

Az idegenforgalom környezettörténete a hidegháborús Magyarországon és Jugoszláviában

Tanulmányunkkal egy új tudományterület, a turizmus környezettörténetének mélyebb megértéséhez kívánunk hozzájárulni úgy, hogy a hidegháború alatti idegenforgalmi-környezeti változások vizsgálatára összpontosítunk Magyarországon és Jugoszláviában, a szovjet blokk két, talán leginkább liberálisnak mondható államában, ahol a turizmus fejlesztése stratégiai fontosságú iparággá vált. Ma még a Kelet-Európával foglalkozó környezettörténeti irodalomban nem tisztázott megfelelően, hogy az államszocialista rendszerek miként próbáltak egyensúlyt teremteni a természeti erőforrások turisztikai hasznosítása és a természeti értékek megőrzése között. Cikkünk azt a napjainkban is rendkívül aktuális problémát vizsgálja a két egykori államszocialista ország példáján keresztül, miként feszült egymásnak, illetve fonódott össze az idegenforgalom fejlesztése és a természeti környezet megőrzése. E kérdés vizsgálatával reményeink szerint tisztázható, milyen motivációk irányították a magyar és jugoszláv szereplőket a természet turisztikai erőforrásként történő felhasználása során, és hogyan hatott tevékenységük a természeti környezet megóvására, illetve kiaknázására.

Tanulmányunk a környezettörténet és a turizmus kapcsolatrendszerének kérdésével indít, majd részletezi az idegenforgalom fejlődését és a kapcsolódó környezeti változások történetét két konkrét esettanulmányon, a Balaton és a Kvarner-öböl elemzésén keresztül. Megvizsgáljuk és összevetjük az idegenforgalom, a mezőgazdaság, az iparosítás, valamint az urbanizáció eltérő és gyakran egymással összeütközésbe kerülő szempontrendszerait az államszocializmus keretében. Írásunk relevanciája kettős. Egyfelől esettanulmányaink kapcsolódnak a nemzetközileg is új és egyre népszerűbb turizmus környezettörténeti irodalmához, emellett a hidegháborús Kelet-Európa idegenforgalma-környezettörténete részletesebb megismeréséhez is. Másfelől szeretnénk hozzájárulni a tudományterületeken átívelő turisztikai kutatásokhoz úgy, hogy elemezzük az idegenforgalom történetében megjelenő természeti változásokat, amelyek részben ráépültek a már meglévő ipari és mezőgazdasági struktúrákra, részben összeütközésbe kerültek azokkal. E kérdéshez kapcsolódva megvizsgáljuk az államszocialista rezsimek gazdasági-politikai dinamikáját és dilemmáját a tekintetben, mit részesítsen a rezsimek előnyben: a szocialista fejlődés klasszikus céljait, mint az iparosítás és a mezőgazdaság, vagy a profittermelő, kemény valutát hozó mainstream turizmust; továbbá azt is elemezzük, milyen természeti-környezeti változásokkal járt valamely szektor preferálása.

TERMÉSZETI KÖRNYEZET ÉS/VAGY IDEGENFORGALOM?

A Szovjetunió hanyatlásával és bukásával a „szovjet környezetvédelem” mint jelenség egyenértékűvé vált a természet pusztításával. A természet és a társadalom szocialista megközelítésének elítélése és elutasítása egyre népszerűbbé vált az 1990-es évekre, számos kutató kötötte össze a természet leigázását és az ökocídiomot az egykori kelet-európai kommunista országokkal.¹

A Szovjetunió összeomlása után egy-másfél évtizeddel a kelet-európai környezetvédelem új, árnyaltabb olvasata is megjelent. Az egyik első és azóta is nagy hatású teória a magyar származású Gille Zsuzsától származik, amely szerint tudományosan nem megalapozott az államszocializmust szimplán környezetszennyezőnek beállítani, továbbá félrevezető az az 1990-es években született és azóta is népszerű megközelítés, mely a „mocskos” kommunizmust a „tisza” kapitalizmussal állítja szembe.² Gille és később sokan mások a hidegháborús Kelet-Európa környezettel való kapcsolatának „rehabilitálását” szorgalmazták. E megközelítéshez jelen tanulmány is csatlakozni kíván azzal, hogy a magyar és a jugoszláv államszocialista rezsimek környezettel való kapcsolatát politikailag motivált szemantikusok helyett a társadalom és a természeti környezet kapcsolatának – valamennyi történelmi korszakra jellemző – komplexitásában kívánja értelmezni.³

A II. világháború után az idegenforgalom a globális gazdaság dinamikusan fejlődő területévé vált. A turizmus infrastrukturális beruházásokon, valamint az emberek mobilitásán és más tevékenységein keresztül megváltoztatta a természeti környezetet a világ majd minden részén, a szocialista blokkot is beleértve.⁴ A gyors és sokszor drámai változások eredményeképpen a turizmus számtalan gazdasági, társadalmi, kulturális és környezeti vitát idézett elő az elmúlt évtizedekben. Ezekre a komplex társadalmi diskurzusokra reagált a környezettörténet is. A turisztika környezettörténetének egyik első képviselője, Scott Moranda szerint:

„Az idegenforgalmat vizsgáló történészek általában a gyönyörű és költői tájakat kívánják bemutatni, azonban a környezettörténet utóbbi éveinek kutatásai már új mélységeket és összefüggéseket is láttatni kívánnak. [...] Számos környezettörténész azt hangsúlyozza, hogy a környezeti változások jelentősen formálták az emberi történelmet, ugyanakkor a társadalmak úgy igyekeztek megváltoztatni a természeti világot, hogy az tükrözze kulturális preferenciáikat, illetve kielégítse gazdasági vágyaikat.”⁵

¹ Az ökocídium olyan emberi tevékenység és bűncselekmény, amely jelentősen károsítja az ökoszisztémákat vagy a növény- és állatfajok jólétét. Az ENSZ egyelőre még nem fogadta el az ökocídiomot nemzetközileg büntetendő bűncselekményként. A témáról: Auer (ed.) 2004; Bohi 1994; Feshbach–Friendly 1988; Hicks 2005; Josephson et al. 2013; Josephson 2014; McCuen–Swanson 1993; Scott 1998; Ziegler 1987.

² Gille 2007.

³ Brain 2011; Brain–Pál 2019; Bruno 2016; Dominick 1992; Gille 2007; Janáč 2020; Pál 2017b; Pavlínek–Pickles 2000.

⁴ Grandits–Taylor (eds) 2010.

⁵ Moranda 2015: 270.

A természeti környezet és a turizmus konfliktusokkal terhes kapcsolata, az idegenforgalomban érdekelt települések, állami szervek és egyéni aktorok közötti érdekellentétek egyre összetettebb problémát jelentettek a II. világháború utáni magyar és jugoszláv rezsimnek is. E konfliktusok gordiuszi csomója az volt, hogy az államszocializmusban (is) a turizmus részben a saját természeti erőforrásokra és a létrehozásukban szerepet játszó épített örökségre, azok folyamatos felhasználására támaszkodott. Ennek eredményeképpen és paradox módon mind az érintett természeti környezet, mind az épített örökség folyamatos védelemre és állagmegóvásra szorult, hogy azok az idegenforgalom miatt minél kisebb mértékben károsodjanak.⁶

A fenti dilemma számos, turizmussal foglalkozó szakembert foglalkoztatott a hidegháború során. Az 1980-as évek elején Anthony Travis, a Birminghami Egyetem professzora például azzal érvelt, hogy az idegenforgalom fejlődése nem alapulhat csupán a keresleten, mivel ez a természeti erőforrások fenntarthatatlan felhasználásához vezetne. Azt javasolta, hogy az egymásnak feszülő erők „kiegyensúlyozása érdekében, az erőforrás-felhasználás korlátozása” mellett széles körű tervezési program valósuljon meg, amely korlátozza és irányítja az idegenforgalom növekedését, annak érdekében, hogy az fenntartható szinten maradjon, és figyelembe vegye az „ember hosszú távú érdekeit”.⁷

