

időre zárolt betétkönyv formájában adják át. Hasonlóképpen lehetne eljárni a fizetésemelések egy részénél is. Ez megkezdett takarékoskosságot jelent, amihez hozzágyűjthet a tulajdonos, vagy ha akarja, a zárlati idő leteltével megszüntetheti. Valószínű, hogy sok embert lehetne ily módon betétgyűjtésre bírni. Sok javaslatot lehetne még felvetni, de mindegyiknek kiindulása csak az, hogy ha biztos alapokon akarjuk látni nemzetgazdaságunkat, akkor takarékoskodnunk kell.

KECSŐ ISTVÁN

BALATONMEGYE ÉS BALATONJÁRÁS

BALATONI KULTÚRA fejlődésének — amint e hasábokon korábban¹ kifejtettük — általános magyar szempontból nem csupán azért van jelentősége, mert az idegenforgalmat kétségkívül fellendíti, hanem azért is, mert gyorsabb iramú településre ösztönöz ezen a természetből megáldott, költőktől megénekelte szép magyar tájon.

Véleményünk szerint a Balatonpart mégoly nagyarányú kiépülése és korszerűsödése sem járul hozzá számottevően ahhoz, hogy a magyar embert a külföldjárástól visszatartsa. De a külföldiek Balatonjárása — ha majd a béke visszatér e földre — sem lesz közgazdaságilag valóban nagyhatású fejlemény, mert a külföldit a pazarul mulattató Budapest csak rövid napokra vagy hetekre hagyja büvköréből a Balatonra, akárcsak Lillafüredre kiröppenni. Nem kell talán bővebben részleteznünk, hogy nyugati szomszédainknak az utóbbi két nyáron tapasztalt Balatonra sereglése elsősorban a jóhírű és viszonylag olcsó konyhának és boroknak csáberejében leli magyarázatát.

A Balaton mindinkább a magyar értelmiségi osztály áhított pihenőtanyájává, Széchenyivel szólva: nyári „üdvléldé“-jévé fejlődik s a fejlődést lehetőleg ebbe az irányba is kellene terelni. De mivel a lateinereken kívül más dolgozó magyarok is vannak, akiknek a Balatont szintén hozzáférhetővé és élvezhetővé kell tennünk: a balatoni ügyeket intéző hatóságoknak és érdekeltségeknek ilyen értelemben is ajánlatos volna mielőbb messzeteintő, pozitív előmunkálatokat tenni.

A cserkészek és leventék csapatainak, az alkalmazotti szervezeteknek és jóléti intézményeknek, de az ipari munkásság rajainak is minél több alkalmat kellene nyújtani, hogy legalább egy-két hetet a nagy tó partján tölthessenek, mert ezekből lesznek majdan a Balaton értékeinek legjobb szószólói s a jövő nemzedék balatoni telepesei. Ezeknek a csapatos Balatonjáróknak és Balatonélvezőknek váltakozó táboroztatását, egyszerű, tiszta építményekben való elhelyezését és ellátását a közigazgatás szerveinek az eddiginél nagyobb odaadással és leleményességgel kellene elősegíteniök.

Azonban a járási közigazgatás a Balaton körül a legtöbb helyen nincs állandóan jelen. Fontos intézkedések nehézkesen, lagymatagul, mert messziről s a viszonyok és kívánalmak nem elég közeli ismeretében történnek. A balatonparti szépen népesedő községek közül csak kettő van: Balatonfüred és Keszthely, amely egyben járási székhely is. A többi hat balatoni járást a Balatontól, a parti községektől 10—30 km távolságról, legfeljebb kiküldött fürdőbiztosokkal igazgatják.

Ebből magyarázható, hogy a Balatonvidék fejlesztésének egyik időszakosan visszatérő programmpontja: a Balaton vármegye kihasználása. Ezt a gondolatot mi kezdettől fogva képtelennek, mert történeti és lélektani okok-

¹ Kultúrafejlesztés a Balatonon. Magyar Szemle, 1935 május.

ból megvalósíthatatlannak tartottuk. A vármegyék a nemzettestnek oly történelmileg alakult egységei, mondhatnánk organikus alkotrészei, melyeket ötletszerűen szétszabdalni nem lehet és nem szabad. Lehetetlen is józanul elképzelni, hogy akár Somogy, akár Veszprém, akár Zala önként lemondjon területe legszebb, legvonzóbb és legértékesebb részéről, a Balatonpartról. A megyék területi határai — az abszolút uralmi korszakok és Trianon erőszakos csonkításait nem számítva — évszázadok óta sértetlenek maradtak s nincs semmi kényszerítő ok ezeknek megbolygatására. Ellenben a járások határai csak az utolsó két században is, a helyi fejlődés követelményeihez képest, elég sűrűen változtak.

