



BÁRTFAI ENDRE GYÖRGY

A balatoni szállásadás története a XVIII. századtól a II. világháborúig

ABSZTRAKT

A tanulmány a Balatoni szállásadás történetét mutatja be a XVIII. századtól a II. világháborúig. A Balaton rövid földrajzi ismertetése után a vízi-, a vasúti- és a közúti közlekedés szerepét, fejlődését, a tó turizmusára gyakorolt hatását vizsgálja, majd három szakaszra bontva tekinti át a szállásadás kialakulását, problémáit a közel kétszáz éves időszakban.

ABSTRACT

The study presents the history of accommodations around the Lake Balaton from the XVIII century to the II. World War. After a brief description of the geology of the Lake Balaton, the writer investigates the development of the aquatic, rail and road transport; and their impact on the lake's tourism, and divided into three sections, provides an overview of the development and problems of lodging of this nearly two-hundred-year period.

Kulcsszavak: Balaton, szálláshelyek, turisztikai célterület, szálláshelykinálat

Keywords: Lake Balaton; accommodations; tourist destination

BEVEZETÉS

„... ez a Föld legkedvesebb, legszelídebb, legnyugalmasabb tájéka, valóban arra hivatott, hogy a túlnépes Földön a pihenőhely legyen” - írja Magyarországról CHOLNOKY JENŐ a Magyarország földrajza (1929, p. 6.) könyvének bevezetőjében.

A legtöbb hazánkat felkereső külföldi vendég két kiemelt turisztikai vonzerőnket ismeri: Budapestet és a Balatont. A Balaton mai kiemelt turisztikai helyzete egy évszázadokon átívelő folyamat eredményeként alakult ki, melynek gyökereit érdemes megismerni, feltárni.

A Balaton 2014-ben – Budapest után – az ország második legvonzóbb turisztikai területeként növekvő forgalmi adatokat ért el. Az eltöltött éjszakák száma 2014. január-október időszakában a

külföldi vendégeknél 0,6%-al csökkent, a belföldi vendégeknél 4,6%-kal nőtt az előző év hasonló időszakához képest. Az év első tíz hónapjában a külföldi vendégéjszakák száma 1 709 ezer, a belföldi vendégéjszakák száma 2 846 ezer volt (KSH Gyorstájékoztató 2014. sorszám: 158.).

A Balaton területfejlesztési koncepcióját bemutató tanulmány megállapítása szerint: „*A Balaton régió... Magyarország második legjelentősebb turisztikai területe - a hazai turisztikai bevételek 22%-a a Balaton turisztikai régióban keletkezik. A belföldi turizmust vizsgálva pedig a Balaton régió hazánk – mind a vendégek (22,3%), mind a vendégéjszakák (25,6%) részarányát tekintve – legjelentősebb fogadóterülete.*”

A Balaton fő jellemzői napjainkban is sokban hasonlóak a régi időkéhez:

- rövid szezonú (6-8 hét), vízparti fürdőzésre alapozott turizmus;
- a nagyléptékű vonzerőfejlesztés elmaradása, szétszórt fejlesztések;
- gyenge marketing, a turisztikai szolgáltatások elszigetelt megjelenése a piacon, a nemzetközi turisztikai trendekkel szemben szolgáltatásokat, élményeket nem komplex, egységes kínálatként megjelenítő programcsomagokként;
- nincs egységes, naprakész információkat tartalmazó adatbázis;
- nem minden tekintetben megfelelő humán erőforrás-állomány (Balaton Koncepció 2020-ig 2009 pp. 48-49).

A tanulmány célja, hogy bemutassa a Balaton-parti települések szállásadásának történetét, fejlődését, jellemzőit a XVIII. század második felétől a II. világháborúig, valamint azt, hogy hogyan vált hazánk második kiemelt turisztikai célterületévé a „Magyar tenger” és miért itt található az ország szálláshelyeinek több mint fele. Ezek mellett nem titkolt cél, hogy a tanulmány más kutatók számára forrásként szolgáljon a partmenti települések szálláshelyeiről, azok ismert kapacitási adatairól.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

Kutatási módszerem alapvetően a könyvtári kutatás volt, az Országos Széchényi Könyvtár, a Központi Statisztikai Hivatal könyvtára, valamint a BGF KVIK Központi könyvtárának könyvei, korabeli napilapok, folyóiratok (Magyar Fürdőélet és Idegenforgalom, Magyar Szállodás és Vendéglős) példányai szolgáltatják az adatokat. Köszönettel tartozom a KSH és a BGF KVIK Különgyűjteményében található relikviák rendelkezésemre bocsátásáért a könyvtárak vezetőinek.

EREDMÉNYEK

A Balaton rövid, turisztikai szemléletű ismertetése

CHOLNOKY JENŐ Magyarország földrajza című (1929; 2010) művei alapján kerülnek bemutatásra a Balaton turisztikai szempontból meghatározó vidékei, jellegzetességei (1. ábra).

A Balaton árkos besüllyedéssel jött létre, átlagos vízmélysége csak 3 méter, legmélyebb helye a tihanyi szorulatban 11,5 méter. Két medencéjének – keleti és nyugati – legmélyebb részei 4-5 méter mélyek. A déli partot – mintegy 70 km hosszúságban – végigkíséri a 2-2^{1/2} km széles abráziós partszegély, itt a víz nagyon sekély, talaja pannoniai homok, ezért kitűnően alkalmas strandfürdők

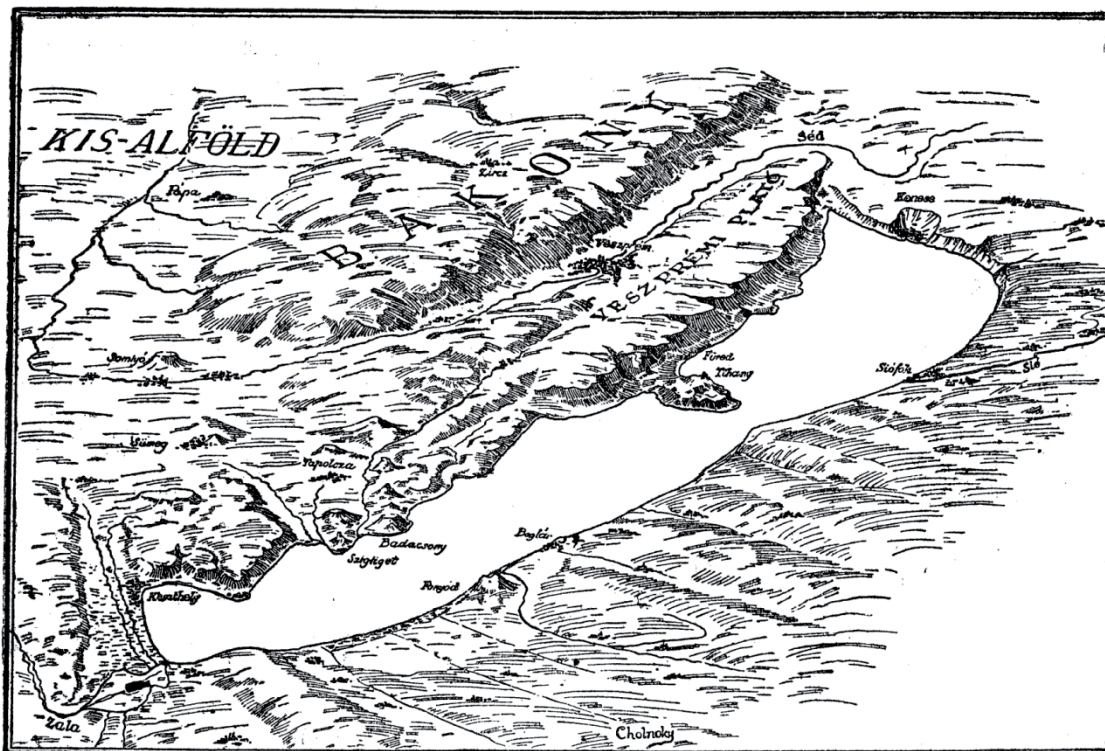
kialakítására. A Sió-csatorna a felesleges víz elvezetését szolgálja. A Balaton vizét a Zala folyó táplálja, de vizet hoznak még a tóba a Balaton-felvidékről lefutó patakok is. A Balaton vize gyenge ásványvíz, különösen alkáli földfémek kénsavas sói vannak benne nagy mennyiségben. A víz mindig halvány palackzöldes színű, homályos. Nagyon sok hal él benne, leghíresebb a „fogas” nevű nagy süllő (*Lucioperca lucioperca* L.), valamint a keszeg. A víz hőmérséklete a levegő hőmérsékletével együtt gyorsan változik, télen a tartós hidegben befagy. „Nyáron fölmegy a víz hőmérséklete a felszínen 24° C-ra is, azért nagyon kellemes benne fürdeni s mivel vize iható, sokkal kellemesebb, mint a tengeri fürdő.” (CHOLNOKY J. 1929, p. 68.) A téli, befagyott Balaton nagyszerű látványt nyújt, és téli sportok üzésére is alkalmas (fakutyázás, korcsolyázás, jégvitorlázás). A jég olvadásakor a kisebb repedések, melyek nagy durranásokkal keletkeztek, a nagy feszültség miatt feltörnek, ezeket hívják népiesen túrolásoknak. Ezeken a helyeken támadnak a nyílt vizek, melyeket rianásnak hív a nép. Tavasszal az északi szél nagy jégtorlaszokat hoz létre a déli parton. A tó déli partján a hajdani deflációs síkság mély öblökkel nyúlik be a somogyi halmok közé, melyek a homokturzások miatt elmocsarasodtak, ezeket hívják a helyiek „berek”-nek. Legnagyobb köztük a Fonyód és Balatonkeresztúr közötti Nagy-Berek. A Balaton-felvidék – mely a Bakony hegység déli része – déli lejtőjét a Pannon tenger hullámai megtámadták s abrázios teraszt hoztak létre. „A Balaton északi partján ez az a szép, $2-2^{1/2}$ km széles, lankás lejtő, amely a tó partjától a hegyek lábáig tart s balatoni rivierának nevezzük. Ezen sorakoznak a legkedvesebb üdülő és fürdő helyek, mint Almádi, Alsóörs, Lovas, Paloznak, Köves, Csopak, Arács, Balatonfüred, Aszófő, Örvényes, Akali-Dörgicse, Zánka, Szepezd, Révfülöp, és Ábrahám. Ezen a lejtőn kitűnő bor terem s a szőlők közt sűrűn elszórt pincék és nyaralók hazánk legvonzóbb, legkedvesebb vidékei közé emelik.” (CHOLNOKY J. 1929, p. 54.) A Balaton-felvidék nyugati részébe mélyen besüllyedt a Tapolcai-medence, két észak-déli irányú törés közt. A Pannon tenger rakta tele homok és agyag rétegekkel, ezeknek a tetején törtek ki a pliocén korszak elején a bazalt-vulkánok. A bazalt takarónak sokszor igen szép, oszlopos elválása van, mint például a Szent-György-hegy északi oldalán. Ilyen csodálatosan szép bazalthegyek: a Badacsony, Szent-György, Haláp, Csobánc, valamint az ebbe a sorba tartozó, közeli Somlyó és Ság-hegy. Az igazi bazaltlávák kitörése után lepusztult a térszín, s amikor a lepusztulás már igen nagy volt, akkor törtek ki a sárvulkánok és gőzkitörések. A sárvulkánok iszapjából jött létre többek között a Szigligeti várhegy, a Vendég-hegy, a Kis-Hegyestő, a boglári Várhegy, Tihany hegyei. A Tapolcai-medence szakítja el a Balaton-felvidéktől a Keszthelyi-hegységet, melynek déli része dolomitból van, északi részein pedig megint bazalt-ömlések vannak (Láz-hegy, Szebike, Sarvaly, Tátika és Kovácsi hegy). Ezek szép típusai a látatakaróval védett mezáknak. Legészakabbra van a dolomitszirtjén várral megkoronázott Sümegi-hegy.

