a közvélemény a vasúti fuvarozás által biztosított előnyökre.

Az említett időszak után, tehát még 2000 előtt, a környezet fejlődése (a terület telítődése, az ártalmak problémája, urbanizáció stb.) a közlekedés átszervezését vonja maga után. A vasútnak olyan ésszerű fejlődési ütemet