

IDEGENFORGALMI KÖNYVTÁR

SZERKESZTI: TÁBORI KORNÉL

**AZ IDEGENFORGALOM
ELMÉLETE ÉS GYAKORLATA**

ÍRTA

Dr. GUNDEL ENDRE

BUDAPEST, 1937

KIADJA az IDEGENFORGALMI ÉRDEKELTSÉGEK
SZÖVETSÉGE
BUDAPEST, DUNAPALOTA

PÁPAI ERNŐ MŰINTÉZETE BUDAPEST

ELŐSZÓ.

Az emberiség kultúréletének talán egyik megnyilvánulása sem annyira összetett, mint az idegenforgalom, amely valamennyi más életjelenséggel többé-kevésbé szoros kapcsolatban van.

Ennek a kis munkámnak az a célja, hogy az idegenforgalom csak újabban méltatott jelenségeinek rendkívül bonyolult összetételébe rendszert vigyen..

Ahol az idegenforgalom szaktudományának szegény szókincse a fogalmak megjelölését csak hosszú körülírással tette lehetővé, ott igyekeztem új kifejezéseket alkalmazni, de tartózkodtam erőszakolt új szavak alkotásától.

Magának az alapjelenségnek kifejezése, az „idegenforgalom” sem szerencsés megjelölés, de ma már annyira átment a közhasználatba a hasonló, nem kevésbé szerencsés, német kifejezés nyomán —, hogy azon változtatni ma már aligha lehet. A másik megjelölést, amely az angol, francia, olasz és más nyelvek internationalis kifejezésével „turizmus”-nak nevezi a jelenséget, nem használom, mert az a magyar nyelvben inkább csak egy sportág a hegymászás megjelölésére van fenntartva.

Hasonlóképpen az idegenforgalom alanyaira sincs megfelelő kifejezésünk. Az „idegen” szóban van valami nem

kívánatos, sőt ellenséges értelem is és így az idegenforgalmi politika célkitűzését tekintve tulajdonképpen paradoxon. A „látogató”, „vendég”, „utas” szavak is csak egyes momentumokban találóak, így leggyakrabban az „idegenforgalom alanyai” megjelölést használom.

Talán szokatlanul hangzik az „idegenforgalmas hely” kifejezés s ezalatt olyan helyet értek, amelyet az idegenforgalmi alany felkeres. Azokról az iparokról, amelyek az idegen elszállásolásáról és ellátásáról gondoskodnak, mint „ellátó iparokról” szólok, míg az ezeket általában megjelölő „vendéglátó iparok” gyűjtőfogalomba rajtuk kívül a szórakoztató iparokat is belevonom.

A felhasznált forrásmunkákat a könyv végén összegyűjtve is közléteszem és ezek között — talán az általános szokástól eltérőleg — a cikkeket is felsorolom. Az idegenforgalom irodalmának u. i. nagy része cikkek és rövidebb tanulmányok alakjában jelent meg és így falán felsorolásukkal egyik-másik részproblémával behatóan foglalkozni akarók munkáját megkönnyíteni.

Budapest, 1936 december.

A szerző.

I.

Idegenforgalomtan és idegenforgalmi politika.

Az idegenforgalom különböző, így gazdasági, társadalmi, kulturális, természettudományi elemekből összetevődő szintetikus jelenségével az egyes szaktudományok egész sora foglalkozik. A közgazdaságtan és különösképpen a közgazdasági politika, a szociológia, a történelmi tudományok, a földrajz és annak egyes részlet-tudományágai, mint a balneológia, klimatológia, sfb., a végső motívumokat tekintve pedig a gyakorlati pszichológia, egyre több kutatási anyaggal járul az idegenforgalom egyes részletkérdéseinek megvilágításához. De hát ezek az adalékok, — ha alkalmasak is arra, hogy a társadalmi életnek erről a fontosságában egyre növekvő kultúrjelenségről többé-kevésbé összefüggő mozaik-képet alkot-hassunk — mégsem nyújtanak kellő homogén anyagot ahhoz, hogy az idegenforgalom gyakorlati jelenségének önálló tudományát felépíthessük belőle.

Ennek kidolgozása, vagyis az idegenforgalom kérdéseinek tudományos tárgyalása elsősorban magának a kutatás tárgyának pontos meghatározását, a jelenségnek lehetőleg éles elhatárolását kívánja meg. A tudomány feladata a kutatás és a kutatás eredményeinek rendszerbefoglalása. Az első feladat pedig annak a meghatározása, hogy a tudományos

megfigyelésünk mire irányul, mi a kutatás tárgya és mik a kutatás területének határai. Az idegenforgalom pontos fogalmi meghatározása nélkül a tudomány nem tehet mást, mint idézi Werner *Sombart* híres *mondásai*: „a mi tudományunkban (közgazdaságtan) minden, aminek meghatározottnak kellene lennie, határozatlan”.¹ A részletes tárgyalások során tehát mindekelőtt az idegenforgalom fogalmának meghatározásával foglalkozunk, kiválogatva azokat a fogalmi jegyeket, amelyek az idegenforgalom egyes megnyilvánulásait az életjelenségek más köreitől megkülönböztetni engedik és sokoldalú, szintetikus, de önálló jelenség-csoporttá foglalják egybe.

A fogalomnak, vagyis a kutatás tárgyának meghatározása azonban még nem jelenti a tudományos munka területének a körülhatárolását is. A jelenség összetett, így hatásai is az emberi élet megnyilvánulásának legkülönbözőbb területein játszódnak le. Az egész jelenségcsoportot vagy valamely szaktudomány elhatároló és bizonyos mértékig egyoldalú szemszögéből, vagy pedig átfogó, általános nézőpontok szerint tehetjük vizsgálat tárgyává. A vonatkozó tudományos irodalomban úgy az izoláló szigorú szaktudományi álláspont, mint az univerzalisztikus felfogás egyforma súllyal képviselve van.

Az idegenforgalom jelenségének közgazdasági jellegét erősen hangsúlyozza Bormann, amikor kifejti, hogy „természete szerint az idegenforgalom tudománya gazdaságtudományi diszciplína, amelynek alapkérdései a közgazdaság és üzemgazdaságtan terén nyugszanak”.² Hasonlóképpen Mariotti is gazdaságtudományi térre korlátozza az idegenforgalmi jelenségek egységes szempontból történő tudományos tárgyalását.³

Az univerzalisztikus felfogás legismertebb képviselője viszont Clücksman, aki széles, átfogó alapon szemléli az idegenforgalom jelenségét és hatásait. „A hatások gazdasági és nem-gazdasági természetűk. Azokon (a gazdasági hatások-

¹ Sombart, Werner: Die drei Nationalökonomien. 1. o.

² Bormann, A.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 4. o.

³ A. Aariotti: Lezioni di Economia Turistica. Idézte Benschid: Die Lehre vom Fremdenverkehr als Wissenschaft c. tanulmányából, Archiv für den Fremdenverkehr, 1934. 1. sz. 4. o.

kon) túl figyelembe kell vennünk a nem-gazdasági hatásokat is ... A lakosok testi, szellemi és lelki szerkezetére, egészségi állapotára, a szellemi és művészi áramlatokra, a fényűzési hajlandóságra, hivatásbeli eltolódásra, politikai irányok fejlődésére való behatásokat, a község és állam szociálpolitikai tevékenységére való befolyását”.⁴ Az idegenforgalom tudományának ilyen szociológiai alapon történő kiszélesítése és pszichológiai megalapozása mellett foglal állást Willy Benschmidt és Kari E. Schmidt is. Az utóbbi az idegenforgalom hatásait vizsgálva rámutat arra, hogy itt elsősorban a gazdasági összefüggéseket kell vizsgálni, emellett azonban az egyéb szociológiai momentumokat is figyelembe kell venni.⁵

Mindkét tudományos álláspontnak van némi elméleti és gyakorlati jogosultsága, azaz mindkét felfogásnak a magva helyes. A gazdaságtudományi beállítás megkönnyíti a jelenleg pontos körülhatárolását, a tudományos kutatási szempont egységét és a módszerek egyöntetűségét. A jelenségnek széleskörű szociológiai alapon való tárgyalása viszont annak sokrétűségét domborítja ki és a hatások nyomkövetésével hatalmas távlatokat nyit a kutató számára. Mindkét felfogás meg egyezik azonban abban, hogy rendszeres idegenforgalom-tudományra, vagyis erre a jelenségre vonatkozó tudományos ismeretek rendszerezésére és értékesítésére, feldolgozására szükség van. Szükség van pedig Benschmidt szerint:

„1. mert a gyakorlati idegenforgalmi tevékenységnek szüksége van világos, áttekinthető és célszerű munkaszervezetre, hogy a különlegesen bonyolult és sokoldalú idegenforgalmi praxist gazdaságosan oldja meg;

2. mert az idegenforgalom gazdasági és nemzetpolitikai jelentősége megköveteli az idegenforgalom megismerését;

3. mert a céhbéli nemzetgazdaságtan az idegenforgalomra, kimagasló jelentősége ellenére is, eddig csak igen csekély, vagy egyáltalában semmi figyelmet sem fordított.”⁶

⁴ Glücksmann, R.: Das Ziel des Forschungsinstituts für den Fremdenverkehr. Verkehr und Bäder, 1929. 23. sz.

⁵ Schmidt, K. E.: Das Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr. Verkehr und Bäder, 1929. 18. sz.

⁶ Benschmidt, W.: Die Lehre vom Fremdenverkehr als Wissenschaft. Archiv für den Fremdenverkehr, 1934. 1. sz. 2. o.

A továbbiakban a két álláspontot akként kíséreljük meg összeegyeztetni, hogy a tárgyalások folyamán tekintettel leszünk az idegenforgalom számtalan komponensére, de ugyanakkor nem mulasztjuk el a leginkább változó, az egyetlen abszolút mértékkel mérhető, valamennyit befolyásoló összetevőt — a gazdasági fényezőt fokozott figyelemmel kísérni.

Az idegenforgalom bonyolult jelenségének tudományos megalapozásán épül fel az idegenforgalmi politika, amelynek feladata, hogy az elméletből a gyakorlatba vezető hidat megépítse. Az idegenforgalmi politikának kettős feladata van: egyfelől az idegenforgalmi politika célkitűzése, másfelől a kifűzött cél gyakorlati megvalósítása vagy legalább is megközelítése.

Az idegenforgalmi politikának általános célkitűzése az elmélet és gyakorlat közötti különbségből adódik, vagyis abból a hátrányos helyzetből, amelyet az idegenforgalom történetéből merített és megállapított tényleges gyakorlati fejlődés az idegenforgalmi teóriából nyert elméleti ideállal szemben mutat.

Ennek az eltűntetése, vagyis az idegenforgalmi politika maga elé fűzött céljának gyakorlati megoldása ismét hármas feladatot foglal magában:

1. a gyakorlatilag lehetségesnek megállapítását;
2. a megfelelő eszközök kiválasztását és
3. az általános szervezési feladatok megoldását.⁷

Az idegenforgalom önálló tudományágán belül így helyezkedik el az elmélet és a gyakorlat, amidőn az idegenforgalomra vonatkozó különféle természetű tudományos ismeretek rendszerét a gyakorlati célkitűzések rendszerével egészíti ki. Mindezt pedig annak az örök igazságnak a szellemében, amelyet Werner Sombart a kövefkezőkben fejezett ki: „örök igazság marad, hogy az összefűggésekbe való betekintés, amelyet egyedűl az alapos tudományos munka nyűjt-hat, mindenkor a sikeres gyakorlati tevékenység előfeltétele.”⁸

⁷ Benschmidt, W.: Die Lehre vom Fremdenverkehr als Wissenschaft. Archiv für den Fremdenverkehr, 1934. 1. sz. 6. o.

⁸ Sombart, W.: Baderproblem im Lichte der Nationalökonomie. Verkehr und Bäder, 1926. 38. sz.

II.

Az idegenfoglalom fogalma.

Az idegenfoglalmi politika első tudományos feladata — mint kifejtettük — az idegenfoglalom jelenségének meghatározása és ezzel lényegileg a kutatás tárgyi és területi körülhatárolása kell, hogy legyen. A fogalom meghatározásánál nehézséget jelent az idegenfoglalmi tudomány lényegéről, természetéről és a tudományok rendszerében elfoglalt helyéről vallott eltérő felfogás, az, hogy szigorúan körülhatárolt szaktudományággal vagy pedig általános emberi alapon felépített univerzalisztikus tudománnyal állunk-e szemben? A felfogásoknak a szakszerűtől az univerzálisig terjedő skálája okozza azután a fogalommeghatározás tekintetében mutakozó, olykor csak árnyalati, olykor szöges ellentéteket, különbségeket.

Az idegenfoglalomtan igazi pionírjai csak a XX. században jelentkeznek. Guyer-Freuler 1905-ben így próbálja meghatározni a jelenséget: „Az idegenfoglalom modern értelemben az újkor jelensége, amely a gyógyulás és levegőváltoztatás megnövekedett szükségletén, a fájtszépségek iránt felébredt és ápolt érzésen, a szabad természet iránti örömmön és élvezeten nyugodva, a kereskedelem, ipar fejlődése és a szállítóeszközök tökéletesedése által lehetővé tesz a külön-

bőző népek és az emberi társadalom körei közt egy szélesebb körű érintkezést.”¹

Fellner Frigyes dr. definíciója, bár csak a külföldiek forgalmát fogja meg, a következő: „Idegenforgalom alatt azt a nemzetközi személyforgalmat értjük, amidőn a külföldre távozók ideiglenes tartózkodásra, kereseti tevékenység nélkül, szórakozás, gyógyulás stb. céljából mennek a külföldre.”²

Dr. Herrmann v. Schullern zu Schrattenhofen szerint: „Az idegenforgalom mindazoknak és elsősorban mindazon gazdasági utazásoknak összessége, amelyek idegeneknek egy bizonyos vidékre, vidéken és vidékről, ország vagy városból való odaáramlásából, ott-tartózkodásából és visszaáramlásából állnak és vele közvetlenül kapcsolatosak.”³

Egészen általános körben mozog Gálos Kálmán definíciója: „Az idegenforgalom országok, városok, vidékek vagy fürdők és üdülőhelyek utas-, illetve vendégforgalma.”⁴

A világháború után 1927-ben Wilhelm Morgenroth távolabbi értelemben idegenforgalom alatt az időleges vándorlások minden faját érti. Legszűkebb értelemben szerinte: „Idegenforgalom alatt azon személyek forgalmát értjük, akik állandó lakhelyüktől átmenetileg eltávoznak, hogy élet- és kultúrszükségeiket, vagy másfajta személyes kívánságaikat, csupán mint fogyasztók, a gazdasági és kultúrjavakkal kielégítsék.”⁵

Róbert Glücksmann szerint: „Az idegenforgalom a térnek emberek által való, állandó lakhelyüktől különböző helyre irányuló leküzdése, azon célból, hogy ott tartósan vagy átmenetileg tartózkodjanak.”⁶

¹ Guyer—Freuler: Fremdenverkehr. Reichesbergs Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft. 77. o.

² Fellner Frigyes dr.: A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. 114. o.

³ v. Schullern zu Schrattenhofen, Herrmann, dr.: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft. Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik. Jena 1911. III. Folge. 42. Bd. 1. Heft 437. o.

⁴ Gálos Kálmán: Idegenforgalom. Révai Lexikon. 10. k. 455. o.

⁵ Morgenroth, Wilhelm: Fremdenverkehr. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. kiad. IV. k. 394. o.

⁶ Glücksmann, Róbert: Die wissenschaftliche Behandlung des Fremdenverkehrs. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 8. Jg. 26. o.