CHOLNOKY JENŐ – felismerve a tó turizmusban betölthető szerepét – az eredetileg a Franklin társulat által kiadott könyvében a Balatont ismertető részében a következőket írja: „Ma a tónak legnagyobb jelentősége abban van, hogy mint üdülőhely temérdek idegent vonz s a nyaralók száma már minden évben eléri a 100 000-et. A legfontosabb üdülőhelyek az északi parton Almádi, Balatonfüred, Szepezd, Révfülöp, Badacsony és Balatongyörök, nyugati végén Keszthely. A déli parton Balatonberény, Balatonfenyves, Fonyód, Lelle, Boglár, Szárszó, Szemes, Földvár, Zamárdi, Siófok és Világos. Az északkeleti magas partok mentén Aliga, Akarattya, Kenese és Fűzfő. Tihanyban is sokan nyaralnak. A Balaton mellé vonzza még a gyógyulni vágyókat a balatonfüredi szénsavas (savanyú-)

víz, továbbá a hévízi melegforrás. A Csopak alatt, Füreden és a fürdőtelepen előbukkanó szénsavas vizek, továbbá a tapolcai és hévízi melegforrások utólagos vulkáni jelenségek.” (CHOLNOKY J. 2010, pp. 273-274.)

A Balaton földrajzi adottságainak ismertetésénél nem lehet megfedkezni a Hévízi tóról sem. SÁGI (1902) leírása szerint Keszthelynek nagy nevezetessége Hévíz kénes melegfürdője, melynek gyógyhatásáról csodákról mesélnek az ott meggyógyult betegek. A tó vize nyáron 33-36°C, de télen sem hűl le 23° C alá. Hévíz, mint gyógyfürdő, egyedül álló bő víztartalmával, melynek eredményeként napi 26 ezer hektoliter víz folyik le a Kis-Balatonba egy csatornán keresztül. Hévíz híres nevezetessége, hogy a dr. Lovassy Sándor által honosított lótusz-virág Közép-Európában csak itt tenyészik szabadon. BOLEMANN (1900) könyvében dr. Heller Flórián bécsi tanár 1857. évi analízise szerint a hévízi tó a langyos aktrato-thermákhoz tartozik, kibővülve a tó fenekén található méternyi vastag iszappal. A hévízi fürdő csúsz, köszvény ellen, sérülések vagy lobos kórfolyamatok után visszamaradt izzadmányoknál, számos bőrbetegségnél, fekélyeknél, továbbá idegfájdalmaknál és idegbénulások esetében fejt ki gyógyító hatását.

1. ábra: A Balaton környékének madártávlati képe
1. figure: Bird's eye view picture the outskirts of the Lake Balaton



Forrás: CHOLNOKY J. 1929. p. 64
Source: CHOLNOKY J. 1929. p. 64.

A balatoni közlekedés fejlődése és ennek hatásai a tó turizmusára

A Balaton megközelíthetősége, gyors elérhetősége nagy szerepet játszik abban, hogy a XIX. század második felétől már idegenforgalmi célpontként is szóba jöhet. Ebben a tekintetben a hajózás, a vasúti és a közúti közlekedés szerepét érdemes röviden áttekinteni.

A balatoni hajózás rövid története

A balatoni hajózást 1846 előtt néhány vitorlás, csónakok és három révátkelő (Fenekpuszta és Balaton-szentgyörgy, Boglár és Fülöp, valamint Öszöd és Akali között) jelentette, a nagy áttörést a Széchenyi kezdeményezésére létrejött Balatoni Gőzhajózási Társulat megalapítása és a Kisfaludy gőzhajó megépítése jelentette, melyet 1846. szeptember 21-én, Széchenyi István születésnapján bocsátanak vízre, és nyilvános próbautak után ez év október 19-én köt ki először Keszthelyen (FRISNYÁK Zs. 2001, TÖRZSÖK A.-SIPŐCZ M. 2010). A hajózás ekkor jellemzően csak gazdasági (áruszállítás) és helyi közlekedési célokat szolgált, a turizmus még nem volt igazi szempont. Ebben az időben a balatoni idegenforgalom jórészt Balatonfüredre korlátozódott. A gőzös Keszthelyről, Keneséről és Alsóörsről szállította a vendégeket az északi parti üdülőhelyre. Az 1848-1849-es szabadságharc eseményei után a rendszeres személyforgalom csak 1852-ben indulhatott meg újra. 1861-ben a Déli vasút megépülése közelebb hozta a Balatont a világhoz. 1863-tól a Kisfaludy fokozatosan beszüntette egyéb járatait és már csak Siófok és Balatonfüred között közlekedett. A vasúttal Siófokra, majd onnan Füredre igyekvő vendégsereg elég hamar felismerte a Sió parti település helyzeti előnyeit és sokan ott maradtak. Ezzel indult meg Siófok fejlődése. 1861-től a Révfülöp-Boglár átkelő járaton vitorláskom, majd 1872-től a Zala-Somogy gőzhajó társaság Balaton gőzöse közlekedett. A tó első csavargőzöse a Révfülöp-Boglár-Szepezd útvonalon járt. A Széchenyi által alapított társaság 1876-ban csődbe ment, a Kisfaludy menetrendszerinti járatát leállították, ez hanyatlást hozott a Balaton partján, ami leginkább Füredet és a tihanyi apátságot sújtotta. A Stefánia Yacht Egylet tagjainak és a Déli vasút társaságnak egyaránt érdeke volt a gőzhajózás újbóli megindítása. 1888. október 21-én megalakult a Balatontavi Gőzhajózási Rt., a rendszeres balatoni személy- és teherszállítás lebonyolítására. Az újrakezdést szigorú feltételekkel Baross Gábor miniszter anyagilag is támogatta. A társaság által megrendelt új lapátkerekes hajó – a Kelén, később Baross névre keresztelték – 1889. július 1-én kezdte meg menetrendszerinti járatait az Almádi-Füred-Siófok-Füred-Almádi útvonalon. 1891-ben két új csavargőzöst – a Kelén-t és a Helka-t – helyeztek forgalomba. (FRISNYÁK Zs. 2001) Ez idő tájt a balatoni hajózás rohamos fejlődésnek indult, a korábbi fa kikötőket kőmólók váltották fel, egyes kikötőkből már naponta háromszor indultak gőzhajójáratok. 1909-ben bocsátották vízre a Budapesti Danubius Hajó- és Gépgyárban készült Kisfaludy csavargőzöst, 1913-ban a Jókai gőzhajó csatlakozott a flottához. 1927-ben Balatoni Hajózási Részvénytársaság néven új cég jelent meg a tavon. 1929-ben, már az új társaság égisze alatt kezdte meg menetrendszerű járatait a Szántód-Tihany rév első motoros komphajója, felváltva ezzel az addig közlekedő vitorlás kompot. A hajó kb. 10 gépkocsit és 60 embert szállíthatott egyszerre és 15 perc alatt tette meg az utat a két part között. Az utazási színvonal emelése érdekében a BHRT négy új hajót rendelt meg. A Csobánc és a Szigliget luxuskivitelű motorosok 1927-ben kerültek a Balatonra. Az utasok kényelme érdekében két szalont és két büféfülkét is kialakítottak rajtuk. A Csongor és a Tünde motoros hajók is ebben az évben készültek el Balatonfüreden az IBUSZ hajóépítő üzemében. Két évvel később az elsősorban kirándulóhajóként használt 50 fő szállítására alkalmas Sió motoros hajó is szolgálatba állt a tavon. 1935-ben a balatoni idegenforgalom egyenletes emelkedése indokolta a Boglár megépítését, majd egy évvel később bocsátották vízre a 30 személy szállítására alkalmas Badacsonyt. 1938-ban újabb két hajóval gyarapodott a balatoni flotta, a Szent István és a Szent Miklós motorosokkal, melyeket főként átkelő- és kirándulóhajóként használtak,

és a vízibuszok elődeinek tekinthetőek. A *jövő* hírnökeként az 1930-as évek végén jelentek meg a hidroplánok.¹