Travis nézetei sok tekintetben egybecsengtek a Kelet-Európában is egyre népszerűbb turisztikai tervezés elképzelésével, ám meglehetősen antropocentrikusak voltak. Magyarországon és Jugoszláviában szép számmal akadtak azonban olyan szakemberek, akik a természetet nem a társadalom alárendelt, alávetett egységének, hanem sokkal inkább partnerének és „alkotótársának” tekintették. Franjo Gašparović jugoszláv-horvát közgazdász – az ENSZ által támogatott, az Adriai-tenger partjának védelmét célzó projekt igazgatója az 1970-es években – úgy vélte, hogy ha a turizmust megfelelően közelítik meg, az képes lehet a környezet „nagy szövetségésévé” válni, különösen a környezetszennyezés csökkentésének kérdésében.⁸

Gašparović megfontolásai a Kádár-korszak Magyarországon is relevánsak voltak, amely egy különösen érzékeny ökoszisztémát, a Balatont és környékét fejlesztette a „legvidámabb barakk” idegenforgalmi zászlóshajójává. Gašparovićéhoz több szempontból hasonló véleményt fogalmazott meg Máté Ferenc és Láng István agrokémikus, amikor a környezet és a turisztika dilemmáját a Balaton kontextusában elemezték 1983-ban. Szerintük az idegenforgalom és a környezet kapcsolata kritikus fontosságú, mert az előbbi sikeréhez az éghajlati viszonyoknak kedvezőnek, a víznek fürdésre és sportolásra alkalmasnak, a tájnak, a növény- és állatvilágnak eléggé egyedinek kell lennie ahhoz, hogy vonzzák a látogatókat. E feltételek együttes fennállása képes csak fenntartani az idegenforgalom hosszú távú sikerét. Máté és Láng arra figyelmeztette a témával foglalkozó szakembereket, hogy a turizmus

⁶ Travis 1980: 208.

⁷ Travis 1980: 208.

⁸ Bratán 1988: 208.

„kizsákmányoló globális fejlődése” nem véletlenül esik egybe a környezetvédelem fejlődésével, hiszen gyakran ott, ahol a turizmus a leggyorsabban fejlődött, degradálódott és romlott leginkább a természeti környezet. Gašparović, valamint Máté és Láng egyetértettek abban, hogy a turizmus és a környezet összefonódik, és egymástól függő, szimbiotikus viszonyban él.⁹

MIT KÍVÁN A TURISTA?

A természeti környezetet vizuálisan fogyasztó turisták nagy része arra törekszik, hogy elmeneküljön a „modernből”, és megtalálja a „bukolikusat”. Paradox módon e fogyasztási folyamat sikeréhez azonban elengedhetetlen a modern infrastruktúra, a hatékony személy- és áruszállítási technológiák jelenléte, amelyek lehetővé teszik a nagyszámú látogató időszakos be- és kiáramlását, fogyasztásuk biztosítását adott turisztikai-természeti területen. A délkelet-ázsiai turizmuspolitika egyik hidegháború végi kulcsfigurája, Wiendu Nuryanti szerint ez a fajta turizmus igen gyakran a természeti és a kulturális örökség fogyasztásán alapszik, és elérhetővé teszi a turisták számára, hogy átéljenek egyfajta „idilli” élményt, a modernitástól félig-meddig „érintetlennek” látszó tájak által kiváltott érzéseket és gondolatokat.¹⁰

A jugoszláv és a magyar államszocialista rezsim is felismerte ezen alapvető látogatói igényeket, és válogattak azokban a módszerekben, amelyekkel a Balatont és a Kvarner-öböl vidékét egyszerre modernnek, mégis természetközelinek tudták láttatni. Ha egy pillantást vetünk a korabeli Balatont és a Kvarnert tematizáló útikalauzokba, utazási prospektusokba és turisztikai hirdetésekbe, egy az európai gazdasági központok iparosodott és urbanizált realitásától távol álló kép rajzolódik ki e régiók természeti környezetéről. Történt ez annak ellenére, hogy a hidegháború államszocialista rezsimjei az ipart és az urbanizációt a modernitás és a haladás jellemzőiként ünnepelték, mégis jelentős fejlesztésekbe kezdtek annak érdekében, hogy a turisztikai helyszínek nyugodt, a természetbe menekülésre alkalmas úti célokat biztosítsanak. Ez az idegenforgalmi politika ideológiai-
lag bizonyos értelemben ellentétben állt a rezsimiek által tematizált modernitás-
és fejlődésképpel.¹¹

A fentieket alátámasztó vizuális reprezentációt képez például az Opatijai Turisztikai Egyesület által kiadott 1969-es utazási prospektus, amelyben a jól ismert tengerparti várost a szerzők angolul, németül és franciául ismertették az olvasóknak. E brosúra szerint Opatija a „festői” Kvarner-öbölben található a jugoszláv Riviérán. E vidék számos természeti csodája várja az odalátogatót, de jó úthálózata és Közép-Európához közeli fekvése miatt Európából is könnyen és gyorsan megközelíthető. E tényezők eredményeképpen Opatija Európa egyik

⁹ Máté-Láng 1983: 25.

¹⁰ Nuryanti 1996: 249–253.

¹¹ Urry 1992: 1.

leglátogatottabb és legismertebb turisztikai területe.¹² Hasonló ellentmondásokkal „kecsegtetett” a Kvarner-öbölben található Krk-sziget 1970-es utazási brosrúja is, amely a szigetet vad és érintetlen paradicsomként írja le, ugyanakkor olyan úti célként is, amely Rijeka nagyvárosi központjából könnyen és gyorsan elérhető. Ezek a brosrúák, ahogy sok más hasonló kiadvány is a jugoszláv Riviéráról, azt sugallták, hogy a Kvarner páratlan környezeti adottságaival elkülönül ugyan Európa többi részétől és más adriai nyaralóterületektől, a fejlett közlekedési infrastruktúra révén mégis könnyen elérhető, mintegy karnyújtásnyira van csupán a modern városias civilizáció kényelmétől.¹³

A jugoszláv tengerpart sziklás, mediterrán riviérájával ellentétben, a Balaton vad és érintetlen vidékként való bemutatása kevésbé merülhetett fel a Kádár-korszak idegenforgalmi szakértőiben. Ez részben a tónak és partjának a jugoszláv Riviéránál szerényebb dimenzióival, részben a két háború közötti időszakban felgyorsult tóparti parcellázással és városias fejlődéssel magyarázható. A városiasodó tópart és a Balaton fővárosához való közelsége a II. világháború utáni brosrúák és füzetek vizuális tartalmában még nagyobb hangsúlyt kapott, amelyek kiemelték továbbá a táj, a természeti környezet és az emberek közötti harmonikus együttélést, valamint a tóparti üdülés civilizáltságát. A *Balaton a dolgozóknak* kiadvány címlapján például a tavat csendes és békés tájként ábrázolták, ahol a kertvárosi típusú településkép harmonikus egységet alkot a levegőben köröző madarakkal, valamint a nyugodt Balaton vízi tájképével. A Cartographia 1973-ban kiadott Balaton-térképe borítóján is hasonló idill figyelhető meg. Itt a kisebb vitorlás hajók a sajátos nyugalmat és harmóniát árasztó vízi tájkép tartozékai lettek, ami ugyanakkor a vitorlázáson mint idegenforgalmi attrakción keresztül egyszerre varázsolta civilizálttá és a civilizációtól távolivá az ábrázolt balatoni tájat. A vitorlás hajó méltán vált sportolási eszközből a Balatonra „menekülés”, és általában véve a balatoni élmény egyik legnépszerűbb szimbólumává.¹⁴

Bár a Balaton idilli tájképe rendszeresen megjelenik a Kádár-korszak idegenforgalmi reklámelemeiben, a turisztikai promóciós anyagokban mégis inkább az épített környezet modernségét hangsúlyozó és a civilizált vakáció imázsát tükröző vizuális világ dominált. E civilizáltságot és rusztikusságot egyszerre tükrözni kívánó vizuális ábrázolások gyakran magukban foglaltak a tájhoz csak részben kapcsolódó élményeket is, így például a „magyaros” konyha különlegességeit és az étkezés örömeit vagy az italok és fagyaltok vidám fogyasztását, amelyeket ugyanakkor városias, urbanizált és civilizált tevékenységként jelenítettek meg.¹⁵

¹² HRMT ZPR: A1. 1103.

¹³ HRMT ZPR: A4. 3538.

¹⁴ *Balaton térkép* 1973.

¹⁵ *Balaton Fremdenführer* 1966.