Schwink szerint: „Az idegenforgalom azon személyek mozgalma, akik valamely festi, szellemi vagy üzleti természetű okból lakóhelyüket átmenetileg elhagyják.”⁷

Georg Wegener definíciója: „Idegenforgalom alatt nem ottlakók odautazását, ideiglenes tartózkodását és ismét elutazását értjük oly jelentős számban, hogy bizonyos, erre karakterisztikus berendezések, mint utak, szállítóeszközök, vendéglátó-iparok, erre szolgáló speciális szervezetek és más hasonló felállításra és a már meglévők javítása lehetővé válik.”⁸

Thirring Gusztáv szerint az idegenforgalomnak két fontos kritériuma van: 1. A tartózkodásnak ideiglenes (átmeneti) jellege; 2. az állandó kereseti szándék hiánya.⁹

Adolf Grünthal szerint: „Az idegenforgalom olyan embereknek bizonyos szabályszerűen visszatérő tartózkodása, akik festi, vagy gépi erő segítségével jutottak erre a helyre, vagy ebbe az országba, hogy testi, szellemi, vagy lelki szükségleteiket kielégítsék.”¹⁰

Arthur Bormann: „Az idegenforgalom olyan utazások összessége, amelyek üdülés, szórakozás, üzleti vagy hivatási elfoglaltság miatt vagy egyéb okból történnek, sok esetben különleges látványosságok vagy események alkalmával és amelyeknél az állandó lakhelytől való távolmaradás csak átmeneti, de nem sorolható ide a foglalkozással járó, munkahelyre irányuló, szabályszerűen ismétlődő utazási forgalom.”¹¹

Willy Benschmidt szerint: „Az idegenforgalom emberek közötti oly békés kapcsolatok összessége, amelyek átmenetileg egy helyen tartózkodó, de nem odavaló illetőségűek és a helyi lakók közt jönnek létre.”¹²

⁷ Schwink, dr.: Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Bayerische Wirtschaft. Monatliche Mitteilungen des Bundes Deutscher Verkehrsvereine. 1929/30. 70—71. sz. 9. o.

⁸ Wegener, G.: Der Fremdenverkehr in geografischer Befrachtung. Sammelwerk „Fremdenverkehr”. 25. o.

Thirring Gusztáv: Az idegenforgalmi statisztika problémái. Magyar Statisztikai Szemle. 1929. 11. sz. 1133. o.

Grünthal, Adolf, dr.: Personenverkehr — Fremdenverkehr — Reiseverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr 1930. 2. sz. 56. o.

Bormann, Arthur, dr.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 10. o.

Benschmidt, Willy: Die Bestimmung des Begriffs Fremdenverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 4. sz. 116. o.

És végül Czenner Jenő dr. definíciója szerint: „Az idegenforgalom a vagyoni erőknek az egyik gazdasági organizmusból a másikba való átültetésének, helyesebben az egyik organizmusban szerzett jövedelmeknek a másikban való elköltésének az a módja, amely a jövedelemszerzés, illetőleg annak árjövadelmekre való felosztásának (elköltésének) alanyától a gazdagodó gazdasági területegységre való utazását, illetőleg hosszabb-rövidebb ideig ott tartózkodását kívánja meg.”¹³

Szükségesnek tartottuk ennek, a bár kissé hosszadalmas, de kétségtől érdekes és tanulságos definíciósornak a közlését, hogy láthassuk, milyen nagy eltérések vannak e fiatal tudomány alapfogalmának meghatározásában. De szükség van azért is erre a közlésre, hogy a meghatározásokban foglaltak bírálata után megkíséréljük az idegenforgalom jelenségét definitíve megragadni és kifejezni.

Mindenekelőtt az tisztázandó, hogy milyen szempontból vizsgáljuk az idegenforgalom jelenségét? Vájjon a fizetési mérleg szempontjából-e vagy általános közgazdasági vagy éppen magángazdasági szemszögből, az idegenforgalmas hely vonzereje, vagy az idegenek lakóhelye szerint, az idegenforgalom kulturális, politikai vagy egyéb nem gazdasági hatását tekintve, a közlekedési eszközök szerepe szerint vagy a statisztika szempontjából? Ez a rendkívül sok szempont olykor gyökeresen elférő eredményeket ad a kutatónak és ez az oka a fenti definíciókban tapasztalható eltéréseknek is. Feller Frigyes dr. a fizetési mérleg szempontjából vizsgálta a jelenséget, Gálos gyakorlati szakember volt, Thirring a statisztika érdekét tartotta szem előtt, Wegener geographus, Glücksmann eredetileg szálloda-szakértő stb. Ez tehát a mutatkozó eltérések oka és az, hogy e speciális szempontokat igen sokszor elmulasztják kidomborítani.

Így válik érthetővé, hogy amíg sok definíció a legnagyobb hangsúlyt a tartózkodás átmeneti jellegére helyezi (Feller, Morgenroth, Schwink, Thirring, Wegener), addig mások (Czenner, Glücksmann) nem korlátozzák a tartózkodás idejét. És ha Glücksmann definíciójának „hosszabb-rövidebb” ideig való tartózkodásra vonatkozó előírása tartalmazna is

¹³ Czenner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 14. o.

egy tudatalatti elmosódó felső határt, Czenner a Svájcban élő angol nyugdíjas példáját említve, már elveti a tartózkodás átmeneti jellegének szükségét,¹⁴ igaz ugyan, hogy ezt csak annak igazolására említi, hogy utasforgalom nélkül is lehet idegenforgalom, de ez már magában foglalja a tartózkodás állandó voltát. Czenner azonban idegenforgalmi gazdaságpolitikát írt és ennek megfelel az ő elmélete a vagyoni erők vándorlásáról.

A másik nagy eltérés az utazás céljában mutatkozik. Itt a probléma a körül forog, hogy a kereseti célzattal történő utazás mennyiben tekinthető idegenforgalomnak? Fellner, Morgenroth, Thirring kifejezetten, mások hallgatólagosan kizárják a kereseti tevékenységű utazást; továbbiak *expressis verbis* felemlítik az utazás céljánál az üzleti célt, mint pl. Bormann, Schwink.

Már kisebb az eltérés az idegenforgalom alanyainál. Sokan felvetették a kérdést, hogy ki tekinthető „idegennek”? Tisztázandó az volt, hogy mi a döntő az idegenforgalom szempontjából: az állandó lakhely, az állampolgárság vagy az utolsó tartózkodási hely?¹⁵ Ma már eldöntöttnek vehető ez a kérdés az állandó lakhely javára.

Ami végül az idegenforgalmas helyet illeti, vagyis azt a helyet, ahová az idegen utazik, ez megint többféle lehet. Általában bármilyen helyet, ahol idegen megfordul, idegenforgalmas helynek mondanak a meghatározások. Mindegy, hogy egy országról, városról, fürdő- vagy üdülőhelyről, hegy-ségről, síkságról, trópusi vagy sarki tájról van-e szó. Csupán Wegener definíciójában van az idegenforgalmas hely meghatározásánál egy mennyiségi megszorítás („in so erheblicher Zahl”),¹⁶ amely, — ha meg is felel az általános felfogásnak — a tudományban nem alkalmazható, mert ha lehetne is egy fiktív határt felállítani (idegenek, vendégszobák, vendégházak vagy éjjelezések minimális száma, stb.), a nem idegenforgalmas helyeken megforduló idegenek száma kicsúsznék

¹⁴ Czenner Jenő dr.: Az idegenforgalmi gazdaságpolitika. 13. o.

Simon, dr.: Die Frage nach der Herkunft in der Fremdenverkehrsstatistik. Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/1932. 2. sz. 37. o.

Wegener: Der Fremdenverkehr in geographischer Betrachtung. Sammelwerk „Fremdenverkehr”. 25. o.

a statisztikai felvételtől. Ezért kell minden helyet, ahol idegen megfordul, idegenforgalmas helynek tekinteni.

A mondottak értelmében tehát annyiféle meghatározását adhatnók az idegenforgalomnak, ahányféle szempontból azt vizsgálni lehet. Minden fogalmi meghatározásnál, de különösen a gyakorlati életjelenségek fogalmi körülírásánál a definícióra rányomja a maga bélyegét az a körülmény, hogy a szerző milyen vonatkozásban áll a kérdéses jelenséggel. A szakszempontok túltengése azután esetleg a jelenség egyoldalú megvilágítására vezet és az ebben a megvilágításban megszületett definíció, az átfogó egység hiánya folytán, nem képezheti alapját és kiindulási pontját az idegenforgalmi politika egységes tudományának.

Ezzel az eljárással szemben — melytől azonban a szaktudományi szempontból való elmélyedést tekintve nem lehet minden létjogot megtagadni — a fogalomalkotás terén az egyetemességre kell törekednünk. Szükséges tehát, hogy definíciónk az idegenforgalom jelenségének szintetikus voltát igazoló összes fogalmi elemeket tartalmazza és a részletkutatások feladata a maguk speciális szemszögéből egyes elemeket kiragadva azokat hangsúlyozottan tárgyalni.

Ezek előrebocsájtása után megkíséreljük az idegenforgalom jelenségét ilyen általános érvennyel meghatározni. Ezt a törekvésünket akkor fogja siker koronázni, ha feleletet adunk a következő kérdésekre:

1. kik az idegenforgalom alanyai?
2. mi tekinthető idegenforgalma helynek?

1. mennyi ideig kell vagy lehet az idegenforgalom alanyainak az idegenforgalmi helyen tartózkodniuk?

4. milyen céllal keresik fel az idegenforgalmas helyet?

Ami az idegenforgalom alanyát, az idegent illeti, erre

nézve már alkalmunk volt a nézetek egységére rámutatni, s mint mondtuk, az állandó lakhely dönti el, hogy mikor tekinthető az egyén idegenforgalmi alanynak. Mi is emellett a szempont mellett foglalunk állást, bár gazdasági szempontból elsősorban az volna döntő, hogy hol van a gazdasági alanynak jövedelemszerzési helye. Minthogy azonban ezt statisztikailag megragadni nem lehet, másrészt pedig a legfőbb eset-

ben a jövedelemszerzés helye összeesik az állandó lakhellyel, ez utóbbit vesszük mi is mértékadónak.

Idegenforgalmas helynek tekinthetünk, — mint már fentebb megállapítottunk — minden olyan helyet, ahol idegen megfordul. Ez a hely a fizetési mérleg szempontjából egy ország, általános gazdasági szempontból ezen kívül lehet egy törvényhatóság, egy város, egy község, egy fürdőhely stb., magángazdasági szempontból egy szálloda, szanatórium, vendéglő is. Ismét más szempontból, például a statisztika szempontjából az illető adatgyűjtő szerv hatóköre, propaganda szempontból akár az egész föld is vagy egy világrész, stb.

Súlyos problémát okoz már az, hogy az idegenforgalmas helyen való tartózkodás ideje mennyiben érinti az idegenforgalmi jelleget. Érdekes, hogy csak a felső határ felállítását jelent problémát, az alsó határ legfeljebb csak a statisztikai meghatározásoknál játszik szerepet, amelyekben legalább egy éjjelezés van kikötvé. De abban mindenki megegyezik, hogy az átutazó idegen is idegenforgalmi alanynak számít, s csak kényszerűségi ok — az átutazó idegen számszerű megragadásának nehézsége — miatt marad ki sokhelyütt a felvételtől. Milyen megítélés alá essék azonban a tartózkodás állandó vagy huzamos jellege? Ami az állandó jellegű tartózkodást illeti, ez megegyezik a letelepedés fogalmával, s így a szoros értelemben vett vándormozgalom körébe tartozik. Kétségtelen ugyan, hogy a gyógyulás, üdülés, általában nem kereseti céllal történő letelepedés, amikor tehát a letelepedő megélhetésének anyagi eszközeit származási helyén szerzi meg, gazdasági hatását nézve, egy nemét képezi az idegenforgalomnak, különösen külföldi relációban. Tekintettel azonban arra, hogy ezt a jelenséget számszerűleg megragadni igen nehéz, hogy száma különben is jelentéktelen, hogy távolsági közlekedési eszközt csak egyszer vesznek rendszerint igénybe, hogy propaganda-tevékenységet sincs alkalmuk otthonukban kifejtetni, hogy nem ritkán a vendéglátó-iparokat sem látogatják, hanem az állandó jellegű letelepedésüknek megfelelően saját háztartást rendeznek be és így elvesztik az idegenforgalom alanyainak fő jellemvonásait, — mindezekre való tekintettel mellőzhetjük ezt a fogalmat és megállapod-

hatunk abban, hogy az idegen tartózkodásának átmeneti jellegűnek kell lennie.

Ez a korlátozás annál helytállóbb, mert az idegenforgalom alanyainak meghatározásakor — fenti kifejtésünk szerint — az állandó lakhely jön számításba és így ez a forgalom már emiatt is kiesnék. Ezzel Fellner professzor egy másik definíciójának „letelepedéssel kapcsolatos kereseti tevékenység nélkül” kitétele,¹⁷ Thirring említett meghatározásában¹⁸ az „állandó kereseti szándék hiánya” feltétel és mások hasonló megszorításai a mi meghatározásunkban szintén ki vannak zárva, ha a tartózkodás átmeneti jellegét hangsúlyozzuk,

Ami a tartózkodás huzamos voltát illeti, ez nemcsak hogy nem zárja ki az utast az idegenforgalom alanyainak köréből, hanem ellenkezőleg, az idegenforgalmas hely szempontjából kívánatos jelenség és az idegenforgalmi szervek törekvése is oda irányul, hogy az idegen ott-tartózkodását lehetőleg huzamossá tegyék.

Mintogy viszont az állandó jellegű tartózkodást kizártuk a jelenségkörből, meg kell állapítanunk azt a határt, ahol a huzamos tartózkodás állandóvá válik. Itt azonban egy konkrét, számszerű határt felállítani nem lehet, már csak az utazás céljának elférő voltánál fogva sem. A legalkalmasabbnak tartanánk itt is az állandó lakhely szem előtt tartását és azt mondhatnánk, hogy az idegenforgalmas helyen huzamosan tartózkodó idegen akkor válnék ki az idegenforgalom alanyainak köréből, vagyis tartózkodása akkor válnék állandóvá, ha állandó lakhelyét az idegenforgalmas helyre tenné át.

Az utolsó elemnek, az utazás céljának általános szempontból való meghatározása szintén nehézségbe ütközik. A probléma abban mutatkozik, hogy lehet-e a kereseti céllal történő utazást az idegenforgalom fogalma alá vonni? Nézetünk szerint nemcsak lehet, hanem kell is, mert a kereseti cél, ha mindjárt az utazás főcélja is, igen sokszor kapcsolatos más, kulturális, szellemi, vagy a keresetivel ellentétes gazdasági céllal. A kereseti céllal utazót is terhelik az utazással, szállás-

¹⁷ Fellner Frigyes dr.: Csonka-Magyarország nemzeti jövedelme. 71. oldal.

¹⁸ Lásd 13. oldal.

sal, élelmezéssel és egyéb szükségletkielégítéssel járó kiadások csakúgy, mint az egyéb céllal utazókat. De nemcsak gazdasági szempontból egyező hatású ez a forgalom, mert a szellemi, kulturális, politikai befolyások fény- és árnyoldalai éppen úgy hatnak a kereseti céllal utazókra is. A két utastípus közötti különbség abban mutatkozik, hogy a kereseti céllal utazó az idegenforgalmas helyre való utazásának, ott-tartózkodásának és ismét elutazásának költségeit egészben vagy részben az idegenforgalmás helyen szerzi meg, de az a körülmény, hogy szolgáltatásért kapott ellenértékből a termelési költségnek levonása után fennmaradó nyereségének egy részét, vagy az egészet az idegenforgalmas helyen hagyja, — sőt olykor többet is — már egyenesen kívánatosá teszi ezt a forgalmat, különösen akkor, ha szolgáltatása hasznos volt és arra szüksége volt az idegenforgalmas helynek. Hogy mikor tekinthető valamely szolgáltatás szükségesnek vagy hasznosnak, ennek eldöntése már nem az idegenforgalmi politika feladata, mert ez már az általános közgazdasági politika szerepkörébe vág, d mi feladatunk csak annak a megállapítása marad, hogy a kereseti célzattal utazók forgalma is idegenforgalomnak tekintendő.

Mielőtt megadnók az idegenforgalom általános meghatározását, még egy elemre szeretnénk rámutatni. Az idegenek százezres tömegeit mozgatja a háború is, ezt azonban nem vehetjük idegenforgalomnak. A háború a rombolás jegyében zajlik le és így ebben az idegenforgalomnak sem gazdasági, sem kulturális, sem politikai, sem pedig egyéb kedvező és előnyös hatását nem találhatjuk meg. Az egyetlen közös vonása az idegenforgalommal maga a pusztja jelenség, az idegenek forgalma, anélkül, hogy ez idegenforgalom lenne. Háborús népvándorlások éppúgy nem tekinthetők idegenforgalomnak, mint ahogy a napóleoni kor kontinentális zárlatát sem lehet „splendid isolation”-nak nevezni.