A Balaton vasúti megközelítésének rövid története

A XIX. század első felében Magyarországon a fejlődés egyik kerékkötője a nem megfelelő közlekedés volt. Az áruszállítást a szekér, a tömegközlekedést a postakocsi forgalom jelentette. Hazánkban is nagy lökést adott a közlekedés fejlődésének a gőzgépek megjelenése, elterjedése. Ennek eredményeként 1847-től elindult a Kisfaludy gőzhajó a Kenese-Füred-Keszthely útvonalon, amihez csatlakozott a Buda-Kenese közötti postakocsi járat. A Buda-Nagykanizsa vasútvonal megépítéséről az 1850-es évek közepe után kezdtek beszélni, amely a tervek szerint a Balaton déli partján halad végig. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság már át is adta az új vonalat – március 22-én a teher-, majd április 1-én a közforgalom indult meg –, ezzel a déli parti települések előnyösebb helyzetbe kerültek az északkal szemben (FRISNYÁK Zs. 2001, p. 45). Sok – sorra eredménytelen – próbálkozás volt annak érdekében, hogy az északi oldalon is kiépüljön a vasúti pálya. Az 1870-es évek elején elkészült a Magyar Nyugati Vasút Székesfehérvár-Veszprém-Szombathely-Graz vonala és ehhez csatlakozva tervezték a Veszprém-Keszthely vonal kiépítését, de ez pénzhiány miatt nem valósulhatott meg. Az elkövetkező években sorra adták át a kisebb vonalakat: 1883-ban a Balatonszentgyörgy-Keszthely, 1889-ben a Boba-Sümeg, ennek folytatása Tapolcáig 1891-ben, majd a Keszthely-Tapolca vonal 1893-ban. A millennium évében készült el a Dunántúli HÉV Veszprém-Dombóvár vonala. A XIX-XX. század fordulójára szinte mindenhol futott vasúti pálya a Balaton körül, kivéve az Akarattya-Szigliget közötti szakaszt. SÁGI (1902) a Balaton északi-parti településeinek leírásánál mindenhol említést tesz a vasút hiányáról és arról, hogy a községek, városok jövője nagyban függ a vasútvonal megépítésétől. Az időközben megalakult Balatoni Szövetség a vasút kérdését is igyekezett kézbe venni. Szervezésükben 1906. július 22-én egy 3 600 főből álló küldöttség kereste meg a kereskedelemügyi és földművelésügyi minisztereket, ráirányítva a kormány figyelmét a Balaton-parti vasút ügyére. Az északi parti települések lakosai is megmozdultak, 85 000 koronát gyűjtöttek össze a vasút fejlesztéséhez hozzájárulásként, ebből Balatonfüred polgárai 40 000 koronával vették ki részüket. Egy új terv körvonalazódott ennek hatására, mely szerint a vasúti vonal Pusztaszabolcs állomásról kiindulva, Börgönd-Szabadbattyán-Polgárdi települések érintésével érné el a Balatont. Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter ennek hatására határozta el az észak-balatoni vasútvonal megvalósítását. Az építésről szóló törvényt 1907. február 14-én hirdették ki, és 1907. november elején már megkezdődtek a földmunkák a Börgönd-Tapolca vonalon. A 117 km hosszú fővonalat (Börgönd-Tapolca) és a 16 km hosszú mellékvonalat (Veszprém-Alsóörs) alig több, mint másfél év alatt építették meg. 1909. július 1-jén indulhatott meg az északi parton a vasúti forgalom, az utasok 5 óra alatt juthattak el Budapest Keleti pályaudvarról Tapolca állomására. Egy 1912-es gondolat eredményeként Győrön keresztül közvetlen kocsi közlekedett az osztrák fővárosból Balatonfüredig. (FAZEKAS M. 2005)

A Balaton két partján – a forrás és helyhiány miatt – egyvágányos vasútvonalak jöttek létre, így csak a nagyobb állomásokon tudják egymást „kikerülni” a vonatok, és ez a nem éppen ideálisnak nevezhető állapot még napjainkban is komoly feladat elé állítja a vasúti közlekedés szakembereit.

¹ <http://www.hajokanno.hu/tortenelem.html>

Meg kell említeni az 1930-as évek elejének újítását is a vasúti személyszállításban. A turizmus hazai fellendítését célozta a „filléres vonatok” vagy „filléres gyorsok” bevezetése. A MÁV olasz példa mintájára kezdte meg a kedvezményes utazást biztosító filléres vonatok indítását. A vonatok a turistaszezon áprilisi kezdetétől gyakorlatilag év végéig (a téli rossz idő beálltáig) szállították a kikapcsolódni – az akkor divatos kifejezést alkalmazva – „weekendezni” vágyó utasok tömegét az ország több, turisztikailag fontos városába, üdülőkörzetébe. Vonatok indultak többek között Szegedre, Esztergomba, Egerbe, Pécsre, Székesfehérvárra, Sopronba, Győrbe, Miskolcra, illetve a tanulmány célterületére, a Balatonra. 1932-ben már igen népszerűek voltak ezek a vonatok, alkalmanként 500-1000 fő utazott egy-egy szerelvényel.

A közúti közlekedés a Balaton két partján

A hajózás és a vasút mellett a közúti közlekedésről sem felejtkezhetünk el. A római korban már voltak kiépített kereskedelmi utak, melyek nyomait még ma is meg lehet találni Keszthely környékén. A középkorban a Balaton mindkét partján hadi utak vezettek. Az újkorban, a XVIII.-XIX. században a hazai utak minősége jelentősen elmaradt az európai országokétól. Az utak építése, fenntartása a jobbágyok munkáján alapult, a megyék irányításával. Az első javaslatot a hazai közutak kiépítésére is Széchenyi István tette meg, még 1848-ban. Tervei szerint a közutak a vasútvonalak kiegészítéseként inkább a helyi igények kielégítését szolgálják. Az 1850-90 közötti időszakban alakultak ki a közúti hálózattal foglalkozó intézmények, létezett 890 mérföldes „állami közút”, útmesterek és útkaparók végezték a fenntartással kapcsolatos munkákat. 1890-1920 között a makadámburkolatú utak elterjedése volt jellemző. Az 1890-es évek közepén jelentek meg az utakon a gépjárművek, melyek eleinte még csak sporteszközök voltak, de később fontos feladatokat is átvettek, így például a postaszolgálatot, személyszállítást. 1920-tól a II. világháború kitöréséig jellemző volt a gépjárművek elterjedése, a közúti közlekedés volumenének növekedése. Kialakult a verseny a közúti és a vasúti teherszállítás között, a személygépkocsik száma is nagy növekedésnek indult. Ennek megfelelően megindult a makadám burkolatok cseréje, hiszen a pormentes aszfalt és beton burkolatú utak jobban megfeleltek a gépjárművek közlekedésének. 1910-ben 937 személygépkocsit és 110 tehergépkocsit tartottak nyilván hazánkban, a húszas évek végére ez a szám már 13 394, illetve 4 493 darabra nőtt és mellettük 679 autóbusz és tizenegyezernél is több motorkerékpár futott a hazai utakon. (SCHUCHMANN G. – KISGYÖRGY L. 2001) Az 1920-as évek végén a Balaton mindkét partján aszfaltburkolatú utakon voltak megközelíthetőek a vízparti települések, melyeken biztonságosan lehetett a nyaralóknak kerékpározni, motorkerékpározni és autózni.

Végül, de nem utolsósorban meg kell említeni, hogy a légi közlekedés is kezdett beépülni a Balaton gyors megközelítését kínáló közlekedési eszközök sorába. Siófok-Kiliti települése lett a kiszemelt terület, ahol az 1932-es ötlet 1933-ban már meg is valósult. Megnyílt a Balaton első repülőtere – a Magyar Atlétika Club repülő osztályaként –, ahol minden évben repülőpiknik, sportnapok és oktatás is folyt az érdeklődők számára. A motoros repülőgépek mellett a hidroplánok is leszállhattak a Balaton vizére néhány település közelében.

A balatoni szállásadás kialakulása, problémái

A balatoni szállásadás történetét két részre érdemes osztani: a XVIII. század közepétől – ekkortól vannak erről írásos emlékek – a II. világháborúig, valamint a II. világháború befejezésétől napjainkig. Ebben a tanulmányban az első rész ismeretanyaga kerül feldolgozásra három szakaszra bontva. Az első szakasz a XVIII. század közepétől az 1848-49-es forradalom és szabadságharc végéig, a második a Bach-korszaktól az I. világháború befejezéséig és a harmadik szakasz a Trianoni békediktátumtól a II. világháborúig kíséri végig a balatoni szállásadás történetét, főbb eseményeit, jellemzőit.

A XVIII. század közepétől 1848-49-ig

A balatoni szállásadás írásos emlékekkel is alátámasztható története a XVIII. században kezdődik. Érdekes, hogy szinte csak a Balaton északi partján lévő településekről találni anyagokat, pedig a déli parti településeken is lehettek egy-két szobával rendelkező fogadók az úton lévők elszállásolására.

Balatonfüreden már 1748 óta a savanyúvízforrások közelében vendégfogadó van. A szállásadás története szempontjából ki kell emelni az 1795-98 között épült Horváth-házat. A ház nagyon szép, tiszta copf stílusú épület, nála nagyobb ebben a stílusban nincs az egész Balaton-vidéken. Szállóvá alakítása után 105 szobával rendelkezett, a magyar reformkor ismert személyiségei mind vendégei voltak. 1825-ben itt tartották az első Anna-bált. Füreden e mellett az 1837-ben épült új Fürdőépület 12 szobája, az alsó vendéglő 16 szobája, és a felső vendéglő – ez utóbbi 1847-re készült el – 20 szobája biztosított szállást a gyógyulni érkező vendégek számára.

Keszthelyen a XVIII. század végén, 1799-ben, már vendégfogadóról írnak és 1804-ben egy nagy vendégfogadót említenek, melynek a földszinten vendégszobája is van, és emeletén négy szoba bérbeadását hirdetik.

Az 1. ábrán bemutatott térkép alapján a Keszthelyhez közeli Hévíz településén, mely már akkor rendelkezett a meleg vízforrással, 1786-ban egy kastélyhoz hasonló, emeletes vendégfogadót említenek, és 1804-ben egy vendéglőház bérletét hirdetik hat vendégszobával. (BALLAI K. 1943)

Világosan a Gamásza-csárda ismert, ahol néhány szoba állt az úton lévők rendelkezésére (SÁGI J. 1902).

A Balatoni szállásadás kínálatát – korabeli írásos emlékek alapján – ebben az időszakban mindössze ez a néhány fogadó, szálloda jelentette.

A Bach-korszaktól az I. világháború végéig

A reformkorról – az 1930-as évek elején – a következőket írja LIBER ENDRE: „Ebben az időben Magyarországon kezdték már észrevenni a Balatont, de 1880 körül még csak egyetlen egy helyet látogattak: Balatonfüredet,... ahol élénk és elegáns fürdőélet zajlott.” (LIBER E. 1934 III. kötet pp. 234-236)

Talán fentiek alapján érthető, hogy ILOSVAI HUGÓ az Ezredéves ünnepségekre kiadott könyvében nem is említi a Balatont, a balatoni településeket (ILOSVAI H. 1896). BOLEMANN (1900) és SÁGI (1902) azonban már számba veszi a balatoni üdülő- és nyaralóhelyeket, beszámol a már meglévő, működő szálláshelyekről, a telekértékesítésekről, nyaralóépítkezésekről, melyek a XIX. század utolsó éveiben indultak meg a Balaton menti településeken, felismerve a turizmus szerepét, jövőbeni lehetőségeit. A településeken sorra alakuló Fürdőegyletek célja az adott község fürdőéletének kialakítása, fejlesztése.

tése volt. Számos helyen néhány év alatt több tucatnyi üdülő, szálloda épült fel szinte a semmiből, így például Siófok, Balatonföldvár községekben. A fejlesztéseknek köszönhetően gombamód szaporodtak a gyógyhelyként, nyaralóhelyként elismertté váló települések.

Először tekintsük át az északi parti szállásadóhelyeket.

A vasútvonalak megépítése adott lendületet a Balaton északi partján lévő települések szálláshelyfejlesztéseinek, igaz, hogy csak a XX. század első évtizedének derekán. Amíg a vasút meg nem épült, Balatonfüredre a déli parti Siófokról vagy a tó nyugati végén található Keszthelyről hajóval mehettek át a vendégek. 1911-ben Balatonfüreden a Horváth-ház mellett már több szálloda is fogadott vendégeket, így az Eszterházy, a Grand Hotel, az Erzsébet-, Klotild- és Ipoly-udvar, a Mangold-ház, melyekben együttesen mintegy 850 szoba várta a vendégeket (SÁGI, 1902; *Magyar Szent Korona*, 1911). 1914-ben a balatonfüredi szállók között újabb neveket találunk: Gyógyszánatórium, Stefánia-udvar, Terézia-udvar, Döry-villa, Annuska-nyaraló. Balatonfüred a Balaton partnak legkeresettebb és leglátogatottabb fürdőhelye és itt található az összes balatoni fürdők között a legdíszesebb fürdőház (MÁTRAI R. 1914).

A Füredhez közeli Balatonarácson is van egy kis szálláshely, a Patócs vendéglő, ahol 4 szoba 6 ágygal vár vendégeket (FEKETE G. 1941).

Az északi-part másik nagy üdülőközpontja Balatonalmádi, ahol az 1910-es évek elején 300 villa, két szálloda: a Zsákszálló és a Balaton szálló, egy bérház, valamint légsátrak várják az üdülőket, a Kneipp csarnokba gyógyulni érkezőket (SÁGI, 1902; *Magyar Szent Korona*, 1911).

A XIX. század végén nagy lendületet kapott a hazai turista élet. A Balaton-felvidék – ezen belül Badacsony – festői környezete kiváló turistaútvonalakkal várta a turistákat, és ezek mellett turistaházak is épültek: a Rodostó turistaház, melyet a Magyar Turista Egyesület építtetett, és a Szentgyörgyhegyi menedékház, melynek építtetője a Magyarországi Kárpát Egyesület (*Balaton*, 1942).

A Balaton nyugati részén elhelyezkedő – a déli vasúttal az 1880-as évek vége óta szárnyvonalon megközelíthető – Keszthelyen a századforduló idején több szálloda is üzemel. A Hullám, a Balaton, a Vasúti, a Korona, az Amazon, a Hungária, és a Bronner-féle szállodákon kívül az üdülő vendégek magánszállásokon is kaphatnak még elszállásolást (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; MÁTRAI R. 1914). A vendégforgalomnak köszönhetően a városnak a századfordulóra kiépült a Balaton-parti része, az *új gőzhajó-kikötőt* 1891-ben adták át, és 1898-ban megalapítják a Balaton Múzeumot (1898). Ezek a létesítmények mind turisztikai célokból kerültek megvalósításra.²

Az abban az időben „Keszthelyi” Hévízként említett, gyógytaváról híres település is komoly fejlődésen ment át. A tó gyógyvizére alapozva 1907-ben elkészült a Hévíz Szanatórium és Gyógyszálloda. 1911-re Hévíz-gyógyfürdőn ezen felül 10 szállodában közel 300 szoba fogad gyógyulni érkező vendégeket, többek között a Deák Ferencz-ház, Hetes (VII.) ház, Ferencz József-ház, Négyes- és ötös házak, Kettes (II.) ház, Rákóczi-ház, György-ház, Csányi László-ház, Kisfaludy-ház. Érdekesség, hogy ez utóbbi egy speciális vendéggör, az Országos Munkásbiztosító Pénztár beteg tagjai részére van fenntartva (*Magyar Szent Korona*, 1911).

² <http://www.zalaszam.hu/utikonyv/keszth.htm>

Keszthelyről Füred felé haladva Badacsonyan a Hableány szálloda 14 és a Neptun szálloda 18 szobával fogad vendégeket, akiknek már penziós ellátást kínálnak reggelivel, ebéddel, uzsonnával, vacsorával, valamint fürdőhasználatot. Rév-fülöpön a Balaton gyöngye 8, a Rianás 2 és a Vihar szálloda 3 szobával rendelkezik (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

A Balaton déli partja már az 1860-as évek eleje óta rendelkezik vasúttal, ami a települések fejlődését elősegítette. Az első település, Balatonvilágos, mint nyaralótelep van említve egy vendéglővel, ahol 5 szoba kiadó, de a sorban második kis település Balatonaliga is rendelkezett már az 1910-es évek elején két szállodával. A Rákóczi és a Terézia szállodában összesen 42 szoba van, melyekben 74 ágy adható ki (MÁTRAI R. 1914).

A déli part igazi sikertörténete Siófok, Siófok-fürdőtelep. A község „átszállóhelyként” működött Balatonfüred felé, de az ide érkező vendégek jelentős része felismerte, hogy itt is lehet élvezni a Balaton kínálta lehetőségeket, sőt az északi part innen csodálható leginkább! A fordulat éve 1891. Ebben az évben vette meg a Balatonfürdő Rt. a veszprémi káptalantól a partot, kiirtotta a náderdöket, feltöltötte a békás mocsarakat, közvetlenül a tó partjára nagy szállodákat építtetett. Körülbelül 60 holdnyi területre ezer és ezer fát, bokrot, díszcserjét ültetett, a vízbe pedig díszes fürdőházat emeltetett. Ezóta Siófok egyike a leglátogatottabb fürdőhelyeknek (MÁTRAI R. 1914). Ennek ellenére az 1910-es évek elején még külön említik a fürdőtelepet és a községet. Szállodák üzemelnek már mind a két részben, a fürdőtelepen a Hullám szálló (45 szoba), a Központi szálló (50 szoba), a Sió szálló (45 szoba); a községben a Balaton, a Mauer, a Mignon, a Fogas és a Gizella-udvar. A fürdőtelep szállodai szobái villanyvilágítással rendelkeznek, mindenütt vízvezeték és angol WC van (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

Szántódon a rév mellett vendéglő 3-4 vendégszobával üzemel (BOLEMANN I. 1900).

Balatonföldvár 42 nyaralóval, a Kupavezér, a Bendeguz és a Zrínyi szállodákkal, melyekben 95 szoba van – 1905-ben gyógyfürdői besorolást kapott – is a századfordulóra lesz a déli part egyik felkapott üdülőhelye, melyet így írnak le egy tájékoztatóban: *„a Balaton partjának egyik legmodernebb, legelőkelőbb fürdőtelepe. Remek parkja és gyönyörű sétánya van. Földvárról nagyszerű kilátás nyílik majdnem az egész Balatonra. Közvetlenül előtte látható Tihany, balra a tündérszép zalai hegyek regényes alakulatai, jobbra a veszprémmegyei fürdőtelepek barátságos villasorai látszanak. Ártézi kútjának vize gyógyító hatású. Vitorlás-, motoros- és közönséges csónakok állanak a közönség rendelkezésére.”*(BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; MÁTRAI R. 1914, p. 23)

Lelle községben az első szállodát – Hattyú szálló 10 szobával – Szalay Imre egy cselédlakásból alakította ki az 1890-es évek végén, tégglából épült étteremmel, majd 1905-ben épült fel Dr. Milassin „Balaton szálló”-ja (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; HORVÁTH J. 1943).

Balatonboglár is rendelkezik már szállodákkal a XX. század elején, a szezonra érkező vendégeket a Vasúti szálló, a Balaton szálló, és a Központi szálló szobái várják (MÁTRAI R. 1914).

Fonyódon a faluban és a vasútállomás mellett 20 szobás vendégfogadó van a XIX. század végén. Balaton-berényben vendégfogadó, a „Magyar Tenger” étterem néhány szobával fogad vendégeket (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

A balatoni települések sorát – amennyiben balatoninak tekinthető – zárja Balatonszentgyörgy települése, mely átszállóhelyként szolgál, innen lehet Keszthely felé továbbutazni a vasúton érkezőknek. A vasútállomásnál található Vasúti szálloda 7 szobával és 9 ágygal tudott szállást adni a vendégek részére (FEKETE G. 1941).

Már ebben az időszakban is jelentős számú szoba-, lakás- és nyaraló állt a szállodák mellett a Balatont felkereső vendégek rendelkezésére, melyeket bútorozottan vagy anélkül bérelhettek ki néhány napra vagy akár az egész szezonra. Az északi parton Meszes-Györök (később Balaton Györök) 40-50 kiadó lakással, Szepezd mintegy 30 szobával, Alsó-Örs 20 villával, Almádi 160 magánházbeli szobával, Kenese 150 szobával rendelkezett. A déli parton Zamárdi 35 szobát, Szárszó 50-60 szobát, a Fonyód melletti Bélatelep 24 villát, Balaton-Keresztur község 800 lakást, és Hévíz 90 szobát kínált a szállást keresőknek (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

Trianontól a II. világháborúig

Erre az időszakra kezdetben a vendégforgalom visszaesése volt jellemző, melynek okai a nemrég befejeződött I. világháború, az 1918. évi Őszirózsás forradalom, az 1919-es proletárdiktatúra és az ezt követő megtorlások, valamint a trianoni békediktátum voltak.

A fokozatosan megerősödő Horthy kormányzat tevékenységének köszönhetően a nagy gazdasági világválság (1929-32) után egyre növekvő érdeklődés jelent meg a Balaton iránt, bővült a szálláshelykínálat, és egyre több település vált üdülőhelyként ismertté a tó partján.

Az északi parton megőrizte vezető helyét Balatonfüred. Folyamatos szépítések és kapacitásnövekedések után a negyvenes években a 22 szobás Astória szálloda, a 4 szobás Fogas vendéglő, a 115 szobás Grand hotel, az 51 szobás Ipoly szálloda, a 12 szobás Pannónia szálloda, a 112 szobás Stefánia szálloda, a 42 szobás Terézia udvar szálloda és a 7 szobás Vasúti szálloda várja a pihenni és gyógyulni érkező vendégeket (FEKETE G. 1941). Egy 1942-es kiadványban a „*Szívujjok Mekkája*” néven említik Balatonfüredet (*Balaton*, 1942).

Tihany, a Tihanyi-félsziget is változatos szálláslehetőségeket kínál az itt üdülőknek. Megtalálható itt egy cserkésztelep, a hajóállomásnál 1923-ban felépül a tizennégy szobás, húsz ágyas Sport Szálló, mely a Fürdőtelep egyik legszebb épülete volt, körülötte árnyas parkkal³, és létrehoztak egy nemzetközi Sporthorgásztanyát is, ahol a sporthorgászok kaptak elhelyezést és horgászati lehetőséget is egyben (*Balaton*, 1942). Tihanynak volt még egy szállodája, a kétszobás Fogas szálloda (FEKETE G. 1941).

Balatonalmádi is nagy változásokon ment át ebben az időszakban. A meglévő két szálloda nem tudta kielégíteni a növekvő keresletet. A húszas-harmincas években ezért sok szállodai beruházás valósult meg. A negyvenes évek elejére már a 80 szobás Abbázia szálloda, a 10 szobás Hattyú szálloda, a 22 szobás Hungária szálloda, a 70 szobás Pannónia Otthon szálloda, a 14 szobás Pannónia Villa I. szálloda, a 23 szobás Pannónia Villa II. szálloda, a 30 szobás Pannónia Weekend-házak szálloda, a 11 szobás Park szálloda, és a 30 szobás Zsák szálloda nyújtott elhelyezési lehetőséget a városban. Balatonalmádit a „*Magyar Abbázia*” elnevezéssel illették 1942-ben (*Balaton*, 1942).

³ http://www.tihany.hu/hu_muemlekek.htm

Badacsonyan a menedékházak mellett már egy szálloda is megjelent a szálláshelypiacon, a tizen-nyolc szobás Hableány-Neptun szálloda. A közeli Badacsony-tomajban a negyvenes évek elején két szálloda, a Himfy szálloda 10 szobával, a Deutsch szálloda 6 szobával üzemelt (*Balaton*, 1942).

A fejlődés nem került el Keszthely városát sem, mely a negyvenes évek elejére jelentős szállodai kapacitással rendelkezik. A 60 szobás Balaton és Hullám szállodák, a 12 szobás Bocskay fogadó, Dolezsár E. fogadója 2 szobával, a 15 szobás Hungária szálloda, a 9 szobás Vasúti szálloda, a 10 szobás Pannónia szálloda, és az Amazon szálloda fogad vendégeket (FEKETE G. 1941).

A gyógyvizének rendkívüli hatása miatt már nem csak itthon, hanem külföldön is ismertté vált Hévízen az 1930-as években már 7 szálloda és 11 vendéglő, valamint 40 villa állt, és 1936-ban 700 volt a vendéglátásra berendezett szobák száma. Ez a kapacitás a negyvenes évekre még intenzívebben növekedett. Az 1941-es szállodai névjegyzékben a következő szállodák szerepeltek (1. táblázat).

1. táblázat: Hévízi szállodák 1941-ben
1. table: Hotels in Hévíz in 1941

Szálloda neve	Szobák száma	Ágyak száma
Ferencz József-ház	28	32
Ferenczy Pannónia	52	94
Fölnagy Villák	24	n.a.
Friedrich Astória	26	42
Friedrich Havay ház	16	30
Friedrich Park	60	100
Friedrich Pálffy villa	27	40
Friedrich Royal	12	20
Györgyház	32	40
Hungária	33	48
Imperiál	35	50
Károly	27	32
Nemzeti	10	18
Pátria	39	58
Pócza villa	16	n.a.
Rákóczi	51	60
VII. ház	32	38
IV. ház	4	4
Ella villa	29	34
Deák Ferenc-ház	18	20
Csányi-ház	21	40

Forrás: FEKETE G. 1941., *a szerző saját munkája*
Source: FEKETE G. 1941

A Hévízhez közeli *Hévízszentandrás*on üzemelt a Pannónia szálloda és étterem (FEKETE G. 1941).

Egy ugrás az északi-parti települések elejére, Balatonkenesére, ahol az 1920-as évek közepén létrehozták a fővárosi tisztviselők üdülőszállóját, mely 174 szobával rendelkezik és 274 személyt képes egy időben elhelyezni (*Városok Lapja* XXII. évfolyam 15-16. szám).

Ezt követően a déli parti települések fejlődését tekintjük át.

Balatonszabadiban a villák mellett egy Gyermekszanatórium üzemel, ahol az arra rászoruló gyerekek élvezhetik a Balaton kellemes, gyógyító levegőjét és vizét (*Balaton*, 1942).

Siófok szállodai kapacitása is folyamatosan növekedett a két világháború közötti időszakban, az igényeknek megfelelően. Siófokon a negyvenes évek elején a szállodai szobák és ágyszámok a követ-

kezőképpen alakultak: Balaton szálloda 80 szoba, Fogas szálloda 24 szoba, 46 ágy; Hableány fogadó 12 szoba, 24 ágy; Hozbor fogadó 10 szoba, 19 ágy; Központi és Napsugár szálloda 61 szoba, 89 ágy; Pannónia szálloda 22 szoba, 40 ágy; Sió és Hullám szálloda 88 szoba, 160 ágy; Siófok szálloda 16 szoba, 24 ágy; Siklós szálloda 38 szoba, 50 ágy; Strand szálloda 40 szoba, 80 ágy; Tünde szálloda 26 szoba, 38 ágy (FEKETE G. 1941). Siófokon, melyet „*Magyar Lidó*”-ként emlegettek, ebben az időben már van sportrepülőtér, hidrolánállomás és kaszinó is (*Balaton*, 1942).

(Balaton)zamárdin is szép számmal vannak szálláshelyek. A magánházak mellett két szálloda, a Balaton szálloda és a Bazsó penzió kínál kényelmes elhelyezést a vendégeknek (CSAPÓ K., RÉDEY J., STRAUB D.,), és itt található a 60 szobás MAVOSZ (Magyar Vadászok Országos Szövetsége) szálloda is (FEKETE G. 1941).

Szántódon a vasutas üdülőház a MÁV dolgozói számára biztosított pihenési lehetőséget az I. világháború utáni időszakban (*Balaton*, 1942).

Balatonföldvár a Trianon utáni időkben évről-évre fejlődött, és vált a déli part kedvelt üdülőhelyévé. Az iparmágnások, színészek és kereskedők part menti és városi villái mellett szállodák kínáltak kényelmes elhelyezést az üdülőhelyre érkezőknek. A negyvenes évekre a 20 szobás Bendegúz szálloda, a 31 szobás Garabonciás szálloda, a 70 szobás Kupavezér szálloda, a 60 szobás Sellő szálloda (Tisztviselő üdülő), a 21 szobás Zrínyi szálloda, és a 32 szobás Sport szálloda kínálta szobáit a településre látogatóknak (FEKETE G. 1941). A pihenést, fürdözést, vízi sportokat kiegészítendő Balatonföldváron golfpálya és kaszinó is volt (*Balaton*, 1942).

Az I. világháború előtt a két szállodával rendelkező Balatonlellén is mozgalmas élet zajlott. Itt működött a Gyermekvédő Liga szünidei gyermektelepe (MÁTRAI R. 1914), és az 1930-as évek végére már 750 szálloda- és penziószoba közül választhattak az üdülők. A településen működő penziókat a 2. táblázat mutatja be:

2. táblázat: Balatonlellel penziók az 1930-as évek végén
2. table: List of the guesthouses at Balatonlelle at the end of the 1930'

Pensio neve	Tulajdonos vagy bérlő neve	Szobák száma	Építés éve
Gyárfás	Oláh Gyárfás Mihály	52	1913
Mária	Orsz. Kat. Tisztviselőnök	42	
Hungária	Virág István	35	1926
Bagolyvár	Bastius Vali	14	
Szepesy	Boncz Sándor	17	
Pannonia	Boronkay Károly	17	1905
Éden	Frank Dezső	22	1933
Riviera	Géger Sándor	18	
Gergely	Gergely István	9	1937
Fogas	Walder Imre	32	
Ruff	Ruff János	36	1898
volt Fabinyi	Breuer Jakab	4	
Vass	Vass Vilmos	34	
Sirály	Meleg Dezsőné	20	
Családi	Késmárky Béláné	21	1928
Hullám	Válint Károly	36	1926
Park	Szalay A.-né	16	
Trombitás	Guttenberger Antal	32	1906
Pötty	Schmolen Ferencné	5	1932

Magyar tenger	Schmieder József	27	1926
Otthon	Papp László	3	1937
Ürögdy	Ürögdy István	10	
Elit	Kántor Imre	15	
Bristol	Jakab Rózsa	24	
Fészek	Langhammer	12	
Mátyás	Özv. Mátyás Gáspárné	8	
Zámory	Zámory Ferenc	15	1929
Astoria	Holan Ilona	16	

Forrás: HORVÁTH J. 1943., *a szerző saját munkája*

Source: HORVÁTH J. 1943

Az 1942-ben megnyitott, a Magánalkalmazottak Biztosító Intézete fiatalokú biztosítottait-szolgáló, gróf Teleki Pálról elnevezett üdülőtelep volt az utolsó a II. világháború befejezéséig megépített ilyen jellegű létesítmények sorában (GOTHARD ZS., JANKÓ GY., 1943).

A Balatonboglár iránt megnyilvánuló érdeklődés is új létesítmények sorát eredményezte a városban. A negyvenes évek elején a 16 szobás Balaton szálloda, a 41 szobás Nemzeti szálloda, a 32 szobás Savoy szálloda biztosított szálláslehetőséget az ide látogatóknak (FEKETE G. 1941).

Fonyód, Fonyód-Bélatelep és Fonyód-Sándortelep egymás mellett elhelyezkedő települései is több ezer ember elhelyezésére voltak alkalmasak a szálláshelyek különböző típusaival: szállodáikkal, viláláikkal, magánszálláshelyeikkel, melyek a húszas évektől fokozatosan fejlődtek. Fonyódon működött a Vasúti szálló, a Sirály szálló, a Hullám szálló és a Szarvas szálló (MÁTRAI R. 1914), Bélatelepen a Sirály szálloda, Sándortelepen a Drechsler szálloda (FEKETE G. 1941).

Ennek az időszaknak a fejlődési intenzitását jól tükrözi, hogy míg 1934-ben a hivatalosan bejelentett adatok alapján a Balaton mentén 269 szálloda és penzió összesen 5 659 szobával rendelkezik, melyek közül 3 462 folyóvizet mosdóval volt felszerelve, (*Magyar Fürdőélet* 1935. 13-14. szám) addig 1938-ra hivatalos adatok alapján a Balaton mellett már 474 szálloda, penzió és üdülőház van 7 997 szobával, vagyis az egész ország szállásférőhelyeinek 57.7%-a ide koncentrálódott. Ezen kívül 15000 balatoni villában 22 123 szoba várta a vendégeket. (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938. 15. szám) Ez a szálláshelyek számában 70%-nál, a szobák számában 40%-nál nagyobb növekedést mutat mindössze három év alatt.

A kezdeti néhány település, mely a Balaton partján az ide érkező vendégeket várta az 1740-es években, az eltelt kétszáz év alatt sokszorosára bővült. A balatoni szálláskínálat az 1930-as évek közepétől már meghaladta a teljes magyarországi kapacitás felét. 1942-ben, a Magyar Királyi Balatoni Intéző Bizottság prospektusában az alábbi településeket nevezik meg, mint balatoni gyógy-, üdülő-, nyaraló- és kirándulóhelyek.

A Déli parton: Balatonaliga, Balatonvilágos, Balatonszabadi, Siófok, Balatonújhely, Balatonszéplak, Balatonzamárdi, Szántód, Balatonföldvár, Balatonszárszó, Balatonöszöd, Balatonszemes, Balatonlille, Balatonboglár, Jankovich-telep, Fonyódliget, Fonyód Sándortelep, Fonyód-Bélatelep, Balatonfenyves, Balatonmáriafürdő, Balatonberény.

Az Északi parton: Balatonakarattya, Balatonkenese Fővárosi Üdülőtelep, Balatonkenese, Fűzfőfürdő, Budatava, Balatonalmádi, Káptalanfürdő, Alsóórs, Csupak-Balatonkövesd, Balatonarács, Balatonfüred, Tihany, Aszófő, Örvényes, Balatonudvari, Antaltelep, Akali, Viriusz-telep, Szepezd, Révfülp, Rendes, Ábrahámhegy, Kisőrsi szőlőhegy, Badacsonytomaj, Badacsony, Badacsonylábdihegy, Szigliget, Balatonederics, Balatongyörök, Vonyarcvashegy, Gyenesdiás, Keszthely, Hévíz. (*Balaton*, 1942)

A szálláshelykínálat ezeken a településeken az 1941-es év szállodai névjegyzéke alapján a következő volt (3. táblázat, 2. ábra).

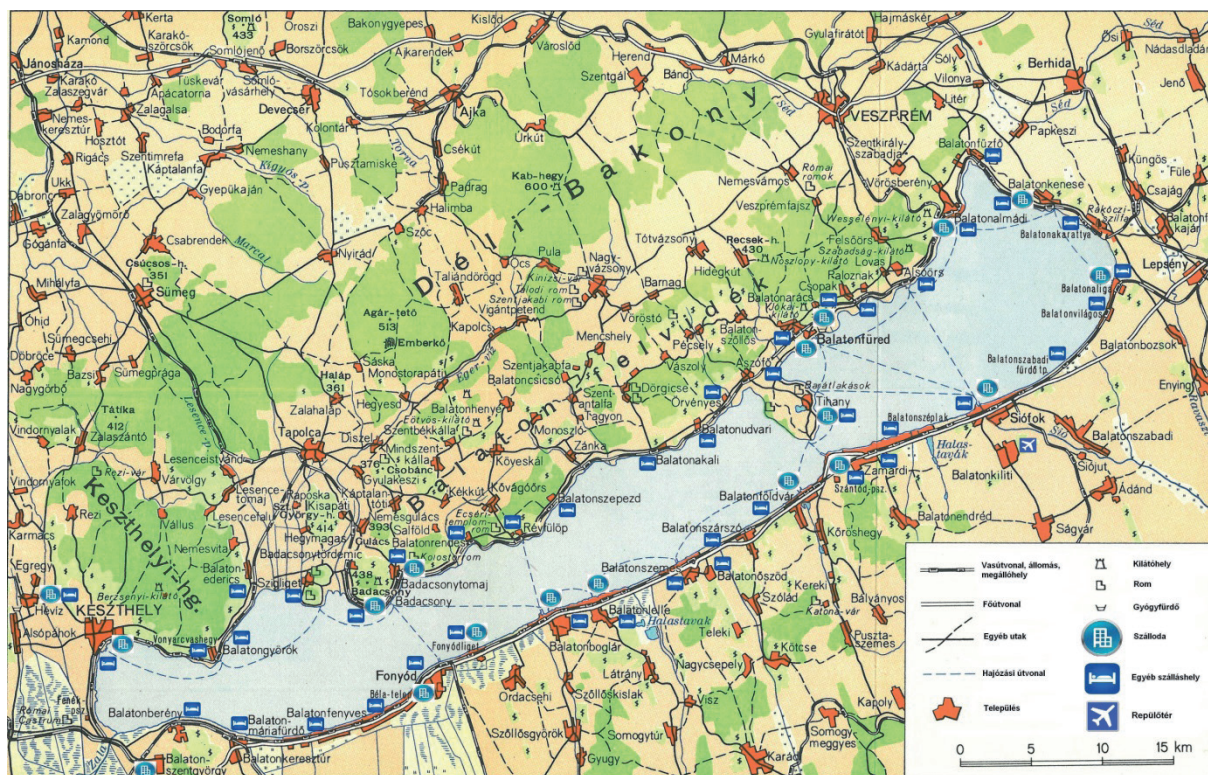
3. táblázat: Balatoni szállodák az 1941. évi Szállodajegyzék alapján
3. table: List of the Hotels at the Lake Balaton in 1941

Helység neve	Szállodák száma	Szobák száma	Ágyak száma	Fürdőszobák száma
Déli-part				
Balatonaliga	1	42	74	-
Siófok	11	417	570	36
Balaton-Zamárdi Szántód	1	60	100	4
Balatonföldvár	6	234	360	26
Balatonlelle	1	102	145	4
Balatonboglár	3	89	139	6
Fonyód-Sándortelep	1	20	33	-
Fonyód-Bélatelep	1	23	57	2
Balatonszentgyörgy	1	7	9	-
<i>Déli-part összesen</i>	<i>26</i>	<i>994</i>	<i>1 487</i>	<i>78</i>
Északi-part				
Balatonkenese	1	174	274	23
Balatonalmádi	9	290	491	27
Balatonarács	1	4	6	-
Balatonfüred	8	365	485	9
Tihany	2	16	24	2
Badacsony-Tomaj	2	16	25	1
Badacsony	1	18	28	-
Keszthely*	8	108	164	4
Hévíz	21	592	800	25
<i>Északi-part összesen</i>	<i>53</i>	<i>1 583</i>	<i>2 297</i>	<i>91</i>
Balaton összesen	79	2 577	3 784	169

* az Amazon szállodánál nincsenek adatok megadva

Forrás: FEKETE G. (összeállította) 1941., *a szerző saját munkája*
Source: FEKETE G. 1941.

2. ábra: A Balaton közlekedési hálózata és szálláshelyekkel rendelkező települései 1941-ben
 2. figure: The traffic network and accommodations around the Lake Balaton's



Forrás: FEKETE G. 1941., a szerző saját munkája
 Source: FEKETE G. 1941.

A balatoni szálláshelyekkel kapcsolatos érdekességek, problémák

A szálláshelyek értékesítése a kezdeti időktől komoly feladatot jelentett az üzemeltetők részére. A XVIII. század végétől hirdetésekben hívták fel a figyelmet a szálláshely bérleti lehetőségéről, a szolgáltatásokról, az árakról és a személyzet, illetve a tulajdonosok felkészültségéről, szakértelméről. Mivel a szálláshelyeket a belföldi vendégek mellett külföldiek is igénybe vették, ezért a személyzettel szemben támasztott elvárások között kiemelt szerep jutott az idegen nyelv tudásának is. Példaként a siófoki Fogas szálloda hirdetését lehet felhozni a XX. század elejéről: „Siófoki „Fogas szálloda” Egész éven át nyitva. Penzió rendszer, elsőrendű ház, szakszerűleg vezetve, polgári árak. Csoport kirándulóknak árkedvezmény. Franciául és angolul beszélnek. Cservény Ferenc vezető.”(MÁTRAI R. 1914, hátsó borító)

A szálláshelyek között a szállodák voltak a legnagyobb kapacitású létesítmények. Érdekes, hogy alig akadt 100 szobánál több lakóegységgel rendelkező közöttük. Balatonfüreden három szálloda – a Horváth-ház 105, a Grand Hotel 115, a Stefánia szálloda 112 szobával –, Balatonkenesén egy – Fővárosi Üdülőszálló 174 szobával – és Balatonlellén szintén egy szálloda – a Gyárfás szálloda 102 szobával – tartozott ebbe a kategóriába.

