

Utazás a balatoni tervvázlatok körül*

<https://doi.org/10.56944/multunk.2026.1.10>

Amikor először kalandozott el tekintetem a *Vörös Riviéra* vitorlášhajókkal ékes borítóján, rögvest azon kezdtem el tőprengeni, vajon lehet-e még valami újat mondani a Balatonról? A „magyar néplélek tükréként” is emlegetett tó generációkon át egyet jelentett a nyár és a lángosillatú vakáció képével. Megannyi nemzedék tekintete barangolta be a horizontot a déli part szelíd lankáitól, lassan mélyülő széles strandjaitól egészen az északi part kacskaringós hegyormaiig és a tihanyi apátság mindenkor iránytűként szolgáló tornyáig. Az elmúlt századok folyamán számtalan költőnk, írónk és képzőművésznk próbálta megfejteni a nap minden órájában más és más árnyalattal bíró „balatonzöld” víztükör titkát és már az újkortól fogva egyre másra láttak napvilágot a balatoni élővilágról szóló tudományos értekezések. S e tekintetben a geológia és a biológia mellett a történetírás sem maradt adósa a tájnak.¹ Ám a *Vörös Riviéra. A Balaton a Kádár-korszakban* című kötetében Rehák Géza sajátos szemszögből kívánja bemutatni a Balaton történetének egy bizonyos szeletét, amely ismertető fókuszában az 1960-as évek

* REHÁK Géza: *Vörös Riviéra. A Balaton a Kádár-korszakban*. Jaffa Kiadó, Budapest, 2024. 223 p.

¹ Noha maga is történeti forrásnak minősül, e sorból szinte kihagyhatatlan báró Eötvös Károly nevezetes, szépirodalmi igényességgel megírt műve. Eötvös Károly: *Utazás a Balaton körül*. Vitis Aureus, Veszprém, 2007. Az utóbbi évekből pedig érdemes kiemelni a tó 19–20. századi történetével foglalkozó Kovács Emőke munkásságát. Lásd: Kovács Emőke: *A régi idők Balatonja. Egy különös táj különös története*. Széphalom Könyvműhely, Budapest, 2013.

építészeti koncepciói, az üdülőkörzetre vonatkozó rendezési tervek, illetve az ezek körül zajló országos és regionális szintű politikai-ideológiai viták állnak.

Alcímével ellentétben a *Vörös Riviéra* nem törekszik átfogó jelleggel bemutatni a tó Kádár-korra eső történetét. Az eredetileg doktori disszertációként megszülető kötet hat fejezetben vázolja fel a balatoni üdülőkörzetre vonatkozó koncepcionális szemlélet kialakulását és felemás megvalósulását, különös tekintettel annak legintenzívebb időszakára, az 1960-as évekre. S mindezt annak tudatában teszi, hogy „az ország első számú üdülőkörzete alapvetően a Kádár-kor szülötte” (11.). Az ekkor kiépült úthálózat, településrendezés és infrastruktúra napjainkban is a tóparti falvak és városok fejlesztési lehetőségeinek alapját képezik, továbbá ez volt az az időszak, amelynek építkezései „alapvetően változtatták meg a Balaton-part arculatát” (132.). Az Anna-báloknek is rövid ideig otthont adó Hotel Annabella, a vörösberényi dombok ölelésében tornyosuló Auróra Szálló (napjainkban Hunguest BÁL Resort), a siófoki Aranyparton már megszűről is kivethető szállodasor, vagy a romantikus naplementékről és fülledt nyári szerelmekről tanúskodó boglári Gömbkilátó mára a Balaton megkerülhetetlen építészeti örökségévé vált, s ez még akkor is így van, ha a kortárs „közfelfogás nem tulajdonít különösebb értéket a Kádár-kori balatoni épületeknek, és általában esztétikusnak sem találja őket” (135.).

Mindez persze nem egyik napról a másikra következett be. A „magyar tenger” tudatos turisztikai fejlesztése a 19. század derekán vette kezdetét, s ez elsősorban a gyógyhelyek – példának okáért Balatonfüred vagy Balatonalmádi – feljutásában öltött testet. A trianoni békeszerződést követően a tó és környéke még inkább felértékelődött a hazai közönség szemében, nem véletlen tehát, hogy a Balaton már a Horthy-korszak legelején, 1921-ben saját kormánybiztost kapott. Tíz év múlva aztán életre hívták a Magyar Királyi Balatoni Intéző Bizottságot, amely „a két világháború között széles körű tevékenységével elévülhetetlen érdemeket szerzett a Balaton-környék felvirágoztatásában” (21.). A tó és vonzáskörzetének egységes elvek mentén történő, koordinált fejlesztése tehát már az 1930-as években is igény volt nemcsak