Összefoglalva tehát a mondottakat, általános értelemben idegenforgalom alatt azt a jelenséget értjük, amely az állandó lakhelyüktől különböző helyet, békés szándékkal, átmenetileg felkereső, bármilyen céllal utazó személyek és azok összességének mozgalmában jelentkezik.

III.

Az idegenforgalom története.

Az idegenforgalom esetében sajátosságos, ámbar gyakori esemény mutatkozik, nevezetesen egy évezredes időbeli eltérés maga a jelenség és a szó, a fogalom megszületése között. Sokan felületes szemlélődés után hajlandók az idegenforgalmat az új, sőt a legújabb kor jelenségének tekinteni, holott az idegenforgalom fogalmi körébe tartozó jelenségek már a legkezdetlegesebb társadalmi és gazdasági viszonyok között fellelhetők és az idegenforgalomnak ez a hőskora, — mint látni fogjuk, — a történelmi ókorba, sőt a történelem előtti időkbe nyúlik vissza.

A jelenség és a fogalom kialakulása közötti hatalmas időbeli eltolódás alapján, az idegenforgalom szokásos történeti beosztásától eltérőleg, annak két fejlődési korszakát véljük megkülönböztetni. Az első terjedelmes évszázadokat, sőt évezredek felölelő korszak a jelenség számos megnyilvánulását mutatja, anélkül azonban, hogy ezeknek a tér- és időbelileg szétszórt idegenforgalmi eseményeknek egy-egy tere, gazdasági vagy más jellege kifejezésre jutott volna. A fogalom hiánya volt az, ami miatt az idetartozó életjelenségek speciálisan egységes köre nem tudott kirajzolódni. A másik ok, ami a jelenség tudományos tisztázását és ennek

nyomán a fogalom megszületését késleltette, az ó- és középkori idegenforgalmi jelenségeknek csaknem kivétel nélkül járulékos, accessorius természete volt. Ez alatt pedig azt értjük, hogy az idegenforgalom más, gazdasági, politikai és vallási természetű alapjelenségek kísérvőjeként lépett fel. Az egész korszakot tehát a járulékos, vagy a modern lélektanból kölcsönvett kifejezéssel, a tudatalatti idegenforgalom korának nevezhetjük. Ennek keretén belül megkülönböztetjük a praehisztórikus, valamint az ó-, közép- és újkori fejlődési szakaszokat.

A másik kort az előbbivel szemben, az idegenforgalom tudatos, modern korszakának nevezhetjük, melynek jellemzője, hogy kialakul a tervszerű, önmagáért való, mintegy l'art pour Tart idegenforgalom; ezzel megteremtődik a jelenségnek szintetikus egysége és megszületik az élesebben körülhatárolt jelenséggöze, az annak belső összefüggését és természetes egységét is kifejezni hivatott idegenforgalom szó, mint tudományos fogalom.

Praehisztórikus kor. Ha az idegenforgalom meghatározásainak magvát tekintjük, vagyis az „átmeneti tartózkodásból”, a „nem állandó jellegű letelepedésből”, a „tetszőleges utazási célból” indulunk ki, akkor az idegenforgalom csíráját már a praehisztórikus korban fellelhetjük. És ha az autarkh ősember táplálékkereső bolyongásait még nem is tekintjük idegenforgalomnak, a távolsági kereskedelem megindulása már kétségkívül egy nemét jelentette annak. Erre vonatkozó legrégebb emlékeink Kr. e. 12.000 évre nyúlnak vissza.

Ókor. „Ez a kereskedelmi jellegű forgalom folytatódik az ókorban is. Az egyiptomiak és babyloniaiak Kr. e. a 4., sőt az 5. évezredben, Kína lakói 3000 évvel Kr. e. is már élénk cserekereskedelemben állottak egymással.¹ Kr. e. 2500 évvel már a borosfyánkókereskedelem szervezatiójáról lehet beszélni, rendszeres forgalomról, amely Középeurópán keresztül az Elba torkolata, az Adria és Felső-Itália közt játszódott le és ugyanennek az évezrednek a végén az etruszok

¹ Hennig, R. dr.: „Fremdenverkehrsförderung bei primitiven Völkern. Archiv für den Fremdenverkehr.” 1933/34. 4. sz. 104. o.

és skandinávok közt egyik irányban az elefántcsont, a másikban az északi fémtermékek rendszeres kereskedelmi forgalmat tápláltak. Az útvonalat Hennig a Brenner-hágóra teszi, aminek okát a salzkammerguti, már akkor feltárt, szintén kereskedelem tárgyát képező só lelőhelyével magyarázza.²

Már ebben a korban is találunk azonban olyan megmozdulásokat, amelyeknek célja nem az áruk kicserélése volt. Oppenheimer említi, hogy az ausztráliai őslakók béke idején sokszor hosszú utat tettek meg, hogy más törzsektől új dalokat és táncokat hozzanak.³ Ezek a kultúrzsükségelemek ebben a korban még olyan ritkák voltak, hogy azoknak ilyen áldozatok árán való kielégítését csak ritka és szórványos jelenségnek kell tekinteni.

De sokszor kelték útra az ókori népek vallási okokból is. Az egyiptomiak fejlett vallási kultusza, a templomokban tartott áldozatbemutatók, továbbá a fáraók sírhelyei nagy tömegeket vonzottak. Kínában Kong-fu-ce sírjához Kr. e. az V. század óta zarándokolnak. Indiában a buddhizmus és brahmanizmus tanítása hihetetlen tömegeket vonz a Ganges és Brahmputra partjaira már Kr. e. óta s a szent városok: Delhi, Ágra, Kanpur, Benares, továbbá Gangotri, ma is igen nagy idegenforgalmas helyek. Az utazás vallási motívumán továbbhaladva a görögöknél az Olymposon, a tengerben, vagy a föld alatt lakó istenek megközelíthetetlenek voltak ugyan, de már a templomokat, különösen pedig a jóshelyeket igen sokan keresték fel. Ugyanez volt a helyzet a rómaiaknál is, ahol a papi testületek közül az augurokat látogatták nagy számmal.

Új utazási célként jelentkezik a fürdők kultusza is. A víz gyógyító hatását az ókor népei sokszor természetfölöttinek, isteninek tekintették, s így ez is összefüggésben van a vallási céllal történő utazással. Az egyiptomiaknál az Isis-kultusz volt összekötve az orvostudománnyal, s az Isis-papok már ismerték a víz gyógyerejét. Amikor Euripides Plafont elkísérte egyiptomi útjára és ott megbetegedett, az Isis-papok tengeri

² Hennig, R. dr.: „Fremdenverkehrsförderung bei primitiven Völkern. Archiv für den Fremdenverkehr.” 1933/34. 4. sz. 105. o.

³ Oppenheimer, F. dr.: Zur Soziologie des Fremdenverkehrs. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. sz. 33. o.

fürdőkúrárt ajánlottak neki.⁴ A hinduknak is vallási kötelességük a szent folyókban való fürdés, amely — mint láttuk — még ma is nagy idegenforgalmat eredményez.

A görögöknél Hippokrates, az ókor leghíresebb orvosa mutat rá a fürdők gyógyító hatására, s ők már nemcsak a tengeri fürdőket keresik fel, hanem nyilvános meleg-fürdőházakat is építenek.

Igen magas fejlettséget ér el a fürdőkultusz a rómaiaknál. A fennmaradt fürdőépületek óriási méretei, a leírásokból rekonstruálható pompás és fényűző berendezései tanúsítják, hogy a császárság korabeli rómaiak életében milyen fontos szerepet játszott a fürdő. Az egész birodalom területén elszórt fürdők közül a legnagyobb Bajae lehetett.⁵

A tudomány és művészetek is jelentettek idegenforgalmat már az ókorban is. Ezeknek az utazásoknak azonban inkább tanulmányi céljaik voltak. A ránkmaradt irodalomból tudjuk, hogy egy-egy filozófust, matematikust, szobrászt, festőt, stb. nagy számmal kerestek fel tanulni vágyó ifjak.

Nagy forgalmat jelentett különösen az óriási területet elfoglaló Római Birodalom központi kormányzása is. A provinciák helytartói, a proconsulok és propractorok néhány éves szolgálatukat csak vagyonszerzési alkalomnak tekintve zsarolták a provinciát, így ezek forgalmát éppúgy nem tekinthetjük idegenforgalomnak, mint a háború tömegmozgalmaikat.

Hogy ezek a most említett utazási célok milyen mértékben mozgatták meg a tömegeket, hogy mennyiben voltak belföldi vagy külföldi, helyi vagy távolsági idegenforgalom előmozdítói — erre nézve csak következtetni lehet.

Ha most még egy pillantást vetünk az ókor közlekedési eszközeire és a vendéglátó iparok fejlettségére, megalkothatjuk magunknak az ókor hipotetikus idegenforgalmának vázlatos képét.

Az ókor népeinek állandó harca egy stratégiai úthálózat kiépítésére vezetett. Különösen Babylonia úthálózata volt

⁴ Dietrich dr.: Balneologie als Wissenschaft. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 1. sz. 1. o.

⁵ Grünthal, A. dr.: Allgemeine Geographie der Kurorte. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. sz. 7. o.

fejlett,⁶ míg a görög úthálózat nyomai főleg a jóshelyekhez vezettek (Delphi),⁷ a Római Birodalom úthálózata pedig a birodalom bukásakor behálózta az egész akkor ismert művelt világot.

A tengeri közlekedés nagy lehetőségeit is hamar felismerték. A leghíresebb ókori tengerésznép a phöníciai volt, de tengerésznéppé lett a görögség is Hellasban és Kr. e. a VI. században már a trieresszel, a háromsor-evezős hajókkal járták a tengert, melyekkel lényegesen emelték a gyorsaságot, aminek különösen stratégiai okokból volt fontossága.⁸ A kereskedelmi hajózás fontos szerepet játszott a görögöknél is. Kr. e. a IV. században már rendszeres összeköttetés van tavasztól őszig minden görög és előázsiai kikötő között.⁹ A rómaiak fejlett hajózásáról fogalmat ad már maga a punok fölött aratott győzelmes tengeri csata ténye is.

Vendéglátó „iparról” az ókor elején nem igen beszélhetünk. Az első nyomot a görögöknél találjuk. Kr. e. a IV. században esik először szó a turistákról s ezek, de főleg a kereskedők szállást keresnek és ekkor keletkeznek az első vendéglátók. Ezek pl. Thessaliában már olyan fejlettek, hogy Fülöp király főhadiszállásnak használhattott egyet.

A vendéglők fejlettségére a gasztronómia tudományának művelése enged következtetni. Több mint 20 görög szakácskönyv maradt ránk, a rómaiaknál a nagy epikureista, Apicius csinált ezen a téren iskolát.¹⁰

Középkor. A letűnt századok életszintjéhez viszonyítva a középkor általános hanyatlás jegyében indul meg. Az ókori államszervezet és a klasszikus kultúra romjain lassan felépülő új Európa sem a korszellemet, sem a gazdasági, politikai viszonyokat tekintve, nem kedvezett az utazási forgalomnak. A népvándorlás egyre dagadó hullámai és az ennek nyomában járó politikai bizonytalanság, a gazdasági élet tespedése,

⁶ Hóman—Szekfü: Egyetemes történet. I. k. 48. o.

⁷ Neumann Károly dr.: „Közlekedési jog és politika” címen a Közgazdaságtudományi Karon tartott előadásai.

⁸ Hóman—Szekfü: Egyetemes történet. J. k. 175. o.

⁹ Hóman—Szekfü: Egyetemes történet. I. k. 344. o.

¹⁰ Les dix livres d'Apicius. Traduits et commentés par Bertrand Guégan. XXIV. o.

különösen a közlekedés elé tornyosuló és az akkori fizikai ismeretek és rendelkezésre álló tőke mellett sok esetben leküzdhetetlen természetes és mesterséges akadályok az utazási forgalom visszafejlődésére vezettek. A materiális tényezők mellett az új világnézet, az antik világ pogány hedonizmusa helyébe lépő keresztény kultúra aszkétikus szelleme sem kedvezett az utazási forgalom újjáéledésének. A keresztény puritanizmus közömbösnek mutatkozott ugyan magával az utazás, az idegenforgalom jelenségével szemben, tagadásba vette azonban azokat az alapmotívumokat, gazdasági, kulturális, szórakozási, stb. okokat, melyekből az elmúlt korok utazási kedve táplálkozott.

A fürdőket is elhanyagolták. A IV. században Szent Jeromos a gyermekéveken felülieknek teljesen el is tiltotta a fürdők látogatását és csak a Vili. században az arab orvosok tanácsára indul meg lassan a fürdőélet, különösen Spanyolországban, majd Németországban. A kereszties háborúkban az európaiak megismerték a keleti vallások szokásait és ez megint lendületet adott a fürdőknek, de a járványoktól való félelem miatt a fürdőkultúra csakhamar megint mélypontra zuhant.

A kereseti célzattal történő utazás még a leggyakoribb. A kereszties háborúk új szükségleteket teremtettek, megindul az élénk kereskedelmi forgalom Kelettel. A vásárok egyre emelkednek jelentőségükben és nagy idegenforgalmat jelentettek a középkor városainak. A tengelytörési jog az úthálózat teljes romlására vezetett, a közbiztonság teljes hiánya a kereskedőket csoportos utazásra készítette, fogadott zsoldosokkal mentek városról-városra, ahol az árúmegállító jog hosszabb-rövidebb tartózkodásra kényszerítette őket.

Az iparoslegények kötelező, céhenként különböző 2—4—6, sőt 8 éves vándorlása és a városokban tanuló diákok, bár számszerűen nagy forgalmat jelentettek, de a mestereknél és tanítóknál legtöbbször ingyen kaptak szállást és ellátást, úgyhogy minőségileg gyönge idegenforgalmat képeztek. De nemcsak ezek népesítették be az országutakat, hanem egyéb népelemek is úton voltak. Gyömrei Sándor szerint: „A középkor szellemi proletariátusa, a „fahrendes Volk”,

színészek, zenészek, énekesek, bűvészek, szellemidézők, alchimisták, kóbor diákok, zsoldosok, kicsapott barátok tarka csoportjai törvénytől és egyháztól üldöztetve szakadatlanul vándoroltak az országutakon Közép- és Nyugateurópa városai között”.¹¹

A legnagyobb tömeget azonban most is vallási cél hajtotta utazásra. Keleten az iszlám hódít a VII. század óta egyre nagyobb tért. A muszlimnak pedig legalább életében egyszer Mekkába kell zarándokolnia, hogy szent kötelességének eleget téve, felvehesse a „Haddzsi” dísznevet. Mekkában a „fekete kőnek” megcsókolása vagy legalább megérintése, a „Khutba” meghallgatása, a „Kaaba” körül végzett ünnepléses körmenet, a mohamedán örök álma még ma is. De nemcsak ez a mekkai zarándoklat, az ú. n. haddzs jelent nagy idegenforgalmat, hanem Mohammed próféta medinai sírját is nagy tömegben keresik fel a hithű zarándokok.

Hasonló vagy falán még nagyobb tömegeket mozgatott a kereszténység is. A keresztes háborúk közel két évszázados szakadatlanak mondható emberáradafa, bár háborús jellegű, s így nem idegenforgalom, de fogalmat képes nyújtani a kor vallási fanatizmusáról. Az egyház látható fejéhez, a pápához való zarándoklás, összekötve az őskeresztények küzdelmes élet-halálharca színhelyének látásával, 19 évszázadon keresztül a legerősebben hajtotta utazásra az embereket. Rómában a VII. században idegenvezetőket, ú. n. periegefákaf találunk, akik az érkező idegenek csoportjait végigvezették a városon, hogy megmutassák nekik az „örök város” nevezetességeit. Egy utazó 640-ben leírta római útját a Salzburger Itinerárban.¹² A katolikus egyház szentjeinek egy-egy templomát, csodatetteik színhelyét, ünnepeik alkalmával különösen sokan keresik fel.