A kutatás során egyértelműen bebizonyosodott, hogy már a XX. század első évtizedének végén ismerték és használták a vendégek részére kínált egyéni és csoportos kedvezményeket, az elő-, fő- és utószezon megkülönböztetését és az ezekhez kapcsolódó szezonális árakat. Alkalmazták a szoba-fekvése szerinti áreltéréseket, a penziós ellátást, modern technikai berendezéseket (lift, központi fűtés,

villanyvilágítás, házi telefon, szellőztető berendezés). Kínáltak szobát ágyneművel, illetve ágynemű nélkül, léteztek különböző értékesítési formák, így a fürdőigazgatóságnál és a főorvosnál történő szobarendelés. (*Magyar Szent Korona*, 1911)

1927-ben THIRRING GUSZTÁV egy balatonfüredi konferencián a vidéki városok, ezek között a Balaton parti városok turisztikai lehetőségeit elemezve az idegenforgalom nélkülözhetetlen előfeltételei között említi az idegenek megfelelő elszállásolását és ellátását. Véleménye szerint: „A pénzes külföldiek árja mindaddig nem fog ily vidékek felé fordulni, amíg ott ... az elszállásolási viszonyok a művelt ember igényeit minden tekintetben ki nem elégíthetik s ő megtalálja azt a modern kényelmet, melyet pénzéért joggal megkívánhat”. (*Városok Lapja* XXII. Évfolyam 15. és 16. szám. 1927, p. 143)

A vendégforgalmi statisztikák alapján a legkiemelkedőbb év a Balaton esetében 1934 volt. A Balaton vendégforgalma soha nem volt még olyan nagy, mint 1934-ben. Az összeforgalom 145 064 vendég, melyből állandó vendég (tehát 3 éjszakánál tovább tartózkodó) 71 287, ideiglenes vendég 73 777, ami 27%-os emelkedést jelentett. Kiugró települések állandó vendég szempontból: Siófok, Keszthely, Balatonlelle, Balatonalmádi, Hévíz, Hévízszentandrás, Balatonboglár. (*Magyar Fürdőélet* 1935 1-2. szám)

Ezt a vendégforgalmat 1934-ben a hivatalosan bejelentett adatok alapján a Balaton mentén 269 szálloda és penzió összesen 5 659 szobával bonyolította le, melyek közül 3 462 szoba folyóvízes mosdóval volt felszerelve. Ez a közel hatezer szoba reprezentálja a Balaton idegenforgalmi értékét. A szobák száma azonban kevés és a szálloda-, penzióipar az egyre fokozódó forgalomnak – mely kis időre sűrűsödik össze – már csak nehezen tud eleget tenni és különösen az első osztályú szobák hiánya évről-évre érezhetőbbé válik. (*Magyar Fürdőélet* 1935. 13-14. szám)

A filléres vonatoknál említettek megvalósítását tűzte ki céljául az 1936. március 14-én a „Magyar Vendégforgalmi Szövetség”-gé (elnök: gróf Széchenyi Károly) átalakult Országos Magyar Weekend Egyesület, vagyis a társadalom szerény körülmények között élő rétegeinek, érdekeinek szolgálatát, a belső nyaralás előmozdítását és lehetővé tételét, az olcsó és mai kultúrigényeknek megfelelő nyaralás és pihenés elősegítését. E program keretében a „fizető vendég” hasznos intézménnyé fejlődhet Magyarországon is, ha ez megfelelő körülményekkel és felelősséggel szerveztetik meg.

Ennek kapcsán a „fizető vendég” fogadásáról, illetve szabályozásáról ír az újság, és közli a Balatoni Szállodások és Penziósok Egyesülete javaslatait, melyek a következők:

- Gyógy- és üdülőhelyeken szobát ellátás nélkül minden ház- és villatulajdonos bérbe adhat abban az esetben, ha azok tiszták, egészségesek és megfelelően berendezettek. A fizető vendéget fogadók tehát a helyi hatóság ellenőrzése alá helyezendők.
- A szobák bérbeadása azonban csakis a saját lakásának fel nem használt szobáira korlátozandó és hozzája más lakást, lakásrészeket igénybe venni nem szabad. Ugyanúgy a takarítást is a kiadónak kell végezni, arra személyzetet háztartása keretét meghaladóan igénybe nem vehet.
- Ellátást csak iparendéllyel rendelkező vendéglátó-iparos nyújthat.
- Ellátással kapcsolatos szoba-bérbeadással iparendély (iparigazolvány) nélkül csak olyan helyeken foglalkozhatnak, amelyek sem gyógy-, sem üdülőhelyek; és az érvényben lévő törvényes rendelkezéseket nem sértik.

- Ezekre azért lenne szükség, hogy a fizető vendéglátással foglalkozók is fizessenek adót, biztosítsák az elemi kényelmet, kultúrát és a kielégítő ellátást, és ne okozzanak erkölcsi kárt az idegenforgalomnak. (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1936. 7. szám)

Természetesen a korábban vázolt hiányosságok megszüntetéséhez, a fejlesztésekhez pénzre volt szükség, ezért a Baross Szövetség akciót kezdeményezett a fürdő- és üdülőhelyi szállodák és panziók bővítési és modernizálási költségeinek előteremtésére. A magyar királyi pénzügyminiszterhez intézett feljegyzésben javasolják, hogy addig is, amíg a szálloda és panzió bővítési hitel kérdése végleges rendezést nem nyer, átmenetileg bízza meg a m. kir. pénzügyminiszter a Pénzügyintézeti Központot, hogy biztosítsa az erre a célra szükséges mintegy három millió pengős átmeneti váltóhitelt, amelyet a Pénzügyintézeti Központ az érdekelt szállodások és panziósok, valamint az ezek megrendelése révén munkához jutó középipari és kereskedelmi szakmák csoportjainak bocsásson rendelkezésre a Magyar Nemzeti Banknál külön e célra hitelkeret igénybevételével. A nagyjelentőségű javaslat sorsa elé a magyar fürdő- és üdülőhelyek szállodásai és panziósai nagy várakozással tekintettek s érdeklődéssel várták a pénzügyminiszter döntését. A pénzügyminiszter kedvező döntése esetén a hitelfedezet felhasználásával sok helyen, de különösen a Balaton mentén még a tavasszal megkezdhetnék a szükséges kibővítési és modernizálási munkálatokat. (*Magyar Fürdőélet és Idegenforgalom* VII. évfolyam 1937 3-4. szám)

1938-ban a *Magyar Szállodás és Vendéglős* 12. számában jelenik meg egy újabb elemzés a hazai szállodásiparról. A cikk a következőképpen fogalmaz: „*a vendégforgalom szempontjából különösen nagy jelentőségű az ország szállodákkal, panziókkal s más vendéglátó intézményekkel való ellátottsága. ... 1937-ben az országban összesen 1 911 szállóintézmény volt található, ebből 1 252 volt szálloda, 462 panzió, 64 szanatórium, 110 üdülőotthon, 23 pedig egyéb szállóintézmény. Az összes szállóintézmények 23 681 szobával és 46 285 ágygal álltak a vendégforgalom rendelkezésére. ... Az ország turistáskodásra alkalmas vidékein 50 menedékház 1 496 ágygal és 508 szükségfekhelyel nyújtott lehetőséget a lakott helyektől távolabb fekvő vidékeken való éjjelezésre.*” (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938.12. szám p. 186)

Három számmal később elemzik a Balaton parti szálláshelyekkel kapcsolatos gondokat, bajokat. Megállapításaik a következők: „*... a magyar üdülő- és fürdőhelyek megteltek, de arra már kevesen gondolnak, hogy az előévad, sőt az egész idény átlaga mindenkép gyöngye volt a foglaltság nézőpontjából és alig ötvennapos szezonnak kell az aránytalanul megoszló terheket fődöznie. Hivatalosan mondták, hogy a Balaton mellett már 474 szálloda, panzió és üdülőház van, bennük 7 997 szoba, vagyis az egész ország férőhelyeinek 57.7%-a s ezenkívül 15 000 balatoni villában 22 123 szoba; de a propaganda anyagi fedezete és általában a kormányzati segítség – így közlik velünk – nincs arányban a Balaton jelentőségével.*” (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938. 15. szám p. 231)

Ezek a sorok is igazolják, hogy sok tennivalójuk volt a szállodák, szálláshelyek üzemeltetőinek, ha meg akartak felelni a vendégek elvárásainak, a kor követelményeinek. Sajnos a Balaton parti településeken ekkor még nincs csatornázás, ennek következményeként kevés a fürdőszobás, WC-s szoba, akkor, amikor például az USA-ban az újonnan épülő szállodák szobái már szinte kivétel nélkül saját fürdőszobával rendelkeztek.

A balatoni fürdőhelyek elnevezéseiben gyakran találhatók utalások a korábbi Monarchia-beli időkre, ismert nemzetközi üdülő- és gyógyhelyekre. Az 1940-es évek elején Siófokot „*Magyar Lidó*”-ként, Balatonfüredet a „*Szívujjok Mekkája*”-ként, míg Balatonalmádit „*Magyar Abbázia*”-ként említik a Balatont bemutató kiadványban. (*Balaton*, 1942)

Ahogy látjuk, annak ellenére, hogy a Balaton nagyon sok bel- és külföldi vendéget vonzott évről évre, sok bírálatot, fejlesztési javaslatot is kaptak a szálláshelyek. Az építész szakma korabeli nagyjai is megszólaltak a Balaton gondjai, hiányosságai, a fejlesztés ügyében.

PADÁNYI GULYÁS JENŐ építész-mérnök 1935-ben erős kritikával illette a Balaton parti szállásviszonyokat. Annak ellenére, hogy a Balatonnál megtalálhatók testületek üdülőházai, állami és fővárosi gyermekmenhelyek nyaralói, saját nyaralók és villák, de nincs jó minőségű szálloda, és „... *Európa legnagyobb tava körül található Európa legkezdetlegesebb szállói és vendéglői...*”, nagyon kevés a programlehetőségek száma, egyes településeken teljesen hiányoznak. Hévízzel kapcsolatban írja: „... *a szállóviszonyok százéves elmaradottságban éktelenkednek. Ide elsőosztályú gyógyszállót kellene építeni.*” (PADÁNYI GULYÁS J. 1935 p. 6)

Két másik műépítész, GOTHARD ZSIGMOND és JANKÓ GYULA nyolc évvel később is hasonló véleményt formál meg a balatoni szállodákkal kapcsolatban. Úgy találták, hogy a Balaton partján a nagyközönség rendelkezésére álló korszerű tökéletes szálloda még nem épült, még legjobbnak a földvári Sellőszállót tartották, annak ellenére, hogy annak alaprajza is sok kívánni valót hagy hátra. Szerintük a Balatonnak szüksége van 8-10 darab, 60-100 ágyal rendelkező vízparti szállodára, különösen a zalai parton, mert az sokkal elhanyagoltabb szállodák szempontjából. Az északi széltől védett helyeken a zalai hegyek lábánál legtovább lehet élvezni az őszt és lehet vitorlázni, télen pedig jégvitorlázni, ami igen fejlődőképes sportág. Eddig megfelelő téli üzemű szállodák hiányában csak Füred és a kenesei fővárosi üdülő jöhetett számításba, ahol az elhelyezési lehetőségek sok szempontból már nem teljesen korszerűek. Így a fővárosi üdülő elhelyezése a szelek szempontjából nem teljesen megfelelő, külső megjelenése pedig a 900-as évek nem tetszetős stílusában készült. A somogyi oldalon egy külön szállodatípust kell kialakítani, mert a délkeleti tájolású szobáknak nincs kilátásuk a Balatonra, a Balatonra néző szobák pedig észak-nyugatra nyílván, ki vannak téve az erős északi szeleknek és csak estéli napot kapnak. Itt is megfelelne a St. Tropezben, a Riviérán alkalmazott keresztmetszethez hasonló megoldás, mert az újabban a somogyi parton épülő szállodáknak az az elrendezése, hogy a középfolysós épületet a Balatonra merőlegesen állítják, hogy mindkét oldali szobasornak legyen némi balatoni oldalkilátása, hibás, mert a délnyugati tájolású szobák kibíthatatlanul melegek a kánikulában, az északkeletiek pedig – nem kapván egyáltalán napot, ezzel szemben annál több északi szelet – egészségtelenek. Mindenesetre nagy érdekek fűződnek ahhoz, hogy ezeket a fürdőket mielőbb vízvezetékkel és csatornázással is ellássuk és rendezési terveiket soron kívül elkészítsük, nehogy mint a Balaton I. világháború utáni fejlődésénél, a rendezéssel itt is elkéssünk és a román megszállás balkáni jellegű rendezetlen fejlődését folytassuk. (GOTHARD Zs., JANKÓ Gy., 1943.)

ÖSSZEGZÉS

A Balaton szállásadásának története a XVIII. század közepétől követhető nyomon írásos emlékek alapján. Ennek első kétszáz éve egy lassan induló, de az 1930-as évekre igen felgyorsuló növekedést

mutat. A Balaton földrajzi adottságai, természeti képei, jelenségei nagyon jó turisztikai vonzerőt kínálnak. A tó vize, a két part közötti különbségek, az évszakok egyedi vonásai, a feltörő gyógy- és meleg vizek, a klimatikus viszonyok, a napsütés vonzzák a vendégeket.

A szálláshelyek, a tó turizmusának fejlődésében nagy szerepet játszott a közlekedés különböző ágainak átalakulása is. A gőzgépek megjelenése után forradalmi változások következtek be: a vitorlás hajókat felváltották a gőzhajók, megjelentek a gőzmozdonyok vontatta vasúti szerelvények, a robbanómotor feltalálása után a gépjárművek – személy- és tehergépjárművek – és a XX. század elején a repülőgépek. Ezek a tó megközelítését könnyebbé és gyorsabbá tették. Előbb a déli, majd több mint negyven éves késéssel az északi part teljes hosszában megindult a vasúti közlekedés, néhány órára csökkentve az üdülő- és gyógyhelyek megközelítését. A vízi közlekedés is felgyorsult a gőzhajók, majd a motoros hajók megjelenésével. A közutakon a lovas kocsikat felváltották a gépjárművek. Az 1930-as évekre pedig a repülőgépek, hidroplánok is megjelentek a Balaton légtérben.

A szállásadás története három időszakra bontva követhető végig az 1740-es évek végétől a II. világháborúig. A kezdeti időszak 1848-49-ig tartott, és jellemzője a kevés szálláshely, kis kapacitással, kevés helyen. Ennek az időszaknak a legismertebb és leglátogatottabb helye Balatonfüred volt, ahol a szellemi és politikai elit is megjelent.

A Bach-korszak és a trianoni békediktátum közötti időszakra kezdetben a lassú növekedés volt jellemző, ezen a területen alig lehetett érezni a kiegyezés hatását, a gyorsulás a millenniumi ünnepek előtti és utáni időkben következett, a déli parton kicsivel előbb, az északi parton a vasúti pálya megépülése után jelentkezett. Balatonfüred mellett Keszthely és Hévíz voltak az északi part vezető települései, a déli parton Siófok fejlődött leginkább a szállásadás területén. Az 1910-es évekre még így is megsokszorozódott a szálláshelykínálat kapacitása, és az üdülőhelyek száma.

A harmadik időszak nehéz politikai terhekkel kezdődött, Trianon következtében jelentősen csökkent az ország területe. Ennek megfelelően néhány év megtorpanás következett be a Balaton iránti érdeklődésben, ezzel összefüggésben a fejlesztésekben. Ezt követően azonban kezdett újra éledni a tó iránti érdeklődés, egyre többen és többen keresték fel a Balatont, ami azt eredményezte, hogy megkezdődtek ismét a fejlesztések. A hagyományosnak nevezhető szállodák és panziók mellett megjelentek a turista- és menedékházak, a légsátrak, a magánszálláshelyek, az üdülők, szanatóriumok, sporthorgásztanyák, ifjúsági táborok is. Több településen voltak biztosítók által üzemeltetett nyaralók, társaságok tagjainak fenntartott szálláshelyek. A szálláshelyek az elszállásolás és étkezés mellett több szabadidő eltöltési lehetőséget kínáltak, úgymint golf, vízi sportok, tenisz, kaszinó. Áraikban a szezonális, egyéni és csoportos kedvezmények jelentek meg, fél- és teljes panziós ellátás is bekerült az igénybe vehető szolgáltatások körébe. A szállodák azonban több hiányossággal rendelkeztek. Kevés volt a saját fürdőszobával rendelkező szoba, alig volt minden évszakban nyitva tartó szálloda, nem volt csatornázás a településeken, nem volt megfelelő kapacitás a megnövekedett kereslet kielégítésére. A MÁV a harmincas években beindította a filléres vonatokat, melyek a hazai vendégek belső utazásait segítették sokak számára elérhető áron. A harmincas évek közepén három év alatt a balatoni szobakapacitás több mint 70%-os, az ágyszám pedig 40% feletti növekedést mutatott, de még így sem tudott megfelelni a vendégszám emelkedésének.

Az időszak utolsó néhány évére a II. világháború eseményei nyomták rá bélyegüket, megcsappant az érdeklődés és az utazási kedv, az embereknek nem volt pénzüik, lehetőségük az utazásra, így az idegenforgalom majdnem teljesen leállt.

Fellendülés csak évekkel a II. világháború befejezése után következett be, de ezek az évek már egy új tanulmány fejezeteit jelentik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1907. évi XX. törvénycikk a balaton-vidéki vasut megépítéséről
- A Magyar Szent Korona országainak Gyógyfürdői és Gyógyforrásai* Prospektus gyűjtemény Országos Balneológiai Egyesület 1911 Budapest 9. oldal
- Balaton* 1942 A m. kir. Balatoni Intéző Bizottság kiadása M. kir. Honvéd Térképészeti Intézet
- Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Hosszú Távú Területfejlesztési Konceptió 2020-ig* Balatoni Integrációs Közhasznú Nonprofit Kft. 2009. 48-49. oldal
- BOLEMANN I. 1900. *A balatonparti fürdők és üdülőhelyek leírása* Budapest, Kilián p. 55
- CHOLNOKY J. 1929: *Magyarország földrajza* Franklin-Társulat reprint kiadás Kráter Pomáz 2010
- CHOLNOKY J. 1929: *Magyarország Földrajza* Tudományos Gyűjtemény 101 Danubia Könyvkiadó Dunántúl Egyetem Nyomdája Pécs
- CSAPÓ KATALIN, RÉDEY JUDIT, STRAUB DEZSŐ *Sztárvendég* Bookmarket Kft. Innova-Print Kft. 95. oldal
- FAZEKAS M. 2005: *Az Észak-balatoni vasút története, 1909–1999* Balatonfüred Városért Közalapítvány Balatonfüred
- FEKETE G. (összeállította) 1941. *Magyarország Szállodáinak Névjegyzéke* Globus, Budapest
- FRISNYÁK Zs. 2001 *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000* História – MTA Történettudományi Intézete Budapest
- GOTHARD Zs., JANKÓ Gy. 1943. *Üdülők és sportszállók tervezése – építése* Mérnöki Továbbképző Intézet Királyi Magyar Egyetemi Nyomda Budapest
- Gyorstájékoztató KSH *Kereskedelmi szálláshelyek forgalma* 2014. 12. 8. sorszám: 158.
- HORVÁTH J. 1943. *Balatonlelle története* Egyházmegyei Könyvnyomda, Veszprém 171. oldal
- Idegenforgalmi értekezlet Balatonfüreden* in *Városok Lapja* XXII. Évfolyam 15. és 16. szám. 1927. július 1. Budapest 153. oldal
- MAGYAR FÜRDŐÉLET* 1935. 1-2. SZÁM
- MAGYAR FÜRDŐÉLET* 1935. 13-14. SZÁM
- MAGYAR FÜRDŐÉLET ÉS IDEGENFORGALOM* VII. ÉVFOLYAM 1937 3-4. SZÁM
- MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS* 1936. 7. SZÁM
- MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS* 1938.12. SZÁM
- MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS* 1938. 15. SZÁM
- MÁTRAI R. 1914 *II. Balaton. in Kárpátoktól–Adriáig Kirándulási Útmutatók.* Magyar Földrajzi Intézet Részvénytársaság Budapest 29-30. oldal
- PADÁNYI GULYÁS J. 1935. *Idegenforgalom és építészet* különnyomat A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 1935. december 15-i, 51-52. számából Stádium Sajtóvállalat Rt. Budapest

SÁGI J. 1902. A Balaton írásban és képben A Magyar Tengernek és vidékének leírása a Balatoni Fürdő- és nyaralóhelyek elfogulatlan és kimerítő ismertetése Keszthely, A „Keszthelyi Hírlap” kiadása p. 346

SCHUCHMANN G. – KISGYÖRGY L. 2001. *Közlekedésszervezés - utak* Műegyetemi Kiadó Budapest

TÖRZSÖK A.-SIPŐCZ M. 2010: Keszthely idegenforgalma 1909-ben és száz év elteltével 2009-ben. Modern Geográfia (2.) 30 p.

<http://www.hajokanno.hu/tortenelem.html> (2011. 07. 31.)

http://www.tihany.hu/hu_muemlekek.htm (2011. 07. 31.)

<http://www.zalaszam.hu/utikonyv/keszth.htm> (2011. 07. 31.)