AZ ÁLLAMSZOCIALIZMUS „ÓVÓ KEZE” A BALATON ÉS A KVARNER-ÖBÖL FELETT

Feltételezésünk szerint a jugoszláv és magyar államszocialista idegenforgalmi reklámanyagokban közzétett turisztikai képek és üzenetek nem véletlenszerűek, hanem központilag megtervezett „turisztikai imázst” tükröznek, és reflektálnak a kulcsfontosságú turisztikai területek fejlesztési tervére. Az állam fejlesztő-védő szerepének vizsgálata segít megérteni, hogy a turisztikai fogyasztás volumenének növelése milyen belső ellentmondásokat szült e rendszereken belül.

Magyarországon az 1949 és 1956 közötti rövid sztálinista időszakban az iparfejlesztés a vas- és acélgégyártásra, valamint bizonyos mértékig a vegyiparra összpontosult. Az extenzív fejlesztési modellt a magyarországi sztálinizmus sokrétű válságát okozta 1951–1952-re. Ezek a politikai, gazdasági és társadalmi feszültségek fokozódtak, majd együttesen az 1956. októberi forradalomhoz vezettek. A szabadságharcot leverő, szovjet csapatokra támaszkodó új rezsim a véres megtorlások után hamar belátta a politikai reformok szükségességét. Kádár János elfogadta Hruscsov békés egymás mellett élési doktrínáját, a kapitalista és kommunista gazdasági-politikai rendszerek koegzisztenciáját. Az emberarcú szocializmus kialakításának érdekében Kádár mérsékelt reformokat vezetett be, amelyek elősegítették a szolgáltatóipar fejlesztését, valamint bizonyos szolgáltatások – például az idegenforgalmi infrastruktúra – minőségének javítását. Kádár ezektől a politikai, gazdasági és technológiai fejlesztésektől remélte a társadalmi béke megőrzését az 1960-as, 1970-es évek Magyarországon.¹⁶

Bár a Balaton térségének fejlesztői gyakran tekintettek a jugoszláv üdülőhelyekre követendő példaként, a Balaton kevesebb mint 600 km² vízfelületével és 4 méternél is sekélyebb átlagos mélységével eltörpült a mintegy 800 kilométer hosszú, 140 000 km² kiterjedésű és átlagosan 250 méter mély Adriai-tenger mellett. Szerény méretei ellenére a Kádár-rendszer céltudatosan fejlesztette a Balatont mint Magyarország második, Budapestet követő idegenforgalmi zászlóshajóját. A dinamikus fejlődés eredményeképpen 1964-re már több mint 1,3 millió külföldi látogatott az országba, legnagyobbbrészt Budapestre és/vagy a Balaton partjára. Ez a siker főleg az 1960-as évek eleji rekordmértékű növekedési trendnek volt köszönhető.¹⁷

Az 1960-as években a belföldi nyaralók mellett hirtelen nagy tömegben megjelenő külföldiek elszállásolása, illetve a megfelelő szolgáltatási kínálat, egyszóval a civilizált nyaralás élményének biztosítása komoly kihívást jelentett a rezsim számára. A kapacitási problémákat már az ötvenes években felismerték, és könnyen vélhetnénk, hogy ekkor még csak a belföldi idegenforgalom számára fejlesztették a turisztikai infrastruktúrát, de már az 1956-os forradalom előtt megkezdődött a nemzetközileg kompatibilis üdülő-infrastruktúra fejlesztése. 1955-ben például

¹⁶ Pál 2017b: 93–117; Slachta 2014.

¹⁷ MNL OL XIX-A-83-b 3352/1965.

600 budapesti és 400 Balaton környéki szállodai szoba építését rendelte el a Minisztertanács a főleg osztrák turisták feltételezett igényeit figyelembe véve.¹⁸

Az 1960-as évek elején meginduló turistaáradattal már érdemes volt számolni a nagyobb, egész országrészeket érintő infrastrukturális fejlesztések kapcsán is. Ilyenek voltak a nagyobb közúti infrastrukturális beruházások is, amelyek a Balaton régió turisztikai potenciáljának erősítését célozták. Magyarország első autópályáját, a legendás M7-est, amely összekötötte Budapestet és a Balatont, 1964-től kezdve építették. Az autópálya legfőbb célja az volt, hogy javítsák általa az utazási lehetőségeket és az idegenforgalmat a Balaton régióban, valamint a Balaton és Budapest közötti közlekedési folyosón, amely olyan más fontos gazdasági és idegenforgalmi területeket is magában foglalt, mint Veszprém és környékének iparvidéke, valamint a Velencei-tó körüli települések.¹⁹

Az 1960-as évek közepére a Balatonnak már részben sikerült leküzdenie a hagyományosan nemzetközibb és népszerűbb tengerparti üdülőhelyekhez képesti hátrányát. A Balaton fejlesztési irányát központilag a Minisztertanács irányította, amely a koordinációs feladatokat a Központi Népi Ellenőrzési Bizottságnak (KNEB) delegálta. A KNEB törekedett arra, hogy a Balaton a jugoszláv és az olasz strandokkal versenyezzen a nemzetközi vendégekért, akiknek minél szélesebb körű „pénzköltési” lehetőségeket kívánt teremteni. Ezért a KNEB sürgette a minisztériumokat és a tervezőket, hogy találják meg azokat a csak a Balatonra jellemző attribútumokat, amelyek versenyelőnyt jelenthettek más szocialista és nyugati versenytársakkal szemben a turizmus nemzetközivé váló piacán.

A turisztikai szezon kiszélesítése egyfajta válasz volt erre az igényre, valamint az 1960-as évek közepére notóriussá váló júliusi és augusztusi infrastrukturális túlterheltségre. Az új irányvonal nyomán a balatoni marketing egyik fő célja az elő- és utószezon, valamint a szezonon kívüli látogatók számának drasztikus emelése volt. A KNEB arra ösztönözte a balatoni turisztika szereplőit, hogy alkalmazzanak nagyobb árengedményeket a szezon előtti és utáni időszakban, ami a feltételezések szerint „elősegíti a szállodák gazdaságosabb használatát”. Hogy javaslatát adatokkal is alátámassza, a KNEB összehasonlító kutatást rendelt, mely a jugoszláviai Opatija, az olaszországi Rimini és a Balaton teljes ellátást is biztosító panziós üdülőhelyeinek árszintjét és szolgáltatásait elemezte. A tanulmány magyar kutatói úgy találták, hogy a jugoszláv és az olasz szállodák azonos szolgáltatási színvonal esetén a balatoninál jelentősen nagyobb, 15–26%-os kedvezményeket kínáltak az elő- és utószezonban, szezonon kívül pedig Opatijában akár az 50%-ot, Riminiben pedig a 40%-ot is elérhették a különleges utazási ajánlatok árengedményei. A tanulmány rámutatott arra is, hogy Jugoszláviában és Olaszországban rendszeresen alkalmaztak csúcsidényfelárat, amely az 1960-as években a Balatonnál még ismeretlen volt. A felár beépítését rendkívül fontosnak értékelte a Balaton vonatkozásában a tanulmány szerzőgárdája, amely megállapította,

¹⁸ MNL OL XIX-A-83-b 3010/1955.