Hogy ez a forgalom mennyiségileg is milyen jelentős volt, arra nézve a középkor végéről maradt fenn az az adat, hogy amikor 1478—80-ig bűnbocsánatot hirdettek a Münchenbe zarándokló katolikusoknak, az első évben 65.000, a három

¹¹ Gyömrei Sándor: Az utazási kedv története. 8. o.

¹² Dopsch Alfons dr.: Wirtschaftliche und soziale Grundlagen der europäischen Kulturentwicklung. II. k. 455. o.

év alatt összesen 124.000-en keresték fel a várost.¹³ (Érdekes és eredeti ennek az első idegenforgalmi statisztikának felvételi módja is. Minden a városba jövő idegen tartozott a város négy kapujánál elhelyezett tartóba egy-egy borsószemet dobni.)¹⁴

Felvetődik már most az a kérdés, hogy ezek a kétségkívül nagytömegű és sokszor igen nagy utat megtevő idegenek hogy közlekedtek, hol találtak szállást és ellátást, hogy következtetést vonhassunk le arra nézve, hogy milyen gazdasági eredménnyel járhatott ez a forgalom.

Ha figyelembe vesszük a zarándoklatok aszketikus jellegét, a vándorlegények és a „fahrendes Volk” pénztelenségét, megérthetjük, hogy ennek a forgalomnak legnagyobb része gyalogosan bonyolódott le. A kereskedők főleg lóháton kísérték kocsin szállított áruikat, míg az előkelő idegenek és főleg a nők kocsin utaztak.

A vendéglátó-iparok fejlettsége nem érte el a római korét. Az utast a legtöbb helyen a városi polgárok látták vendégül. Nagy Károly egész birodalmában törvényileg tette kötelezővé, hogy legalább a császári követeknek mindenütt szállást és ellátást adjanak, s számukra lovakat állítsanak.¹⁵ A lex Burgundiorum is úgy intézkedett, hogy azok a magánosok, akik idegeneknek megtagadják a vendégbarátságot, 3 Schilling bírságot fizetnek és IV. Henrik császár is megparancsolta 1086-ban a „Gottesfrieden”-ben, hogy: „Viatori hospitium nemo degenet”.¹⁶ Hasonló passzust találunk a budai jogkönyvben is, mely szerint az a polgár, akihez az idegen kereskedőt beszállásolták, ha nem gondoskodott kifogástalanul a vendégéről, 10 Márka bírságot fizet.¹⁷ A XI. században néhány

¹³ Hennig, R. dr.: Crundlagen der Fremdenverkehrswerbung. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. sz. 45. o.

Hennig, R. dr.: Crundlagen der Fremdenverkehrswerbung. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. sz. 45. o.

Hennig, R. dr.: Fremdenverkehrsförderung bei primitiven Völkern. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 4. sz. 109. o.

Hennig, R. dr.: Fremdenverkehrsförderung bei primitiven Völkern. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 4. sz. 109. o.

Ballai, K.: Magyar kocsmák és fogadók a XIII—XVIII. században. 10. o.

„Hospiz”-tól eltekintve, más fogadó nem igen volt Európában.¹⁸ Az utazó kereskedők a városi polgárok vendégszeretetét élvezték,¹⁹ de gyakran sátrakat is vittek magukkal és abban töltötték az éjszakai órákat.²⁰ Csak néhol, mint például Velencében, voltak olyan kereskedelmi intézmények, ahol az utazó kereskedők szállást is kaphattak külön e célra létesített telephelyeken. Velencében a „Fondaco dei Tedeschi”-ben az európai, a „Fondaco dei Turchi”-ban pedig az ázsiai kereskedők tartoztak megszállni. A Fondaco a piac-, gazda- és az ügyvédi intézményét egyesítette magában.²¹

A vándor sokszor a kolostorokban kapott szállást,²² ahol nagy hálótermekben dobozformájú ágyak voltak elhelyezve és az utasok rendelkezésére bocsájtva.²³

Ha a király utazott, őt és kíséretét a földesúrnak kellett vendégül látnia, lovakat állítania, sőt meg is kellett a királyt ajándékozni. Ez, ha megtiszteltetés is volt a földesúrra nézve, egyúttal sokszor igen terhes kötelessége volt.

Mindezeket a körülményeket figyelembe véve megértjük, hogy a nagy utasforgalom ellenére a vendéglátó iparok, ha nem is hiányoztak teljesen, de nagyon primitív fokon állottak. Amikor a forgalom emelkedésével a polgári családoknak a szállásadás terhére vált, elkezdtek a fogadók, a herbergok, albergatóriák, szállások.²⁴ Sok fogadó volt, ahol csak szállást kapott az utazó, de élelemlől magának kellett gondoskodnia. Ezeket „cold harbour”-nak (Kaltenherberg) hívták.²⁵ Parisban a XIV. század elején már több fogadót találunk, amelyek jó hírnévnek örvendtek nagyságuk, kényelmük és jó konyhájuk

¹⁸ Hennig, R. dr.: Grundlagen der Fremdenverkehrswerbung. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. sz. 42. o.

¹⁹ Ballai, K.: Magyar kocsmák és fogadók a XIII—XVIII. században. 8. o.

²⁰ v. Kudriaffsky, E.: Die historische Küche. 185. o.

²¹ Czefler Jenő dr.: „Bevezetés az egyetemes gazdaságtörténelembe” c. előadásai dr. Szakái Lajos összeállításában. 107. o.

²³ Ballai, K.: Magyar kocsmák és fogadók a XIII—XVIII. században. 10. o.

²³ v. Kudriaffsky, E.: Die hisforische Küche. 185. o.

²⁴ Ballai, K.: Magyar kocsmák és fogadók a XIII—XVIII. században. 11. o.

²⁵ v. Kudriaffsky, E.: Die hisforische Küche. 185. o.

miatt is.²⁶ Természetesen ezek a dicsérő jelzők csak a többiekkel szembeállítva viszonylag illették meg e fogadókat.

A kocsmák érdekes állapotot mutatnak. A bormérési jog kezdetben királyi regale volt, melyet később a városoknak és földesuraknak adományoztak. A XIII. századig kolostorok is tartottak taverákat, ahol bort mértek ki kicsiben, a többi kocsmá a városok és földesurak tulajdonában volt, akik ezeket bérbe adták. Pozsony város jogkönyve, amely a XV. században keletkezett, részletesen szabályozza a bormérési jogot.

Újkor. A vendéglátó iparoknak ez az alacsony fejlettségi foka átnyúlik az újkorba is, s a XIX. századig fennáll. Még a XVIII. századvégi utas is kénytelen volt ágát magával vinni az útra, a rossz szálloda-viszonyok miatt. Ez az állapot annál terheesebb volt, mert hiszen a diligence-utasnak sokszor meg kellett szállnia.²⁷ Franciaországban 1665-ben panaszkodik egy utazó, hogy sokszor több emberre jut csak egy ágy és örülhet az utas, ha 3—4 idegennel egy szobában külön ágyat kap. Az ágy felszerelése oly szegény, hogy felöltözve kell aludni.²⁸ És ha még hozzávesszük ehhez az adathoz, hogy egy másik utazó összehasonlítva e kor francia és német szálloda-viszonyait, az előbbit földi paradicsomhoz, az utóbbit disznóólhoz hasonlítja,²⁹ akkor fogalmat alkothatunk még az újkor derekán is uralkodó anarchikus szálloda-állapotokról.

Hasonló a helyzet a kor vendéglőiben is. Brillat-Savarin szerint Parisban 1770-ig „az idegenek nem igen részesülhettek a jó konyha gyönyöreiben. Kénytelenek voltak kocsmákba járni, ahol rendszerint igen rosszul főztek.”³⁰

A közlekedés terén már javulnak lassan a viszonyok. A forgalom nagyrésze a postakocsiknak már rendszeres járatain bonyolódik le. Emelkedik az utazás gyorsasága is, ami a gyakori lóváltáson és a rugós diligence alkalmazásán kívül elsősorban az újkor javuló útviszonyainak köszönhető. Míg a keresztes hadjáratok idején 20—30 km napi átlagnál

²⁶ Leospo, L.: *Traité d'industrie hotelière*. 31. o.

²⁷ Gyömrei, S.: *Az utazási kedv története*. 99. o.

²⁸ Leospo, L.: *Traité d'industrie hotelière*. 32. o.

²⁹ v. Kudriafsky, E.: *Die historische Küche*. 190. o.

³⁰ Brillat-Savarin: *Physiologie du Goot*. Ambrus Zoltán és Gizella fordítása. 228. o.

többet nem lehetett megtenni, addig a XVIII. században Calais—Paris 31 és fél óra menetidő (kb. 3 nap utazási idő), Paris—Bordeaux 6 nap, Paris—Marseille 13 nap, London—Manchester 4 és fél nap alatt volt teljesíthető.³¹

Miután fentiekben röviden vázoltuk az újkor első felében lassan javuló közlekedési viszonyok mellett az egész primitív fokon álló fogadó- és vendéglőipar helyzetét, vizsgáljuk most az utasforgalom összetételét: kik, mennyien, milyen céllal és hova utaztak?

Az újkorban az utazás célja differenciálódott. A kereseti célzattal történő utazások megtartották előbbi jellegüket éppen úgy, mint a vallási célzatúak is, de ezek mellett a kulturális élet fejlődése új szükségleteket teremtett.

Elsősorban a tudomány és a művészetek gyakorolnak nagy vonzerőt az utasokra. Gyömrői legfőképpen a különböző művészeti áramlatoknak tulajdonítja az idegenforgalom fellendülését,³² bár az ennek egyik, de nem egyedüli mozgatója volt. A tanulásnak ilyen kellemes és alkalmas módja a főúri körökben általánossá lesz s a fiatal arisztokraták az iskolai tanulmányaik után beutazzák a művelt Európát. Ez a forgalom szellemi-kulturális, tudományos, politikai, gazdasági szempontból egyaránt felbecsülhetetlen értékű kapcsolatot teremtett a vezetésre hivatott fiafaláság közt, aminek igen nagy szerepe volt az egyes államok kultúrfejlődésében.

Az idegenforgalmi vonzerőt főleg a városok jelentették, a klasszikus és keresztény kultúra letéteményesei, a művészet és tudomány otthonai.

Ez a forgalom azonban nem volt nagy a megmaradt számok tanúsága szerint. 1776-ban egy utazó 7 angolt talál Rómában, 25-öt Nápolyban, egy másik 1792-ben Rómában 150-et. De találunk nagyobb számokat is. De Brosses 1739-ben azt írja, hogy Velencében állandóan 30.000 idegen van, Róma idegenforgalmát ugyanekkor 15—20.000-re teszi.³³ Hogy ezek a számok valószínűtlenül nagyok, az mutatja legjobban, hogy e század legforgalmasabb útvonalán, London—Paris között,

³¹ Gyömrői, S.: Az utazási kedv története. 100—101. o.

³² Gyömrői, S.: Az utazási kedv története.

³³ Gyömrői, S.: Az utazási kedv története. 103—104. o.

csak hetenként háromszor ment egy-egy postakocsi. Még 1837-ben is például az élnékforgalmú magyar felvidéki városok közlekedését egykorú menetrend szerint úgy „sűrítették”, hogy hetenként kétszer ment gyorskocsi Pestről—Eperjesre, egyszer Pestről—Lőcsére és az Eperjes—Bártfa-vonalon csak 3 kocsi járt hetenként a nyári szezónban is.³⁴

A természet nem vonzotta az utasokat, a hegyek meg éppen „bete noir”-jai voltak az utazóknak. A XVIII. század fiziokrata utazói nemcsak esztétikailag nem tudták a hegyeket élvezni, hanem a vad természetet, mint a termékenység szöges ellentétjét egyenesen borzalmasnak találták.³⁵

A fürdőélet is csak a XIX. században bontakozik ki. Az első tengeri fürdők a XVIII. század végén létesülnek, de első virágzásuk már a XIX. századra esik.³⁶

A sport is szerepel már az újkor elejének idegenforgalmában. Természetesen nem a versenyszerű, hanem a kedvtelésből űzött. Bethlen Miklós a XVII. században már ismeri a versenyfutást, küzdést, labdázást, tekézt, ugrást.³⁷ De ide számíthatjuk már a középkorban is rendezett lovagjátékokat, a vadászat különféle módját (vizslákkal, agarakkal, kopókkal, sólymokkal, ölyvekkel, karvalyokkal, — lóról és gyalogosan egyformán).³⁸ 1794-ben Vay Dániel egy levelében leír egy a métához hasonló játékot; eszerint „az itt mulató Lengyel, Anglius és Franzia ifjú Gavallérok, némelly idevalókkal együtt, magok mulattságos gyakorlása, és más Uraságoknak is bőjti mulattatása végett, minden kedden és szombaton futásbéli viadalt szoktak jádzani a Práter nevezetű erdőben”.³⁹ Itt tehát már látványosság is a sport.

Az uralkodók udvarai is sok előkelő idegent láttak vendégül. XIV. Lajos Parisban rendezett ünnepségei „egész Euró-

³⁴ D'Artagnan: Régi magyar társasélet. II. k. 239. és köv. o.

³⁵ Gyömrei, S.: Az utazási kedv története. 85. o.

³⁶ Grünthal, A. dr.: Allgemeine Geographie der Kurorte. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. I. sz. 7. o.

³⁷ Bethlen Miklós: önéletrajza. I. k. 168. o.

³⁸ Br. Radvánszky Béla: Magyar családélet és háztartás a XVI. és XVII. században. 398. és köv. o.

³⁹ D'Artagnan: Régi magyar társasélet. II. k. 251. o.

pát Parisba vonzották”.⁴⁰ A bécsi kongresszus közel egy évig tartó ünnepségén pedig 7 uralkodó és igen sok királyi herceg és hercegnő vett részt, ami magában is fogalmat nyújt arról, hogy mit jelenthetett ez Bécs számára.

Az idegenforgalom történetének eddigi tárgyalása során — a határokat a köztörténetből kölcsönöztük. Már az eddigiek-ből láttuk, hogy éles határokat vonni az egyes korok idegenforgalmi jelenségei között nem lehet. Az újkort azonban mégis két részre kell bontanunk és új elválasztó határpontot kell megállapítanunk: legyen ez 1829, a Stephenson György Rocket lokomotívjának sikeres rainhilli próbája. Ezzel indul meg a mai értelemben vett tulajdonképpeni idegenforgalom, vagy mint a bevezetésben neveztük, a l'art pour l'art vagy tudatos idegenforgalom.

Nézzünk egy idegenforgalmi statisztikát a múlt század-ból, például Baden-Baden vendégforgalmát:

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| 1800-ban | 391 fürdővendég, |
| 1820-ban | 5.138 fürdővendég, |
| 1850-ben | 33.623 fürdővendég. ⁴¹ |

A forgalom 50 év alatt majdnem megkilencvenszereződött!

Gyömrei az utazások ezt a korát „a polgári utazások korának” nevezi, s magyarázatát a kapitalizmusban meggazdagodott polgárságban látja.⁴²

De vájjon meg tudott volna-e a polgárság gazdagodni, ha a közlekedés nem tette volna lehetővé a gazdasági javak oly széleskörű kicserélődését, sőt továbbmenve kérdezhetjük, vájjon elképzelhető-e kapitalisztikus gazdasági berendezés közlekedés nélkül? De ha mindez lehetséges volna is, a dolgozó polgárembernek még akkor sem lett volna ideje, pénze, kedve a postakocsikon sokszor hetekig utazni egy-egy távolabbi idegenforgalmas helyre. A közlekedésnek orosz-lán-része van abban, hogy a XIX. században már tömeg-jelenségévé vált az idegenforgalom és a kor határmesgyéjének

⁴⁰ Brillaf-Savarin: Physiologie du Gout. Ambrus Zoltán és Gizella fordítása. 222. o.

⁴¹ Grünthal, A. dr.: Allgemeine Geographie der Kurorte. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. sz. 7. o.

⁴² Gyömrei, S.: Az utazási kedv története. 130. o.

megválasztásánál is ezt akartuk kifejezésre juttatni. Nem éles határ ez sem, az utazás a polgári körökben csak lassan vált szükségletté, de a lehetőség már megvolt és a fejlődés meg is indult.