Amikor Bél Mátyás nagybecsű földirata a megyebeli szakemberek közreműködésével elkészült (1725—35 közt),¹ Somogynak még csak 3 járása (processusa) volt. 1753-ban 4, 1800-ban 5 somogyi járás volt mindössze. Ezek székhelyei: Kaposvár, Szigetvár, Igái, Marcali és Babócsa. Fél század múltán a 4 elsőt kivül Nagyatád, Ihárosberény és Karád lettek az új járási székhelyek. Az alkotmányos uralom helyreálltával, 1870-ben új közigazgatási beosztás történt és 7 járás helyett 8-at alkotnak, az ihárosberényinek Csurgó lesz a székhelye s Észak-Somogy közepének igazgatására új járást hasítanak ki, Lengyeltóti székhellyel. A századfordulókor más 9 járása van Somogynak; azóta, immár 40 éve, székhelyváltás nem történt.

Veszprém megyének Bél M. idejében csak 3 processusa volt: a felső, Pápa központtal, a középső (Somlóvásárhely, később Devecser) és az alsó, Veszprém székhellyel. Száz évvel utóbb Nagy Lajos helytartósági tiszttal az ő latinnyelvű helységnévtárában már 4 járás lakosságáról számol be: a veszprémiről, pápai-ról, devecseriről és csesznekiről. Az 1881-i népszámlálás 5 járásban történt: a csesznelki helyére a zirci jött és a veszprémiből kihalították az enyingit.

Zala megyében még többször változott a járások száma és székhelye. Bél Mátyásnál még csak a következő 5 processus szerepel: muraközi, kapornaki nagyobb, kapornaki kisebb, szántói és tapolcai. Száz évvel később Nagy Lajosnál már 6 járással találkozunk. A kiegyezés után foganatosított új közigazgatási beosztás szerint Zala már 12 járásra oszlik, melyek székhelye nem mindegyiknél azonos a járás nevét viselő községgel. Pl. a tapolcai járás székhelye Köveskállya, a pacsai járásé Szentmihály, a baksaié Kozmadombja, a perlakié Kottori. A trianoni parancs után Zalának már csak 11 járása van, mert a Csáktornyái és perlaki járást elcsatolták, a tapolcaiból pedig a balatonfüredit kihalítva, ezt a patinás balatoni nagyközséget járási székhely rangjára emelték.

A járási székhelyek alakítása könnyen érthetőleg jelentős forgalomgyarapodást és a népesség erős megduzzadását eredményezi. Balatonfüred lakossága az 1910-i 2267-es lélekszámról — a háborús vérvesztés és az előző népszámláláskor még túlnyomó számú református lakosság viszonylagos fogyása ellenére is — 1920-ban 2604-re, 1930-ban 3149-re nőtt, vagyis két évtized alatt 40%-kal emelkedett. Ez közel háromszorosa az országos átlagban évi 0.7%-ra tehető népszaporodásnak.⁸

A járási székhelyé vált és emellett forgalmas vasútállomással is rendelkező Füred kulturális szempontból is hatalmasan fellendült; szép középületekkel, polgári és kertészeti iskolával gazdagodott. Ezenkívül — ami

¹ A Notitia Comitatus Simighiensis, Szaladiensis és Wesprimiensis sok más megye leírásával együtt még ma is csak kéziratban van.

² Pontosan 0.87% volt az 1920—30 közötti évi országos átlag, az előző véres évtizedben pedig nem több, mint 0.5 %. (V. ö. Magyar Stat. Közi. 83. kötet.) A lakosság vallási megoszlásának eltolódására nézve beszédesen jellemző és nyilván az egyke rákfenéjére utal, hogy míg Fényes Elek 1841-i statisztikája szerint Fürednek 186 kat. és ötszörannyi (921) ref. lakosa volt, kilencven év múlva a füredi katolikusok száma megtízszereződött, 1930 lélekszáma nőtt, a reformátusoké pedig majdnem ugyanannyi maradt (939 lélek).

népjóléti szempontból rendkívül fontos — lehetővé vált az is, hogy az ügyes-bajos dolgaikkal a hatóságokat felkereső parti lakosok mind keleti, mind nyugati irányból egy óránál rövidebb idő alatt elérhetik az ő kis metropolisukat és ügyeik végeztével még dologidőben haza is térhetnek. Aki közelebb-ről ismeri a vidéki munkásember életformáját, az előtt tisztán áll, milyen megbecsülhetetlenül sokat ér a falu népének, ha az ő igazgatására és gondozására hivatott hatóságokat könnyen elérheti s a legnagyobb dologidőben nem kell fél- és egésznapokat elvesztesznie, míg saját maga vagy közössége ügyében eligazítást nyer. Szemlénk egyik korábbi számában elszomorító adatokat olvashattunk arról, hogy a vasutakban és közutakban szűkölködő Pest megyében milyen kálváriát kell járni az elsőfokú közigazgatási hatóságoktól távollakó falusiaknak, amíg dolgukat ott vagy az adóhivatalnál, vagy a járásbíróknál elintézhetik. Hasonló panaszokat e sorok írója is gyakran hallott a balatonparti Szárszóról több mint 40 km-t ballagó vagy vasutazó parasztok szájából, akiknek a tabi járás székhelyén volt végeznivalójuk. Még az oda legközelebb eső balatoni község lakójának is kb. 30 km-es utat kell megtennie, hogy járásbírája vagy főszolgabírája elé járulhasson.

De hiába volna közel a falu a járási központhoz, ha megközelítésére megfelelő közlekedési vonalak nem szolgálnak. A közigazgatás kifogástalan, valóban a közönség érdekében való működésének¹ alig van lényegesebb követelménye, mint az, hogy az egyes néptömörülési egységeket jól és olcsón járható utak vagy vaspályák kössék össze a központjukkal. Ebből logikusan következik, hogy azok a járási székhelyek, melyektől a gazdasági tényezők által determinált forgalom elfordul, elvesztik jogosultságukat arra, hogy a járás vagy annak kisebb-nagyobb része számára központi és vezető szerepet töltsenek be. Ez az eset következett be a Balaton körüli megyék számos régebbi közigazgatási centrumánál (Köveskállya, Kozmadombja, Ihárosberény, Csesznek) és ennek a fejlődésnek kell majd a következményeit levonni a mai Balatonkönyék járási székhelyeinek jórészenél is.

A balatoni települések népességének több, mint száz évre visszatekintő számoszlopai tanulságos összefüggést mutatnak a községek népszaporodása és a régi postautak vonalai, majd a vasúti közlekedés fejlődése közt is. A tó vízszíneinek erős periódikus ingadozásai s a nagy tavaszi kiöntések következtében a postautak a múlt század második feléig messze elkerülték a tó déli partját. A már Korabinszky (1801), Görög (1802) és Lipszky (1804) térképein látható fejevár—kanizsai postaút Siófok lóváltóállomástól a zamárdi—szántód—szárszói dombháton át vezet a magasan fekvő Szemes állomásra,² innen azonban már a leilei berek erős megkerülésével DNY-i

¹ Magyary Zoltán „A közigazgatás és a közönség“ című előadásában arra figyelmezteti hallgatóságát, hogy a közigazgatási tisztviselőnek „ismernie kell azoknak az embereknek sorsát és helyzetét, akiknek dolgát intézi s tudnia kell azt, hogy a közigazgatás ma már mindenkinek az életében oly nagy helyet tölt be, hogy a közigazgatás jósa nélkül megnyugtató emberi sors nincs“.

² Amikor Pálóczi Horváth Ádám, mint a szekularizált tihanyi apátság bérlője Szántódon élt (1786—96), még nem lehetett meg ez a „jó közlekedés“. Kazinczy-nak a „tsombókos költővel“ váltott leveleiből kiolvashatjuk, hogy milyen nehéz vállalkozás volt 1789-ben Széphalmitól Szántódon lakó költőbarátjának meglátogatása. (Levelezés I. 477.) „Ha Bétsbe mégy — írja H. Á. — és felém jössz, jövet jöjj erre. Fejevárott kétfelé tér az utad, egyik Mezőkomáromnak, ahonnan egy óra Adánd, de már ez nints postautban; Adánd hozzám harmadfél óra. A másik Veszprémnek, mely Fejevárhoz két Posta, Veszprémhez Füred két óra: Szántódi Remete Házam pedig Füredi új épült házzal úgy van által ellenben, hogy egyikből a másikba láthatok...“ — Amint Orpheusában megjelent útleírásából tudjuk, Kazinczy a füredi utat választotta s innen bérelt kocsival a tihanyi révig, ismét kompon ment át Szántódra. Az idillikus Tihany imádott Gessner mesterének zürichi otthonát idézte elméjébe és alkalmat adott a költőnek arra, hogy elmerengjen az ősi balatoni falu népének szegénységén és elmaradottságán.

irányban halad Szőlősgyőrök állomásra s tovább Lengyeltóti—Marcali—Ihárosberény felé. Csak az 1861-ben megnyílt Délivasút pályatestének feltöltése és a Sió-zsilip üzembehelyezése vetett véget a rendszeres tavaszi nagyvizeknek és hozta létre a homokturzásokat, melyeknek fenyőkkel, akácokkal megkötött földje a villatelepek összefüggő sorának adott teret. Az északi Balatonpart fellendülése is csak akkor kezdődik igazán, mikor a szabadbattyán—tapolcai balatoni vasút 1911-ben történt forgalombahelyezése után az őslakosság és a Balatonra vándorlók számára megnyílt a közlekedés lehetősége más vonalon is, mint a Balatonnal párhuzamosan, de ettől átlag 12 km-re húzódó Veszprém—nagyvázsony—tapolcai postaúton.

Helyszüke miatt csak néhány jellegzetes adatot emelünk ki a balatoni demográfiai mozgalmat 200 évre visszamenőleg feltüntető áttekintésünk-ből, hogy megvilágítsuk a balatoni települések fejlődésének fent érintett okozati összefüggését a közlekedéssel és a közigazgatási beosztással.

A Balatontól 8 km-re fekvő Szőlősgyőrök (1869-ben 1279, 1900-ban 1242, 1930-ban 1272 lélek) csak addig volt szépen fejlődő mezőváros, míg a fontos postaút állomása volt. Mióta a délivasút megnyílt és Boglár forgalmas piacú vasútállomás és a Kaposvárra vivő főútvonal bekötőpontja lett a 7. számú autó-műútba, azóta Szőlősgyőrök rohamosan sorvad. De vele együtt sorvad, vagy legalább is stagnál a járási székhelyé emelt Lengyeltóti is (1869-ben 2380, 1930-ban 2693 lakossal), melynek lakosai, éppúgy, mint Szőlősgyőrökéi a közeli Boglár és Fonyód felé rajzanak jobb boldogulásért. Az 1863-ban még csak 313 lakosú Boglárt nyilván a vasúti, hajó- és közúti közlekedés által elevenné tett piaca és a fürdőkonjunktúra fejlesztette virágzó nagyközséggé (1880-ban 767, 1910-ben 1528, 1930-ban 2200 lakossal).

Az északi Balatonparton az alábbi három község népességi adatai kínálnak a fejlődés tényezőinek kidomborítására:

	1828	1869	1900	1930	szaporodás %	
Almádi	—	120	424	1311	210	30 év alatt
Köveskál	895	1024	1017	946	0.57	100 „ „
Badacsonytomaj	564	1155	1648	2656	370	100 „ „

Almádi, korábban Szentkirályszabadja kies fekvésű, de még két emberöltő előtt is csak 120 lakosú pusztája, 30 év alatt negyedfélszeresére nőtt. Mikor pedig az 1896-ban elkészült bakonyi vasút megközelíthetővé tette Győr és más dunántúli városok, az 1910-ben megnyílt felső balatonparti vasút pedig a főváros nyaralnvágyó közönsége számára is: az építkezés és település oly rohamosan fellendült, hogy már tíz év előtt lakóházainak száma 525 volt (72%-kal több, mint régi anyaközségében).

Köveskál Crusius 1809-i Postlexiconja szerint a tapolca—füredi kereskedelmi útvonalon fekvő jelentékeny helység, Nagy Lajosnál még nevezetes oppidum, mely az összes balatoni községek sorában népességre a kilencedik helyet foglalja el. Száz év előtt Fényes E. szerint 1039 lakosú, ebből 304 kat., 703 protestáns. Fénykorában egyideig járási székhely is volt. Ekkor volt lakossága a legszámosabb. Hatvan év múltán már csak 1017 a lélekszáma, ebből 466 kat., 506 prot. Az utolsó népszámláláskor lakossága lefogyott 946-ra, melyből már 525 kat. és csak 406 prot. Így sorvad el ez a hajdan virágzó mezőváros, nyilván azért, hogy közhivatalai elköltöztek, a főközlekedési utak elkerülték s talán nem utolsó sorban a megromlott gazdasági helyzettel, a filloxeravész folytán kipszultult szőlőkkel, rosszul termő földekkel magyarázott egyke ragálya következtében. Lakosainak egy része alkalmasint a nagyforgalmú piaccal rendelkező, de vasúti csomópont és igazgatási központ volta miatt is gyors szaporodású járási székhelyre,

Tapolcára, másik része pedig a jó keresetet kínáló bányateleppé és fürdőhellyé fejlődő Badacsonytomajra költözött át. Ez a majdnem tisztára kat. lakosságú munkásközség száz év alatt az átlagot sokszorosán meghaladó fejlődésre tett szert, nevezetesen a századforduló óta. Különösen feltűnik az 1900 és 1910 közti népszaporodás (majdnem 40%), ami az időközben megnyílt bazaltbánya munkáskeresletével magyarázható. A következő évtizedben is megmaradt több, mint 20%-os, vagyis az átlagost megháromszorozó gyarodás, mely azonban — éppúgy, mint az előző — sokkal inkább az odavándorlás, mint természetes szaporodásnak következménye. Szerencsés fekvése, borának nagy kereslete, előnyös gőzhajó- és vasúti közlekedése, mely utóbbi a járási székhelynek félóra alatti elérését teszi lehetővé, értetik meg rohamos fejlődését.

Badacsony a járási központtal való szomszédsága miatt a közigazgatás állandó és eredményes gondoskodásának tárgya, akárcsak a maga járási centrumát vasúton szintén egy óránál rövidebb idő alatt elérő Almádi vagy Fonyód. Ezeknek és még néhány partmenti községnek lakossága megbecsülhetetlen előnyben van azzal a sokkal számosabb balatoni helységgel szemben, melyek — mint Balatonkiliti, Zamárdi, Szárszó, Szemes stb. — csak órákig tartó költséges és körülményes utazgatással vagy félnapos gyaloglással érik el a 20—40 km-re eső központi hatóságaikat.

Nemcsak szociális jóléti intézkedés, hanem a balatoni kultúrát is előbbre vivő kezdemény volna, ha Somogy megye alakítana egy külön balatonsomogyi, Veszprém megye egy külön balatonveszprémi, Zala megye pedig — 100 km-nél hosszabb partvonala miatt — egy balatonzalai felső és egy balatonzalai alsó járást a tó partvidékén fekvő községei igazgatására.

A balatonsomogyi járás magában foglalhatná Balatonújhely, Kiüti, Zamárdi, Kőröshegy, Szárszó, öszöd, Szemes, Lelle, Boglár, Ordacsehi, Fonyód, Mária, Keresztúr, Berény és Szentgyörgy községeket a pontosan központilag fekvő Boglár nagyközséggel, mint járási székhellyel. Ez ugyanis a Ny-ra és K-re legtávolabbi községből is elérhető vasúton egy óra alatt.

A balatonveszprémi járásnak egyelőre Kenese volna a legalkalmasabb székhelye, addig, amíg az A Uga és Akarattyá közt hiányzó alig 4 km-es összekötő vasúti vonal ki nem épül; mert ettől kezdve már ez az utóbb-nevezett ősrégi, ma már elképesztő iramban-épülő és népesülő település volna a centrális fekvésénél fogva is hivatottabb járási központ. Ez a járás Siófok, Szabadi, Balatonfőkajár, Kenese, Vörösberény, Szentkirályszabadja és Almádi községeket foglalná magában.

A balatonzalai felső járás fennhatósága Felsőörs, Alsóörs, Lovas, Paloznak, Kövesd, Csapok, Arács, Aszófő, Tihany, örvényes, Udvari, Akali, Dörgicse, Zánka és Szepezd községekre terjedne ki s maradna a balatonfüredi főszolgabíró igazgatása alatt.

A balatonzalai alsó járás végül Kővágóörs, Rendes, Salföld, Badacsonytomaj, Nemestördemic, Szigliget, Ederics, Györök, Vonyarcvashegy, Gyenesdiás és Keszthely területére korlátozódnék, egyelőre az utóbb említett nagyközség vezetése alatt. A vasúti vonalvezetésnek e járás területén is van egy kiegészítésre szoruló fogyatéka: az a 7—8 km hosszú szakasz, mely a meglévő műút mentén Nemestördemicet Edericcsel volna hivatva sínpárral összekötni. Az oly rég áhított valóban balatonparti körvasútnak a már említett aliga-akarattyai pályahiányán kívül ez volna az utolsó, kiépítésre váró szelvénye. Ezzel kiküszöbölődnék a balatonzalai alsó járás beosztási tervének az a hátrányos pontja, hogy a székhely peremfekvésénél fogva a legtávolabbi eső Kővágóörs népe — a tapolcai kiterővel — egy óránál hosszabb idő alatt érhetné csak el új járási székhelyét. A partmenti műúton (71. számú főútvonal), Révfülöptől Keszthelyig (35—40 km)

egy óráig sem tart a gépkocsizás, de a vasúti forgalomnak jelenlegi pálya-vezetése s hozzá még a tapolcai átszállással való lebonyolítása az erre a szállító-eszközre szorulókat bizony két óra hosszát is dőcögted Keszthelyig. Centrális helyzeténél fogva tulajdonképp Badacsonytomaj volna a legalkalmasabb és legfejlesztésképesebb járási központ, ennek azonban egyelőre ellene szól a nagy Festetics György Keszthelyének történelmileg megszentelt kulturális súlya. Az évszázados politikai, gazdasági és szellemi vezetés hagyományai-
val dicsekvő, immár közel 12.000 lakosú városkától ezt a megszolgált vezető-szerepet elvitatni nem lehet, csak közlekedésének fogyatékoságait kellene sürgősen kiküszöbölni.

Értesülésünk szerint megindult már annak előkészítése, hogy a Balatonnak erre az egyetlen városias jellegű nagyközségére kiterjesztessék a városrendezésről és építésügyről szóló 1937: VI. t.-c. hatálya. Ez a törvény a városfejlesztési és rendezési tervek előkészítését a városokban kötelezővé teszi és ezzel új irányt szab ezek korszerű fejlődésének. A Georgikon és a magyar Helikon városának ez a törekvése már az üdülőhely és a közeli Hévíz gyógyfürdő fejlesztése szempontjából is minden méltánylást megérdemel; sőt ha az idézett törvénynek a kisajátításról szóló rendelkezései révén sikerülne a várost körülfogó és annak városias fejlődését korlátozó hitbizományi uradalomtól megfelelő terjeszkedési területeket szerezni, a közel jövőben még a megyei város jellegének elnyerése is indokoltan volna beilleszthető a Balaton fővárosának kultúrafejlesztési célkitűzései sorába. Keszthely lélekszáma az utolsó (1939 novemberi) népszámlálás szerint felülmúlja Balassagyarmat, messze meghaladja Szentendre és Kőszeg megyei városok népességét és alig 4%-kal marad csak alatta Kalocsa lakosságának.

Nem hisszük, hogy csalódnánk abban az elgondolásunkban, hogy az egész Balatonvidék gyorsított fellendülése követné nyomon az érdekelt három vármegyének azt a — fejlődési követelményként jelentkező — elhatározását, mely a Balatont gyöngysorként övező településeket közelebb hozná a kizárólag az ő szociális és kulturális jobblétük előmozdítására hivatott adminisztrációs központjukhoz. A Balaton minden irányú fejlesztését oly céltudatosan irányító Balatoni Intéző Bizottság kétségkívül hathatósabb közreműködésre számíthatna a Balatonpart különleges szükségleteit helyből figyelő járási vezetők, mint a Tab, Enying és más távoli járási centrumok és sok félreeső, elmaradt falujok gondjaival túlterhelt főszozolgabírák részéről. A Balatont a Balatonért csak a Balaton partjáról lehet igazán jól igazgatni.

LUKÁCS KÁROLY