a térségbeli szereplők, de a központi akarat részéről is, azonban a tervek szárba szökkenését ellehetetlenítették a második világháború súlyos véráldozatokkal és anyagi károkkal járó harcai. Az átmeneti években újjászervezett Balatoni Intéző Bizottság (BIB) jórészt csak a romok eltakarítását és a rend helyreállítását tudta garantálni az 1950-es évek hajnalára, amikor is a Rákosi-korszak erőszakos államosítása, átgondolatlan gazdaság- és társadalmpolitikája ismételten béklyóba kényszerítette a töérrt felelősen cselekvő szervezetet és embereket.

Paradox módon a Balaton számára az új lehetőséget a 20. századi magyar történelem egyik legfelemelőbb, ugyanakkor legtragikusabb eseménye, az 1956-os forradalom és szabadságharc jelentette. A Szovjet Hadsereg hathatós támogatásával hatalomra jutott, regnálása kezdeti időszakában erőteljes terrort alkalmazó Kádár-kormány ugyanis minden erőfitogtatás ellenére kénytelen volt legalább részlegesen szembenézni az előző évtized túlkapásaival és a harcok után itthon maradt lakosság soraiban felgyűlemlett, igen mély frusztrációval. Ennek feloldására tett átfogó hatalmi kísérlet volt a propaganda minden szintjén hangsúlyozott életszínvonal-politika 1957 tavaszától, amely olyan társadalmi szelepeket kívánt megnyitni a mindennapi élet terén, mint a korábban felejtésre és megvetésre méltó divattal való foglalkozás, a modernnek és korszerűnek hangoztatott, a tömegek számára elérhető lakhatás és otthonteremtés igénye, vagy a szocialista realizmus ígája alól némiképp felszabaduló új és kortárs művészeti áramlatok hazai szcénában való engedélyezett megjelenése. S ebbe a sorba illeszkedett az olcsó és széles körben elérhető állami üdültetés is, amelynek elsődleges színteréül Közép-Európa legnagyobb tavát, a Balatont és annak környékét szemelték ki a legfelsőbb szinteken.

A központilag kiadott ukázt hamar tettek követték. A *Vörös Riviéra* lapjain kellő alaposággal elevenednek meg az 1950–1960-as évek fordulóján lezajló szakmai és elméleti viták a tóval kapcsolatos lehetséges koncepciókról és fejlesztési irányokról. A koncepcionális jelző kidomborítása nem véletlen, az 1957-től ismételten felálló régi-új Balatoni Intéző Bizottság (BIB), továbbá az ugyanebben az évben kinevezett Balaton környéki főépítés

ugyanis „egyszerű, egyúttal korszerű megoldások alkalmazására” törekvő (140.), tudatosan felépített tervvázlatokban kívántak gondolkodni, mely szemlélet egyszerre táplálkozott a tó iránt elkötelezett főépítész, Farkas Tibor világlátásából és az évtized végén új lendületet kapó szocialista modernizáció szellemiségéből. Ez az egyszerűség és korszerűség égisze alatt zajló, a modernitás címkéjét zászlójára tűző attitűd nem csak az üdülőkörzet fejlesztésében bontotta ki szárnyait, hanem alapmechanizmus szintjén ugyanezek a tendenciák érvényesítették hatásukat az akkori lakberendezés vagy épp a divat, valamint az öltözködés terén is. Ez pedig a hatvanas évek folyamán egy felemás kor sajátossága lett, jóllehet a tervezőasztalokon megálmodott – 1965-ben a Sir Patrick Abercrombie-díj² révén komoly presztízzsel bíró nemzetközi elismerésben részesült – balatoni elképzelések a valóságban gyakorta teljesen más képet festettek.

A tervvázlat ugyanis hiába emelkedett kormányhatározat rangjára 1963-ban, annak teljes körű és fokozatos kivitelezését, illetve megvalósulását megannyi torzulás és probléma kísérte. Az ingatag lábakon álló tervgazdaság miatt az évtized elejére a Kádár-rendszer is felismerte a turisztikában és kiváltképp a valutával fizető nyugati látogatókban rejlő gazdasági potenciált, így a Balaton gyorsított ütemű kiépítése mindinkább előtérbe került. A szolgáltatások egyidejű és néhol rohamtempóban történt kialakítása sok helyütt mellőzte az organikus fejlődést, valamint számos esetben nem állt szinkronban a táj adottságaival, miközben „a szolgáltatások tárgyi-technikai feltételeit biztosító infrastruktúrákat az egész korszakban alultervezettség és alulfinanszírozottság jellemezte” (41.). A minőség kontra mennyiség közötti vitákat gyakran Budapest zárt ajtóí mögött, csak a pillanatnyi érdekeket és személyi befolyásokat fi-

² A Sir Patrick Abercrombie-díjat 1961-ben alapította az Építészek Nemzetközi Szövetsége. Az eleinte két-, majd később háromévente odaítélt elismerésben a kiemelkedő városépítészeti és területrendezési munkásságukért építészek, illetve építészirodák részesülhetnek. Hat évtizedes fennállása óta Magyarországon egyedül Farkas Tibor és csapata nyerte el ezt a rangos elismerést 1965-ben.

gyelembé véve döntötték el, s ennek a „húzd meg-ereszd meg” típusú játszmaéknak volt emblemátikus alakja a nagy hatalmú Veszprém megyei pártvezető, Pap János, vagy az 1964-ben végül letartóztatott Onódy Lajos,³ aki minden negatív zöngé ellenére igen komoly eredményeket ért el a déli part és kiváltképp Siófok környékének felfuttatásában. Intézményi szinten pedig a kötéshúzás legfőbb letéteményesei a tó fejlesztésére szánt anyagi erőforrások fölött marakodó Belkereskedelmi Minisztérium – és azon belül is a Vendéglátóipari Főigazgatóság –, illetve az 1964-ben önálló szervként felálló Országos Idegenforgalmi Hivatal voltak. Mindamelllett persze, megyei szinten Somogy és Veszprém is komoly lobbitevékenységet folytatott a pénzügyi támogatások megszerzéséért, de leginkább azok megfelelő érdekek mentén történő elosztásáért. A színpalak mögött zajló politikai küzdelmekbe a kötet második fele enged érzékletes betekintést, egyaránt megmutatva az adott helyzetben rejlő komikumot és tragikumot.

Az elkészült tervvázlatok egyik, hosszú távon ható sajátossága volt a tóparti települések tipizálása és kategóriák szerinti beosztása. Az 1960-as években kialakított csoportosítás három főbb típusba sorolta a balatoni falvakat és városokat. Az első kategóriába tartoztak az úgynevezett tömeglecsapoló-helyek, ahol elsősorban a hazai igényeket kiszolgáló nagyobb strandok és vendéglátó-ipari egységek (kombinátok) jöttek létre. Balatonalmádi, Fonyód és a városi rangot 1968-ban elnyerő Siófok is a fekete körrel jelölt csoportba tartozott. A második – kék körrel jelölt – csoportot a nemzetközi érdeklődésre is számot tartó gyógyüdülő-helyek és szórakozási célra kijelölt települések alkották, amelyek közé elsősorban Balatonföldvárt, Balatonfüredet, Keszthelyt és Hévízt sorolták. A harmadik csoportba a hétvégi kirándulóhelyek tartoztak, köztük olyan napjainkban is közkedvelt úticélokkal, mint Tihany, Badacsony vagy Szigliget. Érdekesség, hogy a közvetlenül a tó partján fekvő települések közül egyedül az 1920-as évek óta kiterjedt vegyiparral rendelkező Balatonfűzfő került

³ Onódyról lásd TISCHLER János: Az Onódy-ügy, 1964. In: RAINER M. János (szerk.): „Hatvanas évek” Magyarországon. 1956-os Intézet, Budapest, 2004. 239–271.

rendszeren kívülre, amely döntésben komoly szerepet játszott a Fűzfői-öbölbe települt nehézipari jelenlét. A kategorizálás önmagában véve nem bizonyult volna elvetendő ötletnek, ám ahogy az a szocialista iparvárosok esetében is történt⁴, ez a fajta rögzítettség az 1970–1980-as évekre is meghatározta, vagy épp elsovasztotta az adott település előtt álló lehetőségeket, függően a helyi vezetés lobbijától és agilitásától.

Az 1960-as évek beruházásai alapvetően határozták meg a kései Kádár-korszak további fejlesztéseit, ami a már fentebb vázolt problémák mellett előidézett még egy súlyos gondot: a környezetszennyezést és a tájrombolást. Az 1965-ben mozikba kerülő *Szerelmes biciklisták* című film ikonikus képsora, amikor a balatoni utakon kerékpározó fiatalok szinte teljességgel beépítetlen, zöldellő tájon tekeregnek. A filmvásznon megjelenő ifjonti szabadság e gondtalan felvételét nemhogy napjainkban, de már az 1970-es években is nehezen lehetett volna elképzelni. A tó és környéke ugyanis az 1960-as évektől egyre bővülő mértékben benépesült. A kiemelt beruházások, partfeltöltések és terepelrendezések mellett legalább olyan mértékű problémát jelentett a földművelés itteni, évszázados rendjét megtörő kollektivizálás okozta sokk és veszteség, amely alapjaiban bolygatta föl a Balaton környékének ökoszisztémáját. A hegyközségek eltörlésével és a parlagon hagyott kis parcellák zártkertesítésével és átgondolatlan, illetve tömeges osztogatásával nemcsak az ősi borvidékek szenvedtek el súlyos csapásokat, hanem az intenzív művelés alatt álló kertek is, a problémákat pedig tetézte a balatonfűzfői Nitrokémia üzeméből származó műtrágya nagy mennyiségű megjelenése a vízben és a talajban egyaránt. S ennek korántsem csak a korszak szlengje által jól ismert „fűzfői bűz” lett a következménye, hanem egyes esetekben – jelesül 1965-ben – komoly halpusztulással járó természeti katasztrófák is bekövetkeztek. De ugyancsak e korból eredeztethető a tó egyre radikálisabb méreteket öltött vízszintingadozása, amelyért a zsúfolt nyári szezonok mellett legalább annyira felelős volt a tó

⁴ GERMUSKA Pál: *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet, Budapest, 2004.

specifikumának mind kevésbé megfelelő Balatonfüredi Hajógyár tevékenysége is. S ezen problémák túlnyomó többsége 2026-ban is égetően fontos, megoldásra váró gondot jelent a Balaton jövője és fenntarthatósága kapcsán. A megoldás felé vezető út egyik lépcsőfoka pedig az ide vezető történeti okok alapos megismerése és feltérképezése lehet.

Mindazonáltal a Kádár-korszak első évtizedének kulcsbe-ruházásai és ekkortájt épült turisztikai létesítményei tengernyi emlék őrzői. Az emlékezet mellett a tó víztükre, valamint az arculatában megújult balatoni városok és falvak az 1960–1980-as évek folyamán számtalan reklámban, hirdetésben, filmhíradóban és képzőművészeti alkotásban bukkantak fel. A bolgár és román tengerparti nivót megidéző Marina Szálló bárjában forgatták az 1969-es kasszasiker, *A veréb is madár* legendássá vált sztriptízz jelenetét, amely utóbb a Kádár-kor groteszk kettős mércéjének egyik példázatává vált, míg a Balatonalmádiban található Auróra Szálló egy *Szerelmesfilm* erejéig sokak által mégis felismerhető módon franciaországi üdülőhelyé alakult át. Ennek a periódusnak köszönhetjük nemcsak a Dunántúl, hanem Magyarország első közművesített sátortáborait, és ugyancsak a hatvanas években jelentek meg jugoszláv típusminták alapján az első ABC-k is a településeken. A korszak nevezetes vendéglátóhelyei közül mindenképpen említést érdemel a napjainkban újranyitott badacsonyi Hableány, illetve a Csipkerózsika-álmából felébresztett, Callmeyer Ferenc tervezte Tátika Étterem, amelyek nemcsak a szocialista modernizáció, hanem a kortárs európai építészet trendjeihez való visszakapcsolódás jelképei is lettek a hatvanas években.

Összességében elmondható, hogy Rehák Géza kötete a maga nemében hiánypótló alkotás, amely tömör és precíz megfogalmazásával végigvezet bennünket az 1950–1960-as években keletkezett, de a valóságban csak félkész állapotban megvalósuló balatoni tervvázlatok világán, miközben bepillantást enged a háttérben meghúzódó ideológiai és gazdasági nézeteltérések szövevényeibe. A *Vörös Riviéra* nemcsak betekintést kíván adni közös kincsünk, a Balaton egy sajátos metszetén keresztül egy adott korszakra vonatkozóan, hanem a történetírás eszközével

próbál meg a sorok között érzékenyen reflektálni a tó elődöktől örökölt problémáira és ezáltal a jövőben ránk váró feladatokra. S erre a fajta komplex és felelősségteljes szemléletre igen nagy szükség van a 21. század kihívásokkal teli, korforduló érzetét adó világában.

Tömő Ákos