A gőzhajó, a vasút, a makadámút, az autó, a léghajó és repülőgép mind új és új lehetőséget nyújtottak.

De más oldalról is eljuthatunk a fejlődésnek erre a stádiumára. Említettük, hogy a keresztény kultúra lerombolta a pogány Róma kultúráját, hogy felépíthesse a magáét. Az út azonban nehéz volt és rögös. Körülbelül egy évezred kellett, míg az új épületet felemelték, s csak most kezdhettek hozzá csinosításához. A szellemi, kulturális élet csak most ébredezett, ez vonta maga után a gazdasági élet erősebb fejlődését, amelynek szükségletei immár újabb 4 évszázad után a XIX. században megteremtették a nemzetközi érintkezés könnyű lehetőségeit, a mai modern közlekedési eszközöket, ezek megint új perspektívákat nyitottak, amelyeknek visszahatása megint termékenyítőleg hatott a kultúrára. A technika soha nem ismert találmányainak egymást követő sora mutatja, hogy a kereszténység nem is egész 2000 éves kultúrája most termi meg gyümölcsét és a klasszikus közgazdák által a kapitalisztikus gazdasági berendezésektől remélt előnyök egyikének megvalósulását tapasztalhatjuk az utazási kedv demokratizálódásában.

A XIX. századig fejletlen vendéglátó iparok is óriási fejlődésnek indulnak. Fejlődésük összefügg a közlekedés haladásával, egymásrautaltságuk nyilvánvaló: egy vasúti gócpontnak kell, hogy jó szállodája legyen és viszont nem lehet luxusszállodát építeni olyan helyre, amelynek nincs meg a jó közlekedési lehetősége.

Az utazás célját itt nem részletezzük: a XIX. század második felében már megtalálhatjuk a mai utazási célok mind-r egyikét. Cook 1855-ben már üzleti alapon társasutazásokat rendez, 1871-ben már 65 amerikaiat hoz az óvilágba.⁴³

Megszervezik az idegenforgalmi propagandát, utazási irodák nyílnak szerte Európában, társasutazásokat, forfait

⁴³Gyömrei, S.: Az utazási kedv története. 146. o.

utazásokat rendeznek, kiállítások, világvásárok, kongresszusok, sportesemények csak úgy mozgatják a polgárság nagy tömegeit, mint ahogy soha nem látott fejlődésnek indulnak a számszerint erősen megszorított fürdőhelyek is.

Ennek a pompásan kifejlődött forgalomnak a világháború sem tud véget vetni, csak szünetelni kénytelen, hogy azután a 20-as években ismét meginduljon. Ebben, a 20-as évek idegenforgalmában, a vezérszólámat már az amerikaiak viszik, s minden állam törekvése arra irányult, hogy az amerikaiakat magukhoz vonzzák.

De ez az újabb fellendülés sem tart soká. A háború reakciója gazdasági válsághoz vezetett, a nemzetek autarkhikus törekvései, a valuta- és hitelkrízis megint megbénította a forgalmat, hogy azután az új állapotokhoz igazodó gazdasági élet kitermeljen olyan megoldásokat és eszközöket, amelyek mégis lehetővé teszik a nemzetközi személyforgalmat.

Tanulmányunkban, bár nem megyünk el szótlanul a változott viszonyok mellett és nem mulasztunk el rámutatni a gazdasági válságnak az idegenforgalomra gyakorolt speciális hatásaira, — mégis elsősorban a normális gazdasági állapotban fogjuk az idegenforgalom jelenségeit vizsgálni.

IV.

Az idegenforgalom fajtái.

Utaltunk már az idegenforgalom jelenségének szintetikus jellegére, amely szükségessé teszi, hogy bizonyos rendszerbe csoportosítsuk az egyes elemeket. Az idegenforgalom alanyai, utazásuk célja, az idegenforgalmas hely vonzereje, az idegenforgalmas hely gazdasága, az együtt-utazók száma, a forgalom időbeli eloszlása, az igénybevett közlekedési eszközök, mind különbözők lehetnek és ennek megfelelően változik az egész kép, maga a jelenség, a gazdasági hatás, az idegenforgalmas hely jellege, stb., stb. Felosztásunkat tehát a fenti szempontok figyelembevételével a következőképpen végezzük:

1. Az idegenforgalom alanyainak lakóhelye szerint van: a) külföldi (nemzetközi), b) belföldi (nemzeti) idegenforgalom.
2. Az utazás célja szerint: a) nem kereseti, b) kereseti célzatú utazás.
3. Az idegenforgalmas hely vonzerejét tekintetbe véve: a) természetes, b) mesterséges idegenforgalom.
4. Az idegenforgalom irányát tekintve: a) aktív és b) passzív idegenforgalom.
5. Az idegenforgalom időbeli eloszlása szempontjából: a) állandó, b) idényszerű idegenforgalom.

6. Aszerint, hogy az idegenforgalom alanya mennyi ideig tartózkodik az idegenforgalmas helyen: a) átutazó, b) ideiglenes és c) állandó vendégek forgalma.¹

7. Az együtt utazók száma és összetétele szerint: a) egyéni- és b) társasutazás.

8. Végül disztinktív szempont az igénybevett távolsági közlekedési eszköz különbözősége is.

Lássuk tehát ezeket egyenként:

1. Az idegenforgalom alanyainak lakóhelye szerint megkülönböztetünk:

- a) külföldi (nemzetközi) és
- b) belföldi (nemzeti) idegenforgalmat.

Külföldi idegenforgalom alatt — mint a kifejezés maga is mutatja — azt a forgalmat értjük, amelynek alanyai más állam lakói.

Ha a forgalom alanyai az illető államban, de az idegenforgalmas helytől különböző helyen laknak, akkor belföldi idegenforgalomról beszélünk.

Ennek a megkülönböztetésnek főleg a nemzetközi fizetési mérleg és a nemzeti jövedelem szempontjából van nagy jelentősége. A nemzetközi fizetési mérleg elemét képezik ugyanis az aktív külföldi idegenforgalomból származó bevételek és a passzív külföldi idegenforgalomból eredő kiadások.

A nemzeti jövedelmet csak az aktív külföldi forgalom emeli és a passzív csökkenti, míg a belföldi forgalom csak a nemzeti jövedelem eloszlására bír jelentőséggel. Amíg a magángazdaság szempontjából közömbös, vajjon külföldi vagy belföldi látogatja-e meg üzletét, vendéglőjét, veszi-e^{ir*} ybe közlekedési eszközét vagy vált jegyet színházába, addig közgazdasági szempontból nagyobb hasznot jelent, — a mondottak értelmében, — a külföldi idegenforgalom. Az állam célja, hogy elsősorban külföldiek jöjjenek belföldre, akik lehetőleg értékálló külföldi valutát hozzanak az országba. Hogy az állami támogatásban részesülő irodák propagandatevékenysége egyúttal a belső idegenforgalom fejlesztésére is irányul, annak oka nemcsak a meglévő szervezet jobb ki-

¹ A fürdő- és egyéb gyógyhelyek vendégforgalmának statisztikájában használt felosztás. (*Magyar Statisztikai Évkönyv.*)

használása, hanem, — bár ez nem kihangsúlyozott, mégis a közgazdaság szempontjából is igen lényeges szempont, — a belföldi idegenforgalom emelése a passzív idegenforgalom hátrányára és ami ennek természetes következménye, az aktív külföldi idegenforgalom gazdasági eredményének egyidejű emelése. És ez egyúttal a helyes mód az idegenforgalmi mérleg passzív oldalának csökkentésére, nem pedig a külföldre-utazás megakadályozását célzó deviza-rendeletek, amelyek a külföldön is hasonló rendszabályokra vezetnek. Ez a rendszer a világháborút követő gazdasági elzárkózásnak az utazási forgalomban is jelentkező megnyilatkozása, amelynek azonban itt nincs olyan gazdasági szükségyszerűsége, mint a külkereskedelemben. A külföldre utazók legnagyobb hányadát ugyanis a szórakozás-üdülés céljából utazók teszik, de nincs ország, amely ne tudná lehetővé tenni, hogy a belföldiek saját országukban is többé-kevésbé jól ki tudják elégíteni ezt a szükségletüket. És bár a mai rendkívüli gazdasági helyzet érthetővé teszi ezen a téren is a belföldi valuta kiáramlásának rendeleti meggátlását, mégis le kell szögeznünk, hogy az idegenforgalom területén — éppúgy mint a gazdasági élet minden területén — normális időkben a gazdasági liberajizmus, az egyedül hejyes állapot.

2. Az utazás célja szerint megkülönböztetünk:

- a) nem kereseti célzattal történő utazást,
- b) és kereseti célzattal történő utazást.

Mint fentebb már láttuk — ha mindjárt van is a kettő között gazdasági szempontból eltérés, mindkettő az idegenforgalom körébe vonható. Az idegenforgalom célja oly sokféle lehet, hogy annak egyenkénti felsorolása lehetetlen, csupán csoportokban és ezeken belül alcsoportokban történhetik ez a felosztás.

a) A nem kereseti célzattal utazók jövetelének célja lehet: 1. szórakozás, 2. üdülés, 3. gyógyulás, 4. tanulmány, 5. sportesemény, 6. rokoni, baráti vagy ismerősi látogatás.

Az üdülés-szórakozási forgalmat együtt kell vennünk, mert párhuzamosan, egymást rendszerint kiegészítve jelentkeznek és csak árnyalati különbség van közöttük. Ezek teszik az idegenforgalom legnagyobb hányadát. Az utazás ideje

szerint beszélünk nyaralásról, telelésről, hétfégi és egyéb kirándulásokról.

A nyaralót általában olyan hely vonzza, amely más tájat nyújt neki, mint lakóhelye. A meleg nyár könnyebb elviselése a cél és így a nyaralók nagy része víz (tenger, belvizek) mellé vagy a hegyekbe megy.

A telelés egyrészt téli sportok üzésének lehetőségével, másrészt éppen az enyhe klímával vonz. Téli üdülési-szórakozási idegenforgalom tehát elsősorban természetes idegenforgalom (I. alább).

Eset az utazás időpontja nemcsak *nyárra* és télre, hanem őszre és tavaszra is. Ez az előbb említettek elő-, illetve utó-idénye, mely egyrészt a kisebb forgalom nagyobb nyugalomával, másrészt a főidénynél olcsóbb áraival vonz.

A kirándulások, amelyeket a nyaralás, telelés elnevezések mintájára ma szintén főforgalmuk ideje szerint a nemzetközileg elfogadott angol kifejezés után week-end-nek neveznek, időben és térben egyaránt korlátozottak. Ez a forgalom különösen a városi emberek üdülése-szórakozása, azelőtt egy, ma másfél napra terjed és nagyrészt a városokat környező vidéken kerül lebonyolításra. Ennek megfelelően — néhány határmenti helyről nem szólva (például Anglia és Hollandia között) a week-end belföldi forgalom.

Gyógyulás céljából az idegenek elsősorban a kifejezetten gyógyhelyeket keresik fel. Ezek lehetnek úgy a tenger mellett (például gégebajok ellen), mint a hegyekben (például Basedow-kór, t. b. c. ellen), de lehetnek bárhol a gyógyforrások mellett (például Karlsbad, Gastein), így sokszor városokban is (Budapest). (L. bővebben a geográfiai tényezőknél.)

A tanulmányi célzattal történő utazás szintén a nem kereseti célzattal történő utazások körébe tartozik és különleges tulajdonságokkal bír. Rendszerint hosszú ugyan a tartózkodás ideje, sokszor évekre terjed, minőségileg azonban alatta marad az előbbi csoportoknak. Ha nem is beszélünk itt az el-látási költségeket a tanulmányi országban kapó ösztöndíjas-ról, a saját költségén utazó is, éppen hosszú tartózkodása miatt viszonylag sokkal kevesebbet költ, amellet szellemi és kulturális javakat fokozott mértékben tesz magáévá és hoz

vissza származási helyére, ahol azt felhasználja. Ez a fajtája az idegenforgalomnak a legkevésbé hátrányos a passzív idegenforgalom szempontjából, főleg egy kis országban, ahol a kulturális és szellemi haladáson kívül a gazdasági haladásnak is előfeltétele, vagy legalább is hathatós támogatója a külföldi tanulmányút. Nem szükséges külön kiemelni azt a nagy előnyt, amely a világnyelvek elsajátításában jut érvényre. És bár nem lehet megmérni a materiális szolgáltatás és az immateriális ellenszolgáltatás közt lévő különbséget, mégis az az érzésünk, hogy még súlyos gazdasági helyzetben sem szabad ezt a forgalmat meggátolni. A szakírók közt van olyan (például Thirring), aki ezt a tartózkodás huzamos volta miatt, kirekeszti az idegenforgalomból. Sok helyen azonban, különösen kisebb egyetemi városokban, olykor vitális jelentőségű ez a forgalom, a nagy számban ott tartózkodó kül- és belföldi diákság kiadásai következtében. Így például Tübingennek 20.000 lakosa van és egyetemét 2.500 hallgató látogatja,²

Fontosságukban egyre növekvő idegenforgalmi vonzerőt jelenítenek a sportesemények is. Az 1896-ban felújított görög olimpiai játékok mintájára megrendezett világversenyek -HWT már elsőrendű idegenforgalmi tényezők. Ezzel együtt járt a versenyszerű sportolás térhódítása, amely ma már szintén világjelenséget képez, mert izgalmas és látványos volta óriási tömegeket képes mozgatni. Tipikusan tömegforgalmat jelent, de az olimpiai játékokat kivéve, csak rövid ideig tartja a látogatókat az idegenforgalmas helyen, sokszor csak órákra van a tartózkodás korlátozva.

A rokon, baráti vagy ismerősi látogatás szintén képezheti az ufazás célját. Jellemzője, hogy nincs időhöz kötve, így tehát állandó idegenforgalmat ad, bár mennyiségileg nem játszik nagy szerepet. Semmiféle szoros értelemben vett idegenforgalmi tényezőt nem kíván, minőségileg talán a legyengébb, mert az ily céllal utazó rendszerint a látogatottak vendégszeretetét élvezi.

b) A kereseti célzattal történő idegenforgalom annyiféle lehet, ahányféle kereseti módot el tudunk képzelni.

² Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 17. o.

A kereseti célzattal történő utazás sokszor össze van kötve egyéb, nem kereseti céllal, de még ha az utazás célja tisztán kereseti lenne is, az utas — mint már láttuk — éppen úgy alá van vetve az idegenforgalom alanyát jellemző kiadásoknak, mint a nem kereseti célzattal utazó, úgyhogy ezt a típusú utast is az idegenforgalom alanyául kell tekintenünk, a már említett eltérő szempontok figyelembentartása mellett. (Az erre vonatkozó fejtegetést lásd a 18. oldalon.)

3. Az idegenforgalmi vonzerőt tekintve megkülönböztetünk: a) természetes idegenforgalmat és b) mesterséges idegenforgalmat.

Természetes idegenforgalom alatt értjük azon hely idegenforgalmát, amelynek: 1. természeti adottságai, 2. hatalmas idegenforgalmi értéket reprezentáló tőkebefektetései, amelyeknek keletkezési időpontja történelmi távlatokba esvén, ma már természetes idegenforgalmi vonzerőnek számíthatók, s végül 3. elsősorban nem az idegenforgalom céljait szolgáló újabb, tőkebefektetést jelentő, állandó jellegű berendezései (például középületei, templomai, lakóházai, stb.) gyakorolnak vonzerőt az idegenekre.

Mesterséges idegenforgalom alatt értjük ezzel szemben annak a helynek idegenforgalmát, amely tőkebefektetést igénylő, alkalmi, egyszeri vagy ismétlődő, szellemi, kulturális, gazdasági vagy technikai attrakció nyújtásával vonzza az idegeneket.

Ez a megkülönböztetés sem von éles határokat. Ellenkezőleg csak a kettőnek szerencsés találkozása, kiegészítése az ebben a felosztásban még nem szereplő vendéglátó iparokkal és propaganda-szervezettel biztosíthat állandó idegenforgalmat.

A vendéglátó iparok jellemzője, hogy: 1. nemcsak az idegenforgalom céljait szolgálják; 2. tőkebefektetést igényelnek; 3. állandó jellegűek; 4. kommerciális alapon szervezett vállalkozások. Célszerűnek tartottuk ezeket a természetes és mesterséges idegenforgalom megkülönböztetéséből kiemelve mindkettő mellé állítani, annyira impregnáns szükség szerű előfeltételei az idegenforgalom mindkét fajának. Szükséges ez annál is inkább, mert ezek olyan szervek, amelyek szol-

gáztatásaik fejében kiadásra csábítják az idegent, még pedig a már itt-lévő idegent. Csupán az idegenforgalmi iparok fejlettsége nem csinál idegenforgalmat, nem gyakorol közvetlen és elsődrendű vonzerőt az idegenekre, de létük és jólettségük a tartós idegenforgalom alfája. A munkamegosztás érvényesülését látjuk itt: a természetes vagy a mesterséges idegenforgalmi attrakció hozza ide az idegent, akinek itt az idegenforgalmi iparok állnak rendelkezésére itt-tartózkodása alatt.

Visszatérve a természetes és mesterséges idegenforgalom megkülönböztetésére, első pillanatra láthatjuk, hogy a természetes idegenforgalmas hely sokkal kedvezőbb helyzetben van. Hiszen a mesterségesnek számításba kell vennie a befektetett, sokszor tekintélyes összeget reprezentáló tőke amortizációját, amellet a kockázati elem is jóval nagyobb, mint a természetes idegenforgalmas helyé. Ezzel szemben a természetes idegenforgalmas helynek tőkeamortizációról nem kell gondoskodnia, mert mint a definícióban láttuk, vagy nincs tőkebefektetés, vagy ez oly távol esik, hogy már amortizálva van, vagy pedig az — a harmadik esetben —, nem idegenforgalmi bevételből történik.

Az idegenforgalom termelési jellegéből következik, hogy ezen a téren is találkozunk a járadékképződés jelenségével. Az idegenforgalmi járadék gazdasági természetét elemezve, a járadék fogalmának legteljesebb értelmezéséből kell kiindulnunk. A járadék fogalma ugyanis — mint ezt Neumann Károly hangsúlyozza — az irodalomban folyton tágult és legtágabb értelmében azt az előnyt jelenti, amely egyenlő munka és tőke alkalmazása mellett egyik esetben a másikkal szemben előáll.³ Az idegenforgalmat befolyásoló természetes és mesterséges tényezők kedvező találkozása egyes területek idegenforgalmi kapacitását nagyban emeli és a természet, a tőke és a munka erejének egyesítése ezeken az idegenforgalomra predesztinált tájakon optimális eredményt hoz létre. Az ilyen idegenforgalmas hely versenyképessége éppen az élvezett járadék folytán növekszik más területekével szemben.

³ Neumann Károly dr.: Adalékok a közlekedés gazdaságának elméletéhez. Közg. Szemle különlenyomat, 24. o.

Az idegenforgalom erősen szintetikus természetéből következik, hogy egy és ugyanazon helyen, a különféle idegenforgalmi tényezőknek előnyösebb alakulása folytán, különféle járadék is mutatkozhatik. A legkedvezőbb a helyzet akkor, hogyha valamely idegenforgalmas hely teljes idegenforgalmi járadékot tud produkálni. A teljes idegenforgalmi járadék egyesíti magában a Ricardo-féle termelékenységi, a Thünen-féle helyzeti, a Marshall-féle fogyasztói és a Neumann-féle közlekedési járadékot.

Az előnyös helyzetben levő terület járadékteremtő ereje fokozódik, hogyha az még monopolhelyzetet is élvez. A monopolhelyzet idegenforgalmi vonatkozásban azonban többé-kevésbé a ritkaságok közé tartozik. Felfogásunk szerint egészséges gazdasági és politikai viszonyok közt csak természetes monopóliumról lehet beszélni, amilyennel például egy gyógyforrás vagy egy különleges természeti jelenség rendelkezhet. Abnormis közgazdasági helyzetben azonban egy valutázárlat vagy az utazási forgalom korlátozása átmeneti jellegű mesterséges monopolhelyzetet teremthet.

A természetes idegenforgalom körébe sorozhatjuk a városok idegenforgalmát is. Minden település a környező kisebb település lakói számára magasabb kultúrát, a szellemi szükségletek kielégítésére alkalmasabb területet jelent. Minden nagyobb település számíthat a kisebb lakóinak forgalmára. A közigazgatási egységeket véve: a tanya lakói felkeresik a közeleli falut, a falu lakói a községet, ezek a várost, a városiak a nagyobb várost, ezek a fővárost. A vonzási kör rádiusza egyre tágul, de intenzitása a távolsággal csökken, minél nagyobb települést veszünk. Kovács Alajos szerint a nagyvárosok vonzereje rendesen lakosságuk számával egyenes arányban áll.⁴ Ez a jelenség önkéntelenül is a fizika tömegvonzástörvényét juttatja eszünkbe.

4. Az idegenforgalmas hely idegenforgalmi mérlegének szempontjából megkülönböztetünk:

- a) aktív idegenforgalmat és
- b) passzív idegenforgalmat.

⁴ Kovács Alajos: Budapest és Bécs idegenforgalma. Magyar Statisztikai Szemle. 1930. 9. sz. 755. o.

a) aktív idegenforgalom alatt értjük az idegenforgalmas helyet felkereső idegenek összességét;

b) passzív idegenforgalomnak nevezzük ezzel szemben az idegenforgalmas hely állandó lakóinak más idegenforgalma helyre való ideiglenes, békés szándékú távozását.

E két irányú forgalom ellentétes hatású, s valamely hely idegenforgalmi eredményét — mint később látni fogjuk —, csak a kettő szembeállítás után kaphatjuk meg.

5. Az idegenforgalmat egy másik szempontból, időbeli eloszlása szempontjából feloszthatjuk:

a) állandó és

b) idényszerű idegenforgalomra.

Állandó az idegenek forgalma akkor, ha az év minden részében, ugyanazon vagy idényenként változó vonzerővel rendelkező idegenforgalmas helyet az idegenek lehetőleg ugyanolyan, de semmiképpen sem nagy eltérést mutató számban keresnek fel.

Saisonszerű az idegenforgalom akkor, amikor az idegenek csak az év bizonyos szakában, vagy csak bizonyos napokon keresik fel nagyszámban az idegenforgalma helyet, míg az év többi részében az idegenforgalom vagy teljesen hiányzik, vagy csak minimálisan észlelhető.

A kettőt elválasztani itt is igen nehéz. Konvencionálisan felállíthatnánk ugyan egy határt oly módon, ha az év legforgalmasabb és leggyengébb hónapját vetnék százalékosan egybe és megállapodnának egy konkrét hányadban, amelyen alul az illető hely idegenforgalma seasonszerűnek s felül állandónak volna tekinthető. Ez az eljárás sem adna megnyugtató eredményt, mert például az év 10 hónapjában állandó, 1—2 hónapjában azonban csökkent látogatottságú hely forgalmát mégis állandónak kell tartanunk.

Abszolút határt felállítani nem lehet s így inkább azt vizsgáljuk, hogy melyik idegenforgalmi vonzerő eredményez állandó s melyik idényszerű idegenforgalmat.

A legállandóbbnak kell tekintenünk a városok forgalmát, nemcsak azért, mert a fent jelzett tömegvonzás hatása független az időjárástól, hanem azért is, mert a nagyváros mindig tud olyan attrakcióval szolgálni, amely minden időben uta-

zásra készíti az idegenforgalom alanyait. Természetes azonban, hogy itt is erősebbek lesznek a nyári hónapok, ennek oka azonban nem az idegenforgalmas helyben, hanem elsősorban az idegenforgalmi alanyokban keresendő, akik a munkára kevésbé alkalmas nyári hónapokat használják fel utazásra.

Ugyancsak állandó a melegtengeri fürdők torgalma is (például olasz, francia Riviéra), valamint a kifejezetten gyógyhelyek látogatása. Ezzel szemben tipikusan seasonszerű a mérsékelt égövi fürdők forgalma.

A mesterséges idegenforgalom is rendszerint csak átmeneti jellegű, idényszerű forgalmat tud biztosítani az idegenforgalmas helyen. (Például nemzetközi városok, sportesemények.)

Gazdasági szempontból vizsgálva az idegenforgalom e két fajtáját, jelentős különbséget találunk közöttük.

A seasonszerű idegenforgalma helyet határozottan kedvezőtlenebb helyzetben találjuk. Az idegenforgalmi iparoknak a maximális forgalomra kell felkészülniök és berendezve lenniök. Ebben az esetben a befektetett tőkét csak az év bizonyos szakában, sokszor csak bizonyos napjain, használják ki teljes egészében, míg az év többi részében óriási kamatvesztéséget szenvednek. Hogy ezért a csúcnapok magasabb áraiban, vagy az egész évben arányosan felemelt árakkal, esetleg másképen kárpótolják-e magukat, erre most — magángazdasági probléma lévén —, nem térünk ki. Bármelyik módot válasszák is, mindenképpen károsan befolyásolja az idegenforgalmat. Ha pedig nem rendelkeznek be a legnagyobb forgalomra, — a csúcnapokban túlterhelt vendéglátó iparok az idegeneket nem tudják megfelelően ellátni, a látogatók elégedetlenek lesznek és a fejvesztett kapkodás igen rossz benyomást fog az idegenekben kelteni.

Állandó idegenforgalom esetén ezek a kérdések nem merülnek fel, az állandóan jól kihasznált tőkebefektetés egy egységre eső amortizációja kisebb, az árak alacsonyabbak s így az idegen egész tartózkodása olcsóbb lesz, miáltal az állandó idegenforgalommal rendelkező hely előnyösebb helyzetbe kerül, mint a seasonszerű. Ez az elméleti megállapí-

tás azonban nem zárja ki azt, hogy a gyakorlatban az állandó idegenforgalmi hely árai sem olcsóbbak, sőt sokszor magasabbak, mint a seasonszerű idegenforgalma helyen, egyébként egyenlő feltételek mellett is. Ennek oka a fokozott keresletben rejlik, mely esetben az idegenforgalmi járadék nagyobb lesz s így — a magasabb árak ellenére is — fennáll az állandó idegenforgalmas hely előnyös helyzete.

6. Egy más oldalról, amely a most mondottaktól elválasztandó, az idegen tartózkodási ideje szerint beszélhetünk:

- a) átutazó,
- b) ideiglenes és
- c) állandó vendégek forgalmáról.

Az elsőről akkor beszélhetünk, ha az idegen nem tölt egy éjjelt sem az idegenforgalma helyen. Ez különösen bizonyos helyeken jelentős, de statisztikailag a legnehezebben megfogható idegenforgalom.

A megszálló idegenek tartózkodási ideje lehet rövidebb és hosszabb. A határt közöttük a legtöbb idegenforgalmi hely statisztikai felvétele 3 (mások 7) napban állapítja meg. Hogy a 3. csoportba tartozó idegenek tartózkodási idejének felső határa hol van, más szóval, hogy a hosszú tartózkodásra érkezetteknel mikor beszélhetünk még egyáltalán idegenforgalomról, arról már az idegenforgalom fogalmi meghatározásánál szóltunk.

Gazdaságilag mindhárom fajta idegenforgalomnak fontos hatása van. Ogilvie professzor szerint gazdasági szempontból nem annyira az idegenek száma, mint inkább a tartózkodási napok száma bír fontossággal. Lehet az idegenek száma kicsi, de ha sokáig maradnak az itthagyt összeg jelentős; lehet az idegenek száma nagy is, de ha gyorsan beutazzák az országot, gazdasági teljesítményük csalódást okozhat.⁵

Nem lehet azonban csak az eltöltött éjszakák számából következtetni. A tapasztalat azt mutatja, hogy, ha az idegen rövidebb ideig tartózkodik az idegenforgalmas helyen, többet költ. Itt viszont nem csupán egy idegenforgalma helyen való tartózkodás ideje, hanem az idegen egész utazási ideje

⁵ Ogilvie, F. W.: Messungsmethoden für die Aufenthaltsdauer von Touristen. Archiv für den Fremdenverkehr 1933/34. 4. sz. 69. o.

is számba jön. Másrészt azonban az utazó idegenek száma korlátozva van, így az idegenforgalmas hely szempontjából nagy gazdasági eredményt csak hosszú átlagos tartózkodáskor lehet elérni.

7. Az utazás módját tekintve beszélhetünk:

- a) egyéni és
- b) társasutazásról.

Az egyéni utazás alanyai olyan személyek, akik vagy magukban, vagy olyanokkal utaznak együtt, akikkel valamilyen társadalmi (legtöbbször családi) kapcsolatban állnak.

A társasutazók ezzel szemben olyan közös céllal utazók, akiknek összesége nem személyi motívumoktól indítatva jön létre, hanem azért állnak össze, hogy csoportot alkotva, a közlekedési eszközök és a vendéglátó iparok által a jobb kihasználásért nyújtott kedvezményeket igénybe vegyék és így olcsóbban tudjanak utazni.

Amíg ez utóbbiak rendszerint forfait utasok, addig az előbbieket csak lehetnek azok.

Gazdasági szempontból az előbbit kell előnyösebbnek ítélnünk az utóbbival szemben. Az egyéni utazók gazdaságilag rendszerint erősebbek, mint a társasutazók. Kétségtelen ugyan, hogy a társasutazások sok olyan idegenforgalmi alanyt hozhatnak az idegenforgalmas helyre, akik különben akár anyagi okokból nem utazhatnának, akár pedig azért, mert nem rendelkeznek annyi önállósággal, hogy egy hosszabb útra indulnának, de kétségtelen az is, hogy a társasutazás szervezői által előre megállapított összegben felül nem igen költenek. Egyenlő minőségű idegeneket feltételezve, azt lehetne mondani, hogy minél kisebb részkiadások vannak a részvételi díjba belekalkulálva, annál kevesebbet költ azonfelül a társasutazó, nemcsak relatíve, hanem abszolúte is. Az idegenforgalmas helyen való tartózkodása pedig a rendszerint túlszűfolt programm lerohanása, ami fizikailag is annyira kimeríti, hogy nincs alkalmja a költsékezésre.

Az egyéni utazót sokszor csábítják a vendéglátó iparok kiadásra, ami a csoportos utazóban legtöbbször csak vágy marad. Amíg az előbbi, ha megtetszik neki valamely vidék vagy város, meghosszabbíthatja tartózkodását, addig a társas-

utazónak alkalmazkodnia kell az útitervhez. Ez utóbbi mondatok fokozottabb mértékben állnak akkor, ha az egyéni utas itt forfai-utas is egyúttal. (Forfai-utas alatt azt az idegent értjük, aki egy már előre elkészített pontos útitervvel és időbeosztással érkezik az idegentorgalmas helyre.)

8. Az igénybevett távolsági közlekedési eszköz szerint is feloszthatjuk az idegenforgalmat, erről azonban csak a VII. fejezetben lesz részletesen szó.

V.

Az idegenforgalmat befolyásoló tényezők.

Ebben a fejezetben vizsgálódásunkat oly irányban folytatjuk, hogy a mindennapi élet fizikai és szellemi, konstans és változó eseményei, jelenségei és adottságai milyen hatással vannak az idegenforgalom intenzitására, vajjon emelik vagy csökkentik-e az idegenek forgalmát? Alig találkozik ezek között olyan tényező, amely közömbös lenne az idegenforgalommal szemben.

A vizsgálódási terület kiterjedt volta és a könnyű áttekinthetőség követelménye bizonyos rendszerbe való besorolást tesz szükségessé és így a tényezőket a következő csoportok keretén belül fogjuk tárgyalni:

- a) földrajzi,
- b) demográfiai,
- c) történelmi,
- d) művészeti,
- e) társadalmi,
- f) politikai,
- g) jogi és
- h) gazdasági tényezők.

a) Földrajzi tényezők.

A földrajzi tényezők az utazás célja szerint különböző mértékben befolyásolják az utazást. Csak egy olyan elem van e csoportban, amelyik minden célú utazásnál nagy szerepet játszik: a távolság. Egyébként egyenlő feltételekkel rendelkező idegenforgalmas helyek közül az utas majdnem kivétel nélkül a közelebbit fogja választani. Csak ha az idegenforgalmas hely olyat tud az idegeneknek nyújtani, amely a maga nemében páratlan, ha az idegenforgalmas hely monopóliumhelyzetben van, vagy ha járadékkal rendelkezik, csak akkor fogja eredményesen leküzdhetni a távolságot.

De hogy még a legjobb idegenforgalmi attrakciókat nyújtó hely is hiába küzd a távolsággal, arra jellemző példa Japán. A környező államok lakói nem igen utaznak, Amerikával politikai ellentétek miatt nincs intenzív személyforgalma, de joggal számíthatna az európaiak látogatására, mert ezek ismerik és csodálják szellemi, kulturális fejlettségét és tájszépségeinek bőséges tárházát. És mégis Japán egész külföldi idegenforgalma 1935-ben 45.629 volt, de 1934-el szemben ez is 21 %-os emelkedést jelent, amire nézve jellemző, hogy Budapestet ez alatt az idő alatt több mint kétszer annyi külföldi kereste fel.

Az egyéb földrajzi adottságok legkevésbé a kereseti célzatú utazást befolyásolják, de normális körülmények közt a rokon látogatásokra vagy tanulmányi célzatú utazásokra sincsenek különösebb hatással.

Annál nagyobb szerepet játszanak a gyógyulási, üdülési és szórakozási forgalomban, továbbá a sportesemények látogatásában. Vizsgáljuk tehát, hogy milyen befolyást gyakorol az ilyen célú utazási forgalom jelenségére az idegenforgalmas hely felszíne, klímája, vízviszonya, növény- és állatvilága és hogy vannak-e még ezeken kívül is olyan földrajzi tényezők, amelyek ilyen vonatkozásban számításba jöhetnek?

A gyógyulás céljából utazók nagyrészt az elismert gyógyhelyeket keresik fel. Minthogy elsősorban ezeknél a gyógyhelyeknél jönnek számításba a geográfiai adottságok,

¹ Revue Internationale „Hotel”, 1936. 24. sz. 215. o.

mi is elsősorban ezeket fogjuk vizsgálni, hiszen éppen általuk lesz valamely hely gyógyhelyé. Ezért most mindenekelőtt a gyógytényezőket kell számba venni.

A gyógyhelyek a gyógyerő szempontjából a következőképpen osztályozhatók:²

1. Fürdő- és ivókúra-gyógyhelyek:
 - a) tengeri fürdők,
 - b) forrás-fürdők (hideg, meleg, ásványtartalmú, radioaktív),
 - c) iszap-, láp-, homokfürdők, fangogöngyölések,
 - d) gáz- és gőzfürdők (szénsavas, kénes, stb.).
2. Légfürdők.
3. Egyéb gyógyhelyek (gyümölcs, tej, stb. kúra).

Ez a beosztás is csak irányelvül szolgálhat, amelyen belül azonban még igen sok más tényezőnek találkozása döntő az utazás céljának megválasztásában.

A fürdő- és ivókúra-gyógyhelyeknél a tenger, belvizek (tavak, folyók) és nagy részben források jönnek számításba.

A tengeri fürdőknél tekintettel kell lenni a víz hőmérsékletére, só és egyéb oldott ásványanyag-tartalmára, a hullámvérés erősségi fokára, az árapály és dagály nagyságára és idejére, a hely éghajlatára és hinterlandjára, vidékére, táptüzetére.

A tengervíz hőmérséklete az éghajlaton kívül az áramlástól is függ. A Földközi-tenger nyáron 20°-nál melegebb, a Keleti-tenger 18° C. Az U. S. A. keleti partjainak északi részén a Labrador-áramlat (visszatérő Golf-áramlat) következtében a tengervíz hőmérséklete mindig alacsony, délen a Florida-áramlat (induló Golf-áramlat) következtében meleg és így itt nagy világfürdők fejlődhetek ki (Miami, Palm-Beach).

A tenger sótartalma is különböző. Zárt és melegfengereknek a felszínen magasabb, nyílt és hidegtengereknek alacsonyabb a sótartalma. Az óceánok sótartalma kb. 3%, a Keleti-tenger 0.6%, a Földközi-tengeré helyenként 4.8%-ot is elér, a Holt-tengeré 26%. A konyhasón kívül keserű ízt adó

² A balneológiai és klimatológiai részt Grünthal Adolf dr.: „Allgemeine Ceographie der Kurorte” című tanulmánya alapján tárgyaljuk. Archiv für den Fremdenverkehr 1934/35. 1. sz. 9. és köv. o.

magnesiumsókat is tartalmaz a tenger vize, mely ivásra alkalmatlanná teszi.

Az árapály és dagály jelensége szabályszerűséget mutat és így a fürdőzőkre nézve a jelenségben rejlő veszély kellő óvatossággal elkerülhető. A nyílttengeren nagyobb mértékben jelentkezik, mint a beltengeren.

Igen fontos szerepet játszik a tengeri fürdőknél a klíma is, minthogy azonban ez a tényező minden gyógyhelynél elsőrendű fontosságú, ezzel külön fogunk foglalkozni.

Lényeges szempont az is, hogy a tengeri fürdőnek jó legyen a hinterlandja, a tápterülete, vagy másképpen hátterülete. Ez általában akkor tekinthető jónak, ha a fürdőhely közelében nagyobb település létesült, ha az ezzel és a távolabbi területtel a jó összeköttetés biztosítva van, ha a fürdőhely áruszükségletének olcsó és gyors beszerzési lehetősége fennáll.

Ami a belföldi gyógyfürdőket illeti, ezek leginkább forrásvizek mellett fejlődnek a víz gyógyhatása folytán.

A forrásvíz gyógytényezőként jöhet számításba:

1. természetes magas hőfoka által,
2. oldott állapotban tartalmazott ásványi anyagok által,
3. rádiumtartalma következtében,
4. egyéb, még fel nem ismert gyógyhatási tulajdonsága által.

Ami a forrásvíz hőfokát illeti, általában megkülönböztetünk:

- a) hőforrást,
- b) melegforrást,
- c) hidegforrást.

Ha a forrásvíz felszínretörésekor legalább 50° C hőmérsékletű, akkor hőforrás a neve. A meleg- és hidegforrás közti határ relatíve van megállapítva. Ha a víz hőmérséklete felszínrebukkanáskor melegebb, mint a forráshely átlagos közép-hőmérséklete, akkor meleg-, ellenkező esetben hidegforrásról beszélhetünk. Ha abszolút határt akarnánk adni, a 20° C-t vehetnénk választóvonalul.

A forrásvíz mindig tartalmaz valamilyen mértékben ásványi anyagot oldott állapotban, fel kell tehát állítani egy

alsó határt, hogy milyen mennyiségű, helyesebben arányú ásványi-anyagtartalom jelenlétében beszélhetünk már gyógyforrásról.

Ez a határ általában a következő:

Ha a forrásvíz szilárd anyagot tartalmaz, úgy 1 kg vízben legalább 1 g-nak kell oldott állapotban lenni.

Szabad szénsavat 1 kg víznek 0.25 g-ot kell tartalmaznia.

Rádiumsó tartalom esetén 1 kg vízben 7—10 mg-nak kell lenni, ami 80 Mache-egységnek felel meg.

Aszerint hogy milyen ásványi anyagot tartalmaz a gyógyforrás, beszélhetünk: vasas, arzénos, kénes, jódos, lithiumos, meszes, stb. gyógyforrásokról. A radioaktív források hatótényezői a rádium, a thorium, az urán sóinak igen csekély mennyisége, amelyeknek hatásmechanizmusa még nincs teljesen megállapítva. A gyógyforrásoknak ez a csoportja nagy gyógyhatásánál fogva óriási fejlődést várhat.

Létesülhetnek azonban fürdőhelyek nemcsak források, hanem belvizek (tavak, folyók) mellett is. Ezek már nem annyira gyógyulást, mint inkább üdülést és szórakozást nyújtanak. Az előbb említett geográfiai tényezőkön kívül számításba jöhetnek még itt: a víz mélysége, a mederviszonyok (homokos, iszapos, kavicsos, sziklás, stb.), higiénikus szempontok, azonkívül folyóvizeknél a víz sodrási sebessége is.

Tekintettel kell még lennünk a gyógy- és üdülőhelyek növény- és állatvilágára is. Ezek emelhetik az idegenforgalmas hely szépségét és érdekességét, de sokszor rossz irányban befolyásolják a fürdőhely látogatottságát kellemetlen (vizinövények, szúnyogok), sőt olykor veszedelmes voltuknál fogva (például cápák).

A légfürdőknél a klíma jön elsősorban számításba, de ez a vízfürdők szempontjából is éppoly fontos tényező.

Az itt számbajövő elemek:

1. hőmérséklet,
2. a levegő páratartalma,
3. csapadék,
4. napsütés,
5. légnyomás,
6. levegő mozgása.

Valamely gyógy- vagy üdülőhely hőmérsékleti elemei a következők:

- a) az átlagos napi legalacsonyabb hőmérséklet,
- b) az átlagos napi legmagasabb hőmérséklet,
- c) az átlagos napi hőmérsékleti ingadozás,
- d) az átlagos havi és évi középhőmérsékleti ingadozás.

Ilyen adatok birtokában beszélhetünk a maximális, illetve a minimális hőmérséklet figyelembevételével trópusi, nyári, hűvös, olvadáspont-körüli és jégnapokról. A levegő páratartalmát a telítettség: fokhoz (100%) viszonyítva mérjük és így beszélhetünk:

1. száraz levegőről (55—75%),
2. mérsékelt páratartalmú levegőről (76—90%),
3. nedves levegőről (90%-on felül).

Víz (tenger, tó) közelében nagyobb a páratartalom, de ez függ az uralkodó szél irányától is.

A csapadék mennyisége mellett alakja is fontossággal bír. A fürdőhely szempontjából a köd a leghátrányosabb. Az esőnél nem a leesett csapadék mennyisége fontos a fürdőélet szempontjából, hanem, hogy hány esős nap van és mennyi ideig esik (egy bizonyos mennyiségű csapadék zápor alakjában sokkal hamarabb leesik, mint szemerkélve).

A napsütésnek az intenzitása és tartama jön számításba. A sugarak intenzitása a magassággal nő, legnagyobb a magas hegyeken, legkisebb a nagyvárosokban. Az intenzitás mértékének kiinduló pontja a teljesen tiszta atmoszféra, ez a 0 pont; minél több olyan alkotórész van a levegőben, amelyen a sugárzás ereje megtörik, annál magasabb számmal jelezzük a szennyeződést, amelynek növekedésével az insolatio ereje csökken. így Frankfurt a. M. nyári intenzitást zavaró levegőszennyeződése 3.79, a 45° szélességi fokon a tengerparton 2.72 és ugyancsak nyáron Davosban (1566 m.) 1.78.

A levegő nyomása a lélegzésre és a szív működésére van befolyással. A légnyomás a magassággal fordítottan arányos.

Végül számításba veendő a szelek járása is, egyrészt gyakoriságuk, másrészt intenzitásuk szerint. Ezek természetesen a többi klimatényezőre is befolyást tesznek.

A most említett fürdőhelyeken kívül a gyógyhelyek egy kevésbé jelentékeny kategóriáját képezik a különféle étkezési gyógymódokra alkalmas helyek (gyümölcs, tej, stb.) amelyek különleges földrajzi adottságokat nem követelnek és rendszerint összefüggésben állnak valamilyen más gyógy-móddal.

A szórakozás és üdülés céljából utazók is nagy számmal keresik fel a gyógyhelyeket, ezeken kívül azonban máshová is utazhatnak. A geográfiai tényezők mindenütt számításba jönnek ennél az utastípusnál is, ha nem is egyforma mértékben.

A városokba utazóknál talán a legkevésbé, de már fontos szerepet játszanak abban a szórakozási és üdülési forgalomban, amelynek alanyai elsősorban aktív sporttevékenységet akarnak kifejteni.

Különösen a téli sportok azok, amelyek mind nagyobb tért hódítva, mint önálló utazási célok is számba jönnek, s amelyeknél a földrajzi adottságok igen fontos szerepet játszanak. Külön kell választanunk a jégsporthoz és a hósporthoz. Az elsőnek idegenforgalmi jelentősége nem nagy és inkább csak a jégvitorlázás, mint a korcsolyázás jöhet idegenforgalmi vonzerőként számításba. A jégvitorlázás speciális terepet igénylő, nagy gyakorlottságot kívánó, veszedelmes sport, amelyet éppen emiatt csak kevesen űzhetnek. A korcsolyázás viszont megfelelő hőmérséklet mellett majdnem mindenütt űzhető, s egyrészt emiatt, másrészt pedig azért nem bír jelentősebb idegenforgalmi vonzerővel, mert a hőmérsékleti ingadozásoknak a legerősebben van kitéve, bár ez nagy költséggel mesterséges úton (ammóniák segítségével) csökkenthető.

Annál nagyobb mértékben vonzzák a hósporthoz az idegeneket. Különösen a sísporthoz mutat az utolsó években nagy fejlődést úgyannyira, hogy ma már a nyári hóhatár felett levő helyek állandó idegenforgalommal dicsekedhetnek e sport révén. A földrajzi tényezők itt is jelentékeny mértékben jönnek számításba. A legideálisabb terep a lankás, egyenletes talajú hegyoldal, illetve ilyennek láncolata, amely hosszú túrákra is lehetőséget nyújthat. Természetesen számításba kell venni a klímát is, a hó alakjában leeső csapadék mennyiségét és a lehullott hőmennyiség állandóságát. Ezek a

fényezők a mérsékeli égövben levő magas hegyvonulatokat hozzák előtérbe, Európában főleg az Alpokat, de itt hátráltató tényezőként kell a lavinaveszéllyel számolni, amely áldozatokat is követelve nem ritkán veszéllyel fenyeget.

Az utóbbi helyeken mindenhol van alkalom a másik hósport, a szánkázás számára is, amely már a sísporttal szemben nemcsak terepet, hanem pályát is igényel, de méginkább szükség van sokszor nagy tőkebefektetést igénylő pályára a bobsportnak.

E két utóbbi sportág üzésének geográfiai feltételei egyezők, a bobot illetőleg mégis azzal a megszorítással, hogy ennek pályája csak minimális és egyenletes esésű lehet.

A sportesemények látogatása a geográfiai tényezők közül az időjárástól függ elsősorban. Ez nagy kockázatot rejt magában a vállalkozók részéről, amit újabban biztosítással osztanak meg.

A geográfiai tényezők vizsgálatát befejezve, még csak arra szeretnénk rámutatni, hogy igen sokszor éppen a geográfiai adottságok és jelenségek megtekintése alkotja az utazás célját (például Niagara-vízesés, fjordok, tűzhányók, stb., stb.). De nemcsak kedvtelésből utaznak a földrajzi tényezők megtekintésére, hanem jelentős idegenforgalmi faktorok az ily-célú tudományos utazások és expedíciók is.

b) Demográfiai tényezők.

Az idegenforgalmat a demográfiai tényezők is befolyásolják, a népsűrűség, a foglalkozás, a tömörülés és a műveltségi állapot hatása mutatkozik.

A statisztikai adatokat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az ipari államoknak nagyobb az idegenforgalma, mint a túlnyomórészt mezőgazdasági jellegűeknek. Felmerül azonban a kérdés, hogy ez a körülmény az ipari államok nagyobb népsűrűsége által gyakorolt tömegvonzás jelenségében leli-e magyarázatát, vagy pedig az ipari államok nagyobb kultúrája, a látnivalók nagyobb változatossága okozza-e ezt az eltérést. Valószínű, hogy a kettő együttesen gyakorolja a nagyobb idegenforgalmi vonzerőt.

Teleki Pál gróf megállapítja, hogy „minden város közvetlen körzeténél nagyobb földterületre gyakorol politikai, gazdasági, művelődési és társadalmi befolyásokat.”³ Ezeket a hatásokat azonban nem kis részben az idegenforgalom közvetíti. És bár ez a jelenség általános, nagysága, iránya, vonzókörének rádiusza a tényezők oly hosszú sorának fennforgásától, találkozásától, erőösszetevő vagy -bontó természetétől függ, hogy azoknak hatását és ezen keresztül az idegenforgalom nagyságát legfeljebb csak esetenként vizsgálhatjuk, de még akkor is csak hozzávetőleges eredményre juthatunk.

c) Történelmi tényezők.