¹⁹ Ábrahám 1973: 278; Németh 2008: 43–50.

hogy azt a lehető leghamarabb be kell vezetni az igények kiegyensúlyozására. A tanulmány felhívta a figyelmet arra is, hogy a balatoni idegenforgalomban érdekelt szereplők között a koordináció továbbra sem volt elégséges, amin minden eszközzel javítani kell; elsősorban az intézményi fejlesztések, valamint a kereslet és kínálat összehangolása szükséges. Az 1964-es KNEB-jelentés nem csupán feladatokat fogalmazott meg, hanem a már elért eredményeket is minősítette, és úgy ítélte meg, hogy addigra a fizető turizmus hatékonyabb kihasználása érdekében a vadkempingezést már sikeresen visszaszorították, ami nagyban volt köszönhető a díjfizető balatoni kempingek gyors kiépítésének.²⁰

A nyaralók és turisztikai fejlesztések felgyorsulásával, illetve a Balaton-part mind intenzívebb beépítésével párhuzamosan új nyaralói igények jelentek meg. Az 1960-as években a „civilizált nyaralás” már nem volt elképzelhető általános modernitás és fürdőszobai kényelem nélkül, amelybe a folyó víz és a keletkező szennyvíz elvezetése is egyre inkább beletartozott. A robbanásszerűen növekvő turisztika és a csatornázás hiánya azonban komolyan veszélyeztette a balatoni idegenforgalom létét, valamint a tó és környéke ökoszisztémáját. Az egyre nagyobb volumenű nyári szennyvíz Balatonba engedése, de a rosszul záró derítők szivárgása is az ökológiai katasztrófa rémével fenyegette a sekély Balaton érzékeny biológiai és kémiai egyensúlyát.²¹

A tóba szivárgó vagy épp ömlő szennyvíz problémája minden balatoni turizmusban érdekelt szereplő számára kulcsfontosságúvá vált, mivel az a természeti és kulturális táj egészének élvezetét veszélyeztette. Az állam „óvó keze” a technológiai megoldásokban, a Balaton környéki szennyvíztisztító telepek üzembe helyezésében látta a megoldást. E telepek a tó helyett többfázisú tisztítómedencékbe terelték a szennyvízkibocsátások jelentős részét, és ezáltal valóban megvédték a Balaton vízminőségét a lakossági szennyvíztől. A probléma, ha nem is rendeződött megnyugtatóan, de valamelyest háttérbe szorult az évek során.²²

Az 1970-es évekre felgyorsuló eutrofizáció a szennyvíznél jóval komplexebb és egyre növekvő környezeti veszélyt jelentett. Az algavirágzás a 20. század közepére globális környezetszennyezési problémává vált, és számos negatív ökológiai hatással bírt úgy Nyugat-Európában, mint a Vasfüggöny keleti oldalán. A cianobaktériumok elszaporodását a Balaton esetében is a nitrát- vagy foszfáttartalmú műtrágyáknak a tavat tápláló kisvízfolyásokba (Eger-víz, Kétöles-patak, Szőlősi-séd, Tapolca) és a Zala folyóba mosódása, valamint a napos, nyári idő indukálta.²³

A Balatont fejleszteni kívánó idegenforgalmi szakértők szempontjából a környezetkárosodás és algásodás igazi veszélye a „balatoni élmény” értékének csökkenése volt. Az üdülési élmény romlásának okát a víz átlátszóságának, színének és szagának negatív változásai, valamint a fürdőzőkre esetlegesen veszélyt jelentő mérgező fitoplanktonfajok elszaporodása jelentette. Sekély medre miatt

²⁰ MNL OL XIX-A-83-b 3352/1965.

²¹ Holényi 1962: 494–496; Vízkelety–Lentiné 1979: 184.

²² Ponyi 1972.

²³ Hernády–Kaurek 1979: 195–203.

a Balaton sajátos módon fokozottabban ki volt és van téve az eutrofizációs problémáknak, mint egyes tengeri üdülőterületek. Miután az eutrofizáció egy összetett ökológiai-gazdasági konfliktusrendszer része, ezért kezelése is bonyolultabb, mint a kommunális szennyvízé, hiszen az állam turisztikai és mezőgazdasági-ipari érdekei kerülnek itt szembe. A kérdés megnyugtató rendezése a mai napig várat magára.²⁴

A Kvarner-öböl esetében, részben a Balatonéhoz hasonló sokszereplős, az idegenforgalmi kapacitások folyamatos fejlesztését és az állami szervek felsőbbbségét konzerváló folyamatok zajlottak az államszocializmus évtizedei alatt. A mai Horvátország területén található öbölben már hosszú múltra tekintett vissza mind az idegenforgalom, mind az ipari termelés, és a negatív, környezetkárosító folyamatok egy része már akkor elindult, mikorra a terület a szocialista Jugoszlávia részévé vált.²⁵

A Kvarner-öböl körüli tájat az olyan magas és meredek karszthegek jellemzik, mint például az Učka, amely elválasztja az északi Kvarner-partot annak isztriai hátországától. Az öblöt nagyobb szigetek is tarkítják, amelyek közül a legjelentősebb a Krk, a Cres és a Lošinj. A Kvarner-öböl vidéke már csaknem két évszázada vonzza a látogatókat szépségével, annak ellenére, hogy időnként meglehetősen zord az éghajlata. Richard Francis Burton, a híres viktoriánus felfedező 1888-ban jegyezte fel, hogy jó idő esetén a Kvarner partjai „elbűvölő panorámát kínálnak [...], amely szépségével és festőiségével nem sokkal a Nápolyi-öböl mögött helyezkedik el”.²⁶

A Kvarner már a 19. század végén vonzotta Európa elitjét a helyi klíma félételezett egészségügyi előnyei miatt. A turizmus valódi fejlődésének Tito Jugoszláviája adott igazi lökést a keleti Adrián, mivel a rezsim a külföldiek tengerpartra csábításában felismerte a gazdasági haszon lehetőségét. Tito már viszonylag korán, az 1948-as szovjet–jugoszláv szakítás után elkezdett nyitni a KGST-országokon kívüli turizmus felé, ami pikáns helyzetet teremtett a hidegháborús geopolitikában. Az atomháborúval fenyegető közegben a kommunista Jugoszlávia kinyitotta kapuit és barátságosan fordult a Nyugatról érkező látogatók felé. Ez a korai betagozódás a nemzetközi turisztikai iparba lépéselőnyt biztosított Jugoszláviának a többi kommunista országhoz képest, és egy hosszabb távra tervező idegenforgalmi gondolkodást alapozott meg, amely a környezetvédelmi nézőpontok iránt is elkötelezett volt.²⁷

További flexibilitást biztosított Jugoszláviában az ötvenes évek elején bevezetett munkavállalói öngazgatási rendszer, amelynek köszönhetően az állami tulajdonú vállalatok és a munkavállalói tanácsok az adott termelési egységet saját döntéseiken keresztül irányították. A törvény lehetővé tette, hogy a közvélemény, régiók és önkormányzatok számos kérdésben megvalósíthassák saját

²⁴ Vízkelety–Lentiné 1977: 416.

²⁵ Grandits–Taylor (eds) 2010: 8.

²⁶ Burton 1888: 4.

²⁷ Taylor 2010: 314.

elképzeléseiket. A központosított magyar intézményrendszerrel szélesebb helyi és regionális döntési lehetőségekkel élhettek Jugoszláviában, ami lehetővé tette a kvázi szabad helyi tervezést, amennyiben az összhangban maradt a Horvát Szocialista Köztársaság hatóságai által felvázolt központi ajánlásokkal és szabályokkal.²⁸

A turizmus fejlődését Jugoszlávia el nem köteleződő nemzetközi állásfoglalása jelentősen segítette a polarizált hidegháborús világban. A nagyhatalmi tömörülések elkerülése mint jugoszláv stratégia már az 1950-es években körvonalazódott, de csak 1961-re vált kiforrott programmá, amikor is Belgrádban Jugoszlávia, India, Egyiptom és Indonézia vezetésével megalakult az el nem kötelezett országok szervezete. A politikai neutralitás Jugoszláviát olyan országgént pozicionálta, amely egyaránt hajlandó együttműködni a világ két meghatározó politikai tömbjének szereplőivel, és ezzel a lehetőséggel a jugoszláv politikai elit számos alkalommal élt is. Az eredmény nem maradt el, hiszen a belföldi és külföldi turisták száma az 1950-es években folyamatosan emelkedett, és a kemény valuta növekvő beáramlását látva a jugoszláv kormány még inkább előtérbe helyezte az idegenforgalmi fejlesztéseket az 1960-as években.²⁹

Ezt követően a jugoszláv turizmus „nyitott ajtó politikája”, ahogy Igor Tchoukarine is megállapította, berobbantotta a külföldiek turizmusát az Adria keleti partján az 1960-as években. Az ötéves terv például 1961–1965-re az idegenforgalmi kapacitás 75%-os bővítését irányozta elő.³⁰

A megnövekedett idegenforgalomhoz, akárcsak Magyarországon, hatalmas infrastrukturális beruházások járultak. Ezek közül kiemelkedett az 1965-re megépült Adriai főút (Jadranska magistrala) amely a tengerpart nagy részét tette könnyen megközelíthetővé a Közép-Európából érkező turisták számára. Tanulmányunk szempontjából kiemelkedik az a három „Adriai Projekt” (1967–1979), amelyek az ENSZ által támogatott programként Jugoszlávia adriai tengerpartjának turisztikai fejlesztését tűzték ki célul. E projektek során a jugoszláv és az ENSZ által delegált – főként nyugati – szakértők térképeket, tanulmányokat és tervrajzokat készítettek a jugoszláv partvidékről, hogy lefektessék a régió fejlesztésének tudományos alapjait. Míg a parti régió színvonalának emelése volt a cél, a turizmust a fejlődés ösztönzése legfontosabb motorjának tekintették. További idegenforgalmi könnyítést jelentettek az adminisztráció csökkentésére irányuló erőfeszítések, mint például a külföldi látogatókat terhelő vízumkényszer 1967-es eltörlése.³¹

A szárnyaló turisztikai elképzeléseket jelentősen befolyásolta, hogy a Kvarner régióban már a 19. század közepétől jelentős ipari koncentráció alakult ki. Az Osztrák–Magyar Monarchia Fiuméja a régió legnagyobb városaként fontos ipari központtá vált, jelentős bázissal rendelkezett itt a hajóépítés, a halászat,

²⁸ Adamović 1982: 145.

²⁹ Tchoukarine 2016.

³⁰ Tchoukarine 2015: 169.

³¹ Allcock 1986: 568.

a szállítás és a kohászat, de Fiume büszkélkedhet a világ első torpedógyárával is, amelyet az 1870-es években alapítottak. A kor egyik legmodernebb iparához csatlakozó Mlaka kerület olajfinomítója pedig a 19. század végén kezdte meg működését.³²

Az ipari kapacitások fejlesztése a kommunista rendszerek egyik legfontosabb ígérete és a hagyományosan a marxizmus–leninizmusra épülő modernizáció alappillére volt a hidegháborús Kelet-Európa valamennyi államában. Mivel a kommunista hatalomátvételt követően az összes iparágat államosították, a jugoszláv vezetés továbbra is kulcsfontosságúnak tekintette Rijeka (az egykori Fiume) és a tágabb Kvarner régió nehéz- és könnyűiparának fejlesztését, csak idő kérdése volt, mikor robban az ipari termelés és az idegenforgalom konfliktusa.³³

A meglévő, hagyományos iparágakat kevésbé érzékelték veszélyesnek a közvélemény és a politika a természeti környezetre vagy az idegenforgalom fejlődésére nézve. Ez a helyzet azonban az 1960-as években gyorsan megváltozott, amikor az olajfinomítás vált Rijeka vezető iparágává. Az INA állami olajvállalat 1965-ben egy új kőolaj-feldolgozó üzemegységet épített a várostól délre elhelyezkedő Bijeri-öböl Urinj olajfinomítójában, amely 4 millió tonnás kapacitásával Jugoszlávia legnagyobb olajfinomítójává vált. A helyzetet tovább rontotta, hogy a hetvenes évek elején az Urinjjal szemközti Omisaljban, a Krk-szigeten, egy kapcsolódó olajterminált fejlesztettek ki, számos fontos turisztikai célpont közvetlen közelében.³⁴

Már az urinji és omisalji fejlesztések megkezdése előtt tudható volt, hogy ilyen léptékű iparosítás rendkívül káros hatással lesz a természeti környezetre. Számos tudományos kutatás bizonyította, hogy az 1883 óta működő rijekai olajfinomító nagy mennyiségű szennyezést bocsát ki a tengervízbe mind a mlaki kenőanyag-, mind a bakari üzemanyaggyárból. Egy 1965-ös jelentés szerint, a jugoszláv part menti vizeket a hajók és az olajipari melléktermékek oly mértékben szennyezték, hogy az már hátrányosan érintette a tengerparti turisztikai ipart, mert például a vízben lévő kemikáliák bőrbetegségeket okoztak a nyaralók testén, továbbá károsították a tengeri élővilágot azzal, hogy több halfaj elvándorolt a térségből, kagylófajok pusztultak ki, és emelkedett a szennyezett víz elleni védekezés költsége is. A Kvarner területén ez volt az a pont, amikor az idegenforgalom és az ipar fejlődése nyílt konfliktushoz vezetett. Az országos és térségi politikai szereplőknek dönteniük kellett, mit részesítenek előnyben: a tengerpart turisztikai fejlesztését vagy az ipari kapacitások bővítését.³⁵

A jugoszláv partvidék és a Balaton súlyosbodó környezeti problémái időben egybeestek a modern környezetvédelem mint szempontrendszer és kulturális-politikai mozgalom kibontakozásával. Az 1960-as években virágzásnak induló globális környezetvédelem az államszocialista Jugoszlávia és Magyarország aktóráira is egyre inkább hatással volt. A témával foglalkozó kutatók tisztában voltak

³² Iskra 1967: 309.

³³ Kojić–Barbalić 1975: 277.

³⁴ ZoBell 1963: 175.

³⁵ Jancar-Webster 1991: 39.

a környezetszennyezés káros következményeivel, és azokat hatékonyan analizálták. A részben saját elképzeléseken alapuló környezetvédelmi rendszert kiépítő Jugoszlávia és Magyarország az 1970-es évekre aktív környezetvédelmi szereplővé vált, mindkét rezsimet érdekelte a szennyezés csökkentéséről zajló új, globális párbeszéd. E törekvéseket a kor környezetvédelemmel foglalkozó szakértői sok esetben Nyugaton is elismerték.³⁶

A fosszilis üzemanyagok káros ökológiai hatásairól szóló ismeretek birto-
kában a jugoszláv szakértők sokszor kritikusan értékelték az ország adriai olaj-
fúrásokkal kapcsolatos törekvéseit, mivel tisztában voltak azzal, hogy az olajki-
termelés potenciálisan károsíthatja a tengerpart környezeti minőségét, ami az
idegenforgalmi ágazatnak is ártott volna.³⁷

Dragutin Iskra, a haditengerészet kapitánya és II. világháborús hős, aki jól is-
merte és szerette a Kvarnert, 1967-ben megkongatta a vészharangot az *Olaj vagy
turizmus? (Nafta ili Turizam?)* című cikkében. Iskra elkeseredésének adott hangot,
amiért a Kvarner-öböl olajszennyezése egyre inkább hatással van a turizmusra, és
azt szorgalmazta, hogy a turisztikailag kiemelt adriai területek alkossanak egy-
befüggő „adriai turisztikai rezervátumot”, ami lehetővé tenné az olajfúrások be-
tiltását és a petrokkémiai iparral kapcsolatos környezetkárosító tevékenységek ha-
tékonyabb korlátozását az egész tengerparton. Iskra elképzelése jól tükrözte az
olajfúrással és a petrokkémiával szembeni növekvő ellenérzéseket, amelyek jel-
lemzővé váltak mind az olasz, mind a jugoszláv adriai szakaszon. Érdeemes megje-
gyezni azonban, hogy Iskra koncepciója teljesen összekeverte a környezetvédelmi
rezervátum és a turisztikai terület kérdését. Ennek ellenére a „turisztikai rezervá-
tum” öszvér koncepciója némi környezetvédelmi szempontrendszert is magában
foglalt, és a következő évtized során meglehetősen népszerűvé vált. Egyes ju-
goszláv szakértők Iskra gondolataival párhuzamosan a jugoszláv tengerpart fejlesz-
tését fenntarthatóan és racionálisan képelték el. A kérdés már csak az volt, rész-
leteiben ezt hogyan valósítsák meg az aktorok.³⁸

AZ ÁLLAM ÉS A RACIONÁLIS TERVEZÉS A BALATONON ÉS A KVARNER-ÖBÖLBEN

Az infrastrukturális beruházások, turisztikai fejlesztések Magyarországon és Ju-
goszláviában sem véletlenszerűek voltak, hanem az állami fejlesztési elképzelé-
seket tükrözték. Mindkét politikai vezetés meggyőződése volt, hogy a szocialista
alapokon nyugvó tervezés társadalmilag igazságosabb és természeti szempont-
ból fenntarthatóbb módon modernizálja a népszerű vízpart menti területeket,
mint a kapitalista államokban. Ez a különbség azért is fontos, mert az állam-
szocialista elképzelések szerint a „helyes” fejlesztésért egyedül az állam felelt, ami

³⁶ Pál 2021; Petrasovits 1974; Pongrácz 1973.

³⁷ Jęftić 1982: 3–4.

³⁸ Iskra 1967: 310.

kulcsfontosságúvá tette a döntések előkészítésében részt vevő és a projektek tudományos megalapozottságáért felelős munkatársak és tervezők szerepét.³⁹

A fenti ideológiai indíttatásból a magyar kormány 1957-ben rendelte el a Balaton regionális tervének elkészítését, amelynek célja a tó és környéke turisztikai célállomássá fejlesztése volt úgy, hogy a mezőgazdasági, a lakó- és ipari építési területek, valamint a természet- és örökségvédelmi övezetek kérdése is rendezésre kerüljön. A regionális terv prioritásként kezelte a balatoni táj, a természetvédelmi területek, a kulturális örökségi műemlékek, valamint az olyan kulturális tájak védelmét, mint például az északi parton található történelmi szőlőültetvények.⁴⁰

A regionális terv minden, a balatoni régiót érintő fontos döntést nem helyi szinten, hanem az egész régió értékelése után központilag kívánt meghatározni, ezzel is követve az államszocializmus központosító logikáját. Ezzel a rezsim a Balatont érintő turisztikai és számos más tevékenység optimális feltételeinek elérését, a természetátalakítás és -megőrzés jobb tervezését, koordinálását és irányítását célozta meg. Az ebben a formában megfogalmazott célok szorosan összefüggtek a sztálinista és poszt sztálinista természetátalakítási tendenciákkal. Fontos kiemelni azonban, hogy az 1950–1960-as évek tájtervezése és hidrológiai gondolkodása szorosan kötődött e tudományterületek több mint két évszázados természetátalakítási kísérleteihez. A két világháború közötti, sőt, a történelmi Magyarországon zajló természetátalakításokat, például a folyószabályozásokat és az ármentesítéseket sok esetben az állam kezdeményezte, és részben vagy egészben finanszírozta. E tekintetben a hazai (poszt) sztálinista természetátalakítási politika nem szakadt el a korábbi kelet-közép-európai törekvésektől.⁴¹

A balatoni régió távlati fejlesztésére vonatkozó tervekben a táj által kínált turisztikai lehetőségek kiaknázása és a táj, valamint természeti erőforrásainak tudományos alapú védelme keveredett, amelyek közül számos már korábban is jelen volt a Balatonnal foglalkozó diskurzusban. Ilyen volt például a vízszintszabályozás kritikus jelentőségű kérdésének rendezése, amely a turizmus sikere szempontjából is meghatározó volt, és amit már a 19. század eleje óta, főleg a Sió-csatornán keresztül igyekeztek szabályozni.⁴²

Aszály idején, amikor a Zala folyó és a kisebb vízfolyások vízellátásának csökkenése miatt esett a vízszint a Balatonban, további vizek hozzáadása is felmerült tervezési feladatként. Az államszocialista tervezők korábbi elképzeléseket alapul véve felvetették, hogy akár még a Drávából is érdemes lehet plusz vízmennyiséget a Balatonba juttatni, hogy a turizmus volumenének fejlesztéséhez szükséges vízszint ne csökkenjen.⁴³ Ezek az elképzelések jól mutatják, hogy a 19. századi és a két világháború közötti elképzelésekből kiindulva az államszocializmus tervezői folytatták a Balaton egyfajta „óriás fürdőkáddá” alakításának kontrollált

³⁹ Briassoulis 2003: 106; Buswell 2011: 96.

⁴⁰ Bérczes et al. 1958.

⁴¹ Pál 2021.

⁴² K. 1841.

⁴³ Joó–Lotz 1980: 225–228.

folyamatát. Ezen erőfeszítésekben a víz be- és kiáramlása mellett igen fontos szerepe volt a tó partvonala stabilizálásának is. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az 1960-as évek során a Balaton partjának majdnem harmadát, nagyjából 60 kilométert betonoztak ki a regionális terv keretében.⁴⁴

A települési szennyvíz kezelését, valamint a stabil vízszintet a központi kontroll sikerének látták a szakértők, s ajánlásuk révén a politikai irányítás is. Erőfeszítések bizonyítéka volt, hogy évtizedeken keresztül milliók élvezhették a Balaton fürdővizét. A fenti két cél teljesülésével nagyjából megvalósultak a hidrológus és regionális tervező tanácsadók kitűzött, viszonylag szűk spektrumú céljai. E szakértők „racionális” számításaiba azonban hiba csúszott, amikor a Balaton kiterjedt és komplex ökológiai összefonódásának igen fontos szempontjait hagyták figyelmen kívül, és amely hiba végül a Balaton rendszeres eutrofizációjához, a vízben lévő foszfor és nitrogén túl nagy mennyisége miatti algásodáshoz vezetett. A turizmust igen negatívan érintő folyamat az 1960-as évek nagy részében még láthatatlan maradt, illetve a rendszeres eutrofizációt először tévesen a Balaton környéki települési szennyvízzel hozták összefüggésbe.⁴⁵

A balatoni regionális tervhez fogható idegenforgalmi, környezetvédelmi és fejlesztési koncepciót a jugoszláv rezsim is készítetett. A Jugoszláviai Észak-Adria Régióját Koordináló Tervet, vagy röviden az Észak-Adria Projektet, 1970-ben követte egy hasonló terv a Dél-Adria régióban is.⁴⁶ Ez utóbbit az ENSZ Fejlesztési Programja (UNDP) támogatta, ezért részt vett benne egy nemzetközi, főleg a nyugati országokból érkezett tanácsadói csoport is, amely a projekt keretében együttműködött a jugoszláv regionális és urbanisztikai intézetek képviselőivel. Mind az északi, mind a déli projekt célja az volt, hogy a gazdaságilag elmaradottnak látott, és a Jugoszlávia ipari központjaitól messze elhelyezkedő partvidéki régiókban elősegítse a gazdaság fejlődését két-három évtized távlatában, tehát a fejlesztési céloknak körülbelül 1990–2000 körülre kellett volna teljesülniük. Jugoszlávia Szövetségi Végrehajtó Tanácsa és az ENSZ egyetértettek abban, hogy az Adriai-tenger keleti partja fejlődésének legjobb lehetősége a turizmus bővítése. Habár mindkét projekt elindításának közvetlen célja gazdasági jellegű volt, a környezet megóvása mégis szerepet játszott bennük.⁴⁷

Annak ellenére, hogy a környezetvédelmet és a táj megőrzését létfontosságú elemnek tekintették a jugoszláv tervezők, a regionális tervek nem határozták meg pontosan, mit is értenek „környezet” és „természet” alatt. A dokumentumok alapján úgy tűnik, hogy leggyakrabban a vizuális szépséggel rendelkező

⁴⁴ Dégen 1969: 436–441.

⁴⁵ Papp-Benedek–Homonnay 1978.

⁴⁶ A Felső-Adria nagyjából a Zárától északra fekvő tengerparti régióra utal az olasz–szlovén határig, amely többé-kevésbé a Kvarner-öbölnek és az Isztriai félszigetnek felel meg. A déli Adria a Zárától a montenegrói–albán határig tartó régióra vonatkozik, nagyjából a dalmáciai régiót magában foglaló területre. Ezt a szétválasztást gyakorlatilag az ENSZ által támogatott adriai projektek (1967–1972) hozták létre, a feladatokat a projekt során két alprojektre osztották szét e földrajzi megkülönböztetés alapján.

⁴⁷ Travis 1980: 211.

természeti és épített örökségre utaltak az adriai part mentén, amelyek elsősorban lakott településektől távol eső, természetközeli strandokat, kiépítetlen tengeri öblöket és zöldterületeket, valamint kora újkori építészeti remekeket jelentettek. Ezt szem előtt tartva a fejlesztők tisztában voltak vele, hogy a part fő vonzereje, amely a turizmus fejlesztését lehetővé teszi és mindenképpen megőrzendő, az „a tiszta kék vizek és az ősi, kora újkori helyszínek közötti összhang”.⁴⁸

Az észak-adriai fejlesztési terv a régió környezeti és történelmi adottságaiból indult ki. Ellentétben a dél-adriaival, amelyet egységes környezeti tájnak láttak a tervezők, az Adria északi része nagyon változatos volt a fejlesztők szerint. Ezt a tájbéli és történelmi sokszínűséget, illetve a környezetvédelmi szempontokat a regionális fejlesztési tervben is figyelembe kellett venni mint egyedi tulajdonságokat. A tervezők kritizálták bizonyos helyi turisztikai infrastrukturális fejlesztéseket, amelyek a központi tervekkel nem harmonizáltak, és amelyeknek eredményeképpen az ipar és a turizmus több helységben konfliktusba került egymással. A tervek szerint egyértelműen el kellett különíteni a turisztika tereit a városi-ipari kerületektől, ezért is kerültek a későbbiek során az új jugoszláv turisztikai fejlesztések a városoktól távolra. Ennek legjobb módját abban látták, hogy egyértelmű határokat szabnak a turisztika tereinek, amelyeket gyakran korábban nem fejlesztett és lakatlan területekre terveztek a már meglévő ipari-városi körzetek közé. Például az isztriai Labin környékét kifejezetten turisztikai fejlesztési körzetté kívánták alakítani. Tervezési szempontból a kisváros környéke ideálisnak tűnt: a területen egyáltalán nem voltak ipari üzemek, ott csak kisüzemi mezőgazdasági termelés folyt. A fejlesztési tervben meghatározták és korlátozták az új üdülőterület infrastrukturális beruházásait. Előírták például, hogy a strandok közelében csak kevés és kis méretű szállodát építhetnek, amelyek így nem „csúfítják el” a tájat, hiszen a tervezők szerint a természeti környezet adta a térség idegenforgalmának fő vonzerejét. Vélhetnénk úgy is, hogy a jugoszláv tervezők úgy gondolták: Labin „érintetlen”, és annak is kell maradnia, de azért képesnek kell lennie korlátozott számú turista igényeinek modern szintű kiszolgálására.⁴⁹

Labin esete sok tekintetben azonban nem volt tipikus Jugoszláviában. A turizmus és az ipar már több régióban, így a Kvarner területén is egymás mellett élt, és ez folyamatos konfliktusokat eredményezett. Ennek ellenére a jugoszláv vezetés meg volt róla győződve, hogy mindkét gazdasági ágazat képes egymás zavarása nélkül fejlődni. Ez a politikai stratégia hibásnak bizonyult, és magával hozott olyan komplex és feloldhatatlan konfliktusokat, mint például az Észak-Adria olajszenyezése.⁵⁰

* * *

A modern tömegturizmus különleges gazdasági lehetőséget és tervezési-szervezési kihívást jelentett az államszocialista Magyarország és Jugoszlávia számára egyaránt. Annak érdekében, hogy létrehozzák és sikerrel üzemeltessék a központilag

⁴⁸ UNA TE: 140.

⁴⁹ UNDP 1972a: 41.

⁵⁰ UNDP 1972b: 3.

ellenőrzött idegenforgalmat, e két állam a turizmushoz egyrészt a gazdasági érdekek, másrészt a modernizáció, illetve a meglévő természeti és kulturális értékek védelme felől közelített. Mind a magyar, mind a jugoszláv rendszer megpróbálta harmonizálni az idegenforgalmi, ipari és természetvédelmi funkciókat, és fenntartotta magának a folyamat koordinálásához és kontrollálásához szükséges monopóliumot.

A központi tervezési programok mentén mindkét ország törekedett arra, hogy a Balatont, illetve az adriai partot úgy alakítsa át, hogy az biztosítsa a környezet megőrzését, de hosszú távon erősítse az ipari és a turisztikai lehetőségek maximális kiaknázását is. Mindkét rezsim vezetése azt hirdette, hogy az általuk követett racionális, tudományos alapú tervezés metodikája elkerülhetővé teszi a természet és a vízpart oly mértékű kizsákmányolását, mint ami a nyugati, iparosodott államokban az 1960-as évekre már több helyen jellemző volt.

Lényegi különbség volt a két ország fejlesztési módszere között, hogy a Jugoszláv, illetve a Horvát Szocialista Népköztársaság intézményi keretei ugyan meghatározták a fejlődés elméleti irányát, de a tényleges döntéseket – mint például a szállodák építése, a környezetvédelmi intézkedések és az erőforrások felhasználása kapcsán – a helyi szervek hozták. A belgrádi szövetségi intézményeknek nem volt semmilyen befolyásuk a horvát adriai part fejlesztésére.

A két rezsim ambiciózus céljai csak részben valósultak meg. Mindkét államban sikerült a turisztikai ágazatot felfuttatni, és az 1960-as évek végére már mindkét rendszer anyagilag függött a turizmus gazdasági sikerétől. A sikerrel fejlesztett idegenforgalom azonban egyre inkább összeütközésbe került a fejlesztési-iparosítási ígéretekkel, valamint a tervezők által nem kellőképpen figyelembe vett ökológiai összetettséggel. E komplex kérdések megnyugtató rendezése azonban már meghaladta a két ország rendszerspecifikusnak hirdetett „szocialista idegenforgalmi tervezési” lehetőségeit.

FORRÁSOK

Hrvatski Muzej Turizma (HRMT)

ZPR: A1. 1103. „Jugoslavija.”

ZPR: A4. 3538. „The Island Krk.”

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

XIX-A-83-b Minisztertanácsi előterjesztések.

3010/1955. Előterjesztés a Minisztertanácshoz az idegenforgalom fejlesztéséről, 1955.

3352/1965. Összefoglaló jelentés az idegenforgalom vizsgálatáról, az idegenforgalom fejlesztésének elveiről, valamint az 1966. évi idegenforgalmi idényre való felkészülésről, 1965.

United Nations Archives (UNA)

TE 322/Yugoslavia (140-1). An Evaluation of the Basic Factors in Tourism and their Development, 1.

- Balaton Fremdenführer* 1966: HungaroHotels, Budapest.
- Balaton térkép* 1973: Cartographia, Budapest.
- UNDP 1972a: *Labin: Prostorni Plan Razvoja Turizma. Završni Izveštaj*. Urbanistički Institut Hrvatske – OTAM-Tourconsult, Rijeka.
- UNDP 1972b: *Upper Adriatic Project. Coordinating Physical Plan for the Upper Adriatic Region. Final Report*. Urbanistički Institut Hrvatske – Shankland Cox – OTAM-Tourconsult, Rijeka – London – Paris.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Ábrahám Kálmán 1973: A magyar autópálya-hálózat; az első autópálya Budapest–Székesfehérvár közötti szakaszának üzembe helyezése. *Közlekedéstudományi Szemle* (23.) 7. 273–279.
- Adamović, Ljubiša S. 1982: The Foreign Trade System of Yugoslavia. *Eastern European Economics* (20.) 3–4. 144–165. DOI: 10.1080/00128775.1982.11648261.
- Allcock, John B. 1986: Yugoslavia's Tourist Trade. Pot of Gold or Pig in a Poke? *Annals of Tourism Research* (13.) 4. 565–588. DOI: 10.1016/0160-7383(86)90003-4.
- Auer, Matthew R. (ed.) 2004: *Restoring Cursed Earth: Appraising Environmental Policy Reforms in Eastern Europe and Russia*. Rowman and Littlefield, Lanham.
- Bérczes István – Farkas Tibor – Kisléghy Nagy István – Polónyi Károly 1958: Beszámoló a Balatonfejlesztés egyéves munkájáról. *Magyar Építőművészet* (7.) 4–5. 137–166.
- Bohi, Douglas R. 1994: Foreword. In: Toman, Michael A. (ed.): *Pollution Abatement Strategies in Central and Eastern Europe*. Resources for the Future, Washington DC, VII–VIII.
- Brain, Stephen 2011: *The Song of the Forest. Russian Forestry and Stalinist Environmentalism, 1905–1953*. University of Pittsburgh Press, Pittsburgh. DOI: 10.2307/j.ctt5hjn2f.
- Brain, Stephen – Pál, Viktor (eds) 2019: *Environmentalism under Authoritarian Regimes. Myth, Propaganda, Reality*. Routledge, London. DOI: 10.4324/9781351007061.
- Bratán Mária 1988: Az emberi tevékenység hatása a Balaton vízháztartására. *Hidrológiai Közlöny* (68.) 4. 208–212.
- Briassoulis, Helen 2003: Crete: Endowed by Nature, Privileged by Geography, Threatened by Tourism? *Journal of Sustainable Tourism* (11.) 2–3. 97–115. DOI: 10.1080/09669580308667198.
- Bruno, Andy 2016: *The Nature of Soviet Power. An Arctic Environmental History*. Cambridge University Press, Cambridge. DOI: 10.1017/CBO9781316534762.
- Burton, Richard Francis 1888: *Three Months at Abbazia*. Különlenyomat a *Vienna Weekly News* 1888. augusztus 4-i számából.
- Buswell, R. J. 2011: *Mallorca and Tourism: History, Economy and Environment*. Channel View Publications, Bristol. DOI: 10.21832/9781845411817.
- Dégen Imre 1969: A Balaton vízgazdálkodásának fejlesztése. *Hidrológiai Közlöny* (49.) 10. 434–442.
- Dominick, Raymond H. III. 1992: *The Environmental Movement In Germany. Prophets and Pioneers, 1871–1971*. Indiana University Press, Bloomington.

- Feshbach, Murray – Friendly Jr., Alfred 1988: *Ecocide in the USSR*. HarperCollins, New York.
- Gille, Zsuzsa 2007: *From the Cult of Waste to the Trash Heap of History. The Politics of Waste in Socialist and Postsocialist Hungary*. Indiana University Press, Bloomington.
- Grandits, Hannes – Taylor, Karin (eds) 2010: *Yugoslavia's Sunny Side. A History of Tourism in Socialism (1950s–1980s)*. CEU Press, Budapest. DOI: 10.7829/9789639776692Grandits.
- Hernády Alajos – Kaurek Róbert 1979: A vízi környezetvédelem és annak feladatai, valamint lehetőségei a Dél-dunántúli Vízügyi Igazgatóság területén. *Vízügyi Közlemények* (61.) 2. 187–204.
- Hicks, Barbara 2005: Setting Agendas and Shaping Activism. EU Influence on Central and Eastern European Environmental Movements. In: Carmin, JoAnn – VanDeveer, Stacy D. (eds): *EU Enlargement and the Environment. Institutional Change and Environmental Policy in Central and Eastern Europe*. Routledge, New York, 216–233.
- Holényi László 1962: A szennyvízelhelyezés problémája a Balatonon. *Hidrológiai Közlöny* (42.) 6. 493–500.
- Iskra, Dragutin 1967: Turizam ili Nafta? *Pomorstvo* (22.) 9–10. 309.
- Janáč, Jiří 2020: Building hydrosocialism in Czechoslovakia. *Global Environment* (13.) 3. 610–633. DOI: 10.3197/ge.2020.130305.
- Jancar-Webster, Barbara 1991: Environmental Politics in Eastern Europe in the 1980s. In: DeBardleben, Joan (ed.): *To Breathe Free. Eastern Europe's Environmental Crisis*. The Woodrow Wilson Center Press, Washington DC, 25–56.
- Jeftić, Ljubomir 1982: Jugoslavensko–Mađarska Suradnja, Republički Komitet za Građevinarstvo, Stambene i Komunalne poslove i Zaštitu Čovjekove Okoline SR Hrvatske. Zavod za Prostorno Uređenje i Zaštitu Čovjekove Okoline. *Informacijski Bilten* (4.) 3–4.
- Joó Ottó – Lotz Gyula 1980: A Zala folyó szerepe a Balaton eutrofizálódásában. *Vízügyi Közlemények* (62.) 2. 225–256.
- Josephson, Paul – Dronin, Nicolai – Mnatsakanian, Ruben – Cherp, Aleh – Efremento, Dmitry – Larin, Vladislav 2013: *An Environmental History of Russia*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Josephson, Paul R. 2014: *The Conquest of the Russian Arctic*. Harvard University Press, Cambridge MA. DOI: 10.4159/harvard.9780674419827.
- K. 1841: Néhány szó a 'Balaton' szabályozásáról. *Társalkodó* (10.) 43. 157–171.
- Kojić, Branko – Barbalić, Radojica 1975: *Ilustrirana povijest Jadranskog Pomorstva*. Stvarnost, Zagreb.
- Máté Ferenc – Láng István 1983: Idegenforgalom – környezetvédelem – Balaton. In: Illés István – Kovács István (szerk.) *Idegenforgalom – környezetvédelem – Balaton*. MTA Bizottság, Veszprém, 25–31.
- McCuen, Gary E. – Swanson, Ronald P. 1993: *Toxic Nightmare. Ecocide in the USSR & Eastern Europe*. G E M McCuen Publications, Hudson.
- Moranda, Scott 2015: The Emergence of an Environmental History of Tourism. *Journal of Tourism History* (7.) 3. 268–289. DOI: 10.1080/1755182X.2015.1102975.
- Németh Nándor 2008: *Fejlesztési tengelyek az új hazai térszerkezetben. Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagságban*. (PhD-disszertáció.) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.

- Nuryanti, Wiendu 1996: Heritage and postmodern tourism. *Annals of Tourism Research* (23.) 2. 249–260. DOI: 10.1016/0160-7383(95)00062-3.
- Papp Ferenc – Benedek Pál – Homonnay András 1978: Környezetvédelem és vízminőség-szabályozás. *Hidrológiai Közlöny* (58.) 3. 103–110.
- Pál, Viktor 2017a: Heavy Industry and its Environmental Impact in Northern Hungary between 1950 and 1980. *Forum Historiae* (11.) 1. 128–140.
- Pál, Viktor 2017b: *Technology and the Environment in Cold War Hungary. An Economic History*. Palgrave Macmillan, London.
- Pál, Viktor 2021: Toward Socialist Environmentalism? Scientists and Environmental Change in Modern Hungary. *Environment and History*. (E-pub ahead of print.) DOI: 10.3197/096734021X16076828553395.
- Pavlínek, Petr – Pickles, John 2000: *Environmental Transitions, Transformation and Ecological Defense in Central and Eastern Europe*, Routledge, New York.
- Petrasovits Imre 1974: A környezetvédelem közös problémái a vízgazdálkodásban és a növénytermesztésben. *Hidrológiai Közlöny* (54.) 11. 483–487.
- Pongrácz Pál 1973: A környezetvédelem és a nemzetközi együttműködés. *Városépítés* (9.) 3. 5–7.
- Ponyi Jenő 1972: A Balaton vize. *Élet és Tudomány* (27.) 32. 1497–1501.
- Scott, James C. 1998: *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press, New Haven.
- Slachta Krisztina 2014: A „magyar vircsaft”. A Kádár-kori idegenforgalom sajátosságai. *Műszetek* (3.) 2. 93–109.
- Taylor, Karin 2010: “SOBE”: Privatizing Tourism on the Workers’ Riviera. In: Luthar, Breda – Pušnik, Maruša (eds): *Remembering Utopia: The Culture of Everyday Life in Socialist Yugoslavia*. New Academia Publishing, Washington DC, 313–338.
- Tchoukarine, Igor 2015: Yugoslavia’s Open-Door Policy and Global Tourism in the 1950s and 1960s. *East European Politics, Societies, and Cultures* (29.) 1. 168–188. DOI: 10.1177/0888325414551167.
- Tchoukarine, Igor 2016: A Place of Your Own on Tito’s Adriatic: Club Med and Czechoslovak Trade Union Holiday Resorts in the 1960s. *Tourist Studies* (16.) 4. 386–404. DOI: 10.1177/1468797615618125.
- Travis, Anthony S. 1980: Tourism development and regional planning in East Mediterranean countries. *International Journal of Tourism Management* (1.) 4. 207–218. DOI: 10.1016/0143-2516(80)90044-4.
- Urry, John 1992: The Tourist Gaze and the ‘Environment’. *Theory, Culture & Society* (9.) 3. 1–26. DOI: 10.1177/026327692009003001.
- Vízkelety Éva – Lenti Lászlóné 1977: A Zala biológiai vízminősége, különös tekintettel az antropogén hatásokra. *Hidrológiai Közlöny* (57.) 9. 413–417.
- Vízkelety Éva – Lenti Lászlóné 1979: A Keszthelyi-öböl vízminősége 1971–1976 között. *Hidrológiai Közlöny* (59.) 4. 184–188.
- Ziegler, Charles 1987: *Environmental Policy in the USSR*. UMass Press, Amherst.
- ZoBell, Claude E. 1963: The Occurrence, Effects, and Fate of Oil Polluting the Sea. *Air and Water Pollution* (7.) 173–198.