Az idegenforgalmat befolyásoló tényezők harmadik csoportját a történelmi tényezők alkotják.

Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy valamely állam szempontjából nem az illető ország történelme bír vonzerővel, hanem az állam területén lejátszódó történelmi események, illetve azok fennmaradt emlékei vonzzák az idegeneket. Hogy egy példát mondjunk, a Waterlooi csatátér nem a csatában résztvett Franciaország, Anglia, Németország vagy Hollandia számára jelent idegenforgalmi vonzerőt, hanem az abban részt sem vett Belgiumra nézve lehet fontos.

A történelmi tényezők csak akkor bírnak a külföldi idegenforgalomban jelentőséggel, ha világtörténelmi értékek, míg a csupán nemzeti szempontból lényeges események színhelyei, ha belföldön vannak, csak a belföldi idegenforgalomra nézve fontosak; de ha azokban két vagy több nemzet vett is részt, akkor is csak az érdekelt államok lakóira nézve bírnak vonzerővel.

Ezek mellett a most említett köztörténelmi tényezők mellett a kulturális élet minden megnyilatkozásának történeti dokumentumai fontos idegenforgalmi vonzerőt jelenthetnek. Közöttük az alább, a művészeti tényezőknél tárgyalandó művészettörténetnek van a legnagyobb fontossága.

³ Gróf Teleki Pál dr.: Város. Közgazdasági Encyklopédia. IV. k. 1370. o.

d) Művészeti tényezők.

Igen fontos idegenforgalmi vonzerőt képviselnek a művészeti tényezők is. A művészet minden ága az idegenforgalom szolgálatába van ma már állítva, bár a képzőművészetek (építészet, festészet, szobrászat) ebből a szempontból talán általánosabb jelentőségűek, mint a szólóművészetek (tánc-, zene-, ének-, színművészet).

A képzőművészeti alkotások különösen bizonyos államokban jelentenek igen erős vonzerőt. Ennek oka egyrészt helyhez kötöttségükben, másrészt pedig abban keresendő, hogy csak egy-egy példányban vannak meg, hogy méreteik, színhatásaik, páratlan művészi kivitelük a nyomda- és utánzási technika minden fejlettsége mellett is csak eredetiben adják igazi értéküket.

További okként felemlítendő, hogy alig van történettudomány, amely annyira ki lenne dolgozva és olyan népszerű volna, mint éppen a művészettörténet. Idegenforgalmi fontosságát hamar felismerték, úgyhogy például Olaszország kiviteli tilalmat léptetett életbe, amely eltiltja a műemlékeknek az országból való elszállítását.⁴ Olaszország majdnem egész területe, Görögország és a hozzá tartozó szigetek, a párisi Louvre, a londoni British Museum olyan tárházait jelenti ezeknek a műkincseknek, amelyek állandó idegenforgalmat biztosítanak ezeknek a helyeknek.

A képzőművészet jelenkori produktumai közül elsősorban a népművészet jelent idegenforgalmi vonzerőt. Az egyszerű nép lelkének ezek az ösztönszerű megnyilvánulásai, amelyek a primitívességében is eredeti és művészi festészetükben és szobrászatukban, fa- és agyagmunkáikban, szötteseikben vagy más speciális iparcikkeikben tükröződnek vissza, egyúttal a nép értelmi- és kultúrfokára is jellemzőek és az idegenek részéről mindenkor érdeklődésre tarthatnak számot.

Amíg a képzőművészet, illetve ennek produktumai, mint már láttuk, természetes idegenforgalmat jelentenek, hiszen nagyrészt nemcsak történeti, hanem történelmi jelentőségűek, addig a szólóművészetek mesterséges idegenforgalmat ered-

⁴ Fellner Frigyes dr.: „Közgazdasági politika” címen tartott előadásai a Közgazdaságtudományi Karon. — „Lex Pacca”.

ményeznek. Ha végignézzük az idegenforgalmas helyek propagandafüzeteit és egyéb nyomtatványait, mindegyikben megtalálhatjuk a művészeti programot és bár ezek nagyrészt csak kiegészítő szerepe van, csak a már ott-tartózkodó idegenek szórakoztatására szolgálnak, de találunk közöttük olyan elsőrendű idegent-vonzó eseményeket is, mint amilyenek a salzburgi Festspielék, a budapesti Júniusi Hetek, vagy az oberammergau Passiójátékok.

e) Társadalmi fényezők.

A társadalmi élet jelenségei, berendezései is befolyásolják az idegenforgalmat. Fontos tényező, hogy az idegenforgalmas hely lakói milyen nyelven beszélnek. Kedvezőbb a helyzet, ha a hivatalos nyelv valamely világnyelv, mintha csupán egy, a nemzeti keretet, az államhatárokat túl nem lépő nyelv. Mindkét esetben az idegennel lehetőleg anyanyelvén vagy legalább azon a világnyelven kell beszélni, amelyet ő a legjobban bír. Ez nemcsak jóleső lesz az idegen számára, mozgását könnyítő, de az idegenforgalmas hely kultúrájának és vendégszeretetének első bizonyítéka. Fokozottabb mértékben áll ez, ha az ország hivatalos nyelve nem világnyelv. Ilyenkor egyenesen határozott követelmény, hogy az utasokkal hivatalból érintkező személyek legalább egy világnyelv birtokában legyenek. A propagandaszervek, szállodák, vendéglők, közlekedési vállalatok, stb. alkalmazottainál mindig számolni kell azzal, hogy hány és milyen nyelvet beszélnek. De nemcsak ezekenél fontos a nyelvkészség, hanem az idegenforgalmas hely minden lakójánál.

Nagy súllyal esik latba a nyelvtudáson kívül, hogy az idegenforgalmas hely lakói miként bánnak az idegennel. Fontos, hogy az utas vendégnek és ne idegennel érezze magát és jó benyomást kelt benne a szolgálatkész, vendéglátó, udvarias, sőt a megkülönböztetett bánásmód.

Ezt azonban belenevelni a lakosságba igen nehéz, ha nem született rá. Ez hajlammal, az ősök tradicionális vendégszeretetének átöröklésével válik az idegenforgalmat előnyösen befolyásoló tényezővé. Különösen fontosak e szempontok ott, ahol az idegenforgalom még fejlődőben van és ahol

nagyrészt mesterséges eszközökkel vonz. Klasszikus példa erre Magyarország, amely idegenforgalmi fellendülését nem csekély részben ennek a körülménynek köszönheti; az ellenkezőjére Paris, ahol a hagyományosan udvariatlan idegenforgalmi személyzet dacára is nagy az idegenforgalom, mert természetesen idegenforgalmi attrakciókkal szolgál és kultúr-szükségletté vált a felkeresése.

f) Politikai tényezők.

Rendkívüli mértékben befolyásolja valamely hely idegenforgalmát az általános politikai helyzet, amely állandó változásnak van alávetve és így állandó veszélyt rejt magában. A belső politikai nyugalom, az általános külpolitikai helyzet, az utas származási helye és az idegenforgalmas ország közötti békés, vagy ellenséges állapot, a közbeeső államok politikai helyzete jelzik ennek a kérdésnek a komponenseit.

A háború, bár végső eredményében idegenforgalmat jelent a szó szoros értelmében, minden hatásában olyannyira káros a „látogatott” hely szempontjából, hogy — mint már említettük — meg kell tagadnunk tőle még az idegenforgalom elnevezést is.

De hogy a tettelességre nem kerülő politikai ellentétek is milyen károsan tudják befolyásolni az idegenforgalmat, arra nézve a közelmúlt, sőt a jelen politikai helyzet is számtalan példával szolgál (angol-olasz konfliktus, spanyol beháború, stb.).

Amíg Ausztria külföldi idegenforgalmának 1932-ben 748.686 érkezővel a németek 54.4%-át tették, addig a politikai ellentétek miatt életbeléptetett rendelkezések azt eredményezték, hogy 1933-ban már csak 214.315 német érkezett Ausztria területére, ami az összes érkezett külföldiek számához viszonyítva csupán 26.9% volt.⁵

A politikai helyzetnek és az idegenforgalomnak egymásra gyakorolt hatását kölcsönösnek is mondhatnánk. Túlzás nélkül, a tényleges helyzetnek megfelelően megállapíthatjuk, hogy nem egyszer az idegenforgalom gazdasági fontosságának tu-

⁵ Simkowsky, Hans dr.: Der Fremdenverkehr. 19. o.

data mozdítja elő a nemzetközi konfliktusok békés elintézését, mint azt éppen legutóbb a már említett német-osztrák példánál tapasztalhattuk, amely súlyos helyzetbe sodorta mindkét állam idegenforgalmát, úgyhogy a két ország közt felállított korlátokat le kellett dönteni és a forgalmat szabaddá tették.

g) Jogi tényezők.

Az idegenforgalmat befolyásoló tényezők között fontos szerepet játszanak a jogiak is. Ezek alatt az idegenforgalom jogi szabályozottságát értjük, amely úgy nemzeti, mint nemzetközi jogszabályokon nyugodhat. Ezek, a más helyen említendő közlekedési egyezményeken kívül, az idegenellenőrzés módját és eszközeit tárgyaló jogszabályok.

Az idegenellenőrzés eszközei: az útlevél, a vízum és a szálláshelyi bejelentés. A határon tehát kettős ellenőrzés van, de a külföldi egész belföldi tartózkodása alatt ellenőrzés alatt áll, a minden államban bevezetett kötelező rendőri bejelentés által, amely — mint látni fogjuk — az idegenforgalmi statisztikának nem ugyan ideális, de gyakorlati bázisa is egyúttal. Általános és az idegenforgalmat lényegesen befolyásoló követelmény, hogy ez a legtöbbször politikai szempontokból szükséges ellenőrzés az idegen zaklatása nélkül, udvarias formában történjék, mert nemcsak az állandó udvariatlan és az idegenre nézve kellemetlen bánásmód riasztja el az idegeneket, hanem egy-két szórványos eset belekerülvén a külföldi sajtóba, rendkívül sokat árthat az idegenforgalomnak. Ennél a kérdésnél azonban nemcsak az írott jogszabály, hanem igen nagy részben a végrehajtó közeg személyes eljárása a döntő, amely megfelelő tapintattal a legszigorúbb rendelkezést is végre tudja hajtani úgy, hogy az ne legyen sértő a szenvedő alanyra nézve. Ezt a szempontot nem szabad figyelmen kívül hagynia az illetékes fórumoknak sem e pozíciók betöltésénél.

Bármilyen tapintatosan járjon is el a hatósági közeg, ezek az idegenforgalmat hátráltató tényezőként szerepelnek, az idegenre nézve már csak költséges voltuk miatt is, hiszen a legtöbb állam épp mint bevételi forrást nem nélkülözheti eze-

ket a rendelkezéseket. Mindenkor fogunk olyan törekvéssel találkozni, amely ezeknek, de különösen a vízumnak eltörlését követeli. Sokan ezt mint vámot tekintik, még pedig mint kiviteli vámot és így — tekintetbe véve az idegenforgalom gazdag hatását — érthetetlenek. Sok állam belátta a vízum hátrányos voltát és azt vagy teljesen eltörölte vagy pedig — és ez a gyakori eset — csak bizonyos relációkban ejtette el. Nálunk például az 1932/33. évek átlagában a vízümből származó bevételt 1,770.000 pengőre becsülték, ami $6\frac{1}{2}$ —7%-os „vámtelet” jelent.⁶ 1935-ben mintegy 2,000.000 pengő volt az állam vízumdíjából származó bevétele.⁷

Bizonyosnak látszik azonban az, hogy olyan állam, amely idegenforgalmát fejleszteni akarja, a vízumrendszert fenntartani nem fogja és lemondva erről a kétes értékű bevételi forrásról, az idegenellenőrzésnek más módját fogja választani.

Hogy a vízum eltörlése milyen' lendítő hatású az idegenforgalomra, arra nézve jellemző, hogy miután Magyarország az angol állampolgárokkal szemben egyoldalúan felfüggesztette a vízumkényszert, a forgalom két év alatt majdnem megkétszereződött (1933-ban 4244, 1935-ben 8231 angol érkezett Magyarországra).⁸

További követelmény volna a bejelentőlapok ingyenes rendelkezésre bocsátása is. Ez már sok államban megvalósult, bár ezek közül is a legtöbb csak a külföldiek bejelentésére szolgáló lapokat adja ingyen. (Például Svájc,⁹ Magyarország.¹⁰)

h) Gazdasági tényezők.

Tárgyalásunknak a végére hagytuk, de fontossága szerint az első helyen álló tényező, amely a mai viszonyok közt különösen fontos szerepet játszik nemcsak közvetlenül, hanem közvetve is az idegenforgalomban: a gazdasági tényező.

⁶ Báró Madarassy-Beck Gyula dr.: Elég volt a vízumkényszerből. 9. o.

⁷ Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 47. o.

⁸ Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 9. o.

⁹ Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. sz.

¹⁰ Magyar Szállodás és Vendéglős. 1935. évf. 2. sz. 26. o.

Morgenroth 1927-ben azt írta, hogy: „rossz és süllyedő valuta kevés nyereséggel járó, részben egyenesen veszteséges idegenforgalmat jelent, magas valuta pedig távoltartja az idegeneket.”¹¹ Morgenroth tehát már a háborút követő konjunktúra-évek szinte önmagától egyre szélesebb körben mozgó idegenforgalom jelenségének gazdasági eredményét sem fogadja el fenntartás nélkül.

Az olcsóság-drágaság kérdése fontos szerepet játszik az utazás célpontjának megválasztásánál. Az olcsóság, illetve a drágaság relatív fogalmak. Amíg azonban egy bizonyos helyen, — jelen tárgyalásunkban idegenforgalmi helyen, — az összehasonlítást az időbeli differencia adja, addig külföldi relációban ugyanazon időben bár, de térben különböző helyek árait kell egybevetni.

Itt tehát elsősorban az államok valutaárfolyamai jönnek számításba, az idegenforgalmas hely árnívója mellett. Ez normális viszonyok közt is így van.

Amikor azonban 1931-ben elemi erővel kitört válság a kényszerintézkedések egész sorát hozta magával, a bankzárlatot, a devizagazdálkodás új kötött formáját, a ki- és behozatali tilalmakat, a határok lezárását a személyforgalom előtt is, sfb., a nemzetközi személyforgalom jóformán megbénult.

Hogy ez a forgalom-csökkenés milyen mértékű volt, arra nézve jellemző, hogy 1929-ben a világ idegenforgalmi bevétele még 1700 millió dollárra volt tehető és ez az összeg 1932-ig a felére zuhant. A dollár aláértékelése az amerikaiak forgalmát még jobban csökkentette, úgyhogy 1934 végén a bevételi adatok az 1932-es évvel szemben további 10%-kal csökkentek és így az 1929-esnél már 60%-kal voltak alacsonyabbak.¹² Csakhamar azonban ismét megindult a nagy forgalom egész új formában, új technikával, ha nem is a válság előtti mértékben. De ugyanekkor érdekes jelenséget is megfigyelhettünk. A régi nagy idegenforgalmak országok egyre jobban veszítettek forgalmukból, míg mások, azelőtt

¹¹ Morgenroth, Wilhelm: Fremdenverkehr. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. kiad. 4. köt. 400. o.

¹² Société des Nations: Balances des paiements. 48. o.

jelentéktelenek, hamar elérve a válság előtti nívót, soha nem tapasztalt forgalmat mutatnak fel.

Az előbbire példa Franciaország, amelynek külföldi idegenforgalma a következő képet mutatja:

| | |
|---------------|-----------------------|
| 1929-ben..... | 1,911.107 |
| 1933-ban..... | 931.505 |
| 1934-ben..... | 700.000 ¹³ |
| 1935-ben..... | 472.000 ¹⁴ |

külföldi kereste fel Franciaországot.

Az utóbbi, hirtelen fejlődő, idegenforgalmas hely típusaként joggal vehetjük Magyarországot. Minthogy a legpontosabb és legrészletesebb adatok Budapestről vannak, ezeket fogjuk vizsgálni, ami annál inkább lehetséges, mert Magyarország idegenforgalma, különösen a külföldi idegenforgalma, alig tér el a fővárosétól, lévén ez az egyetlen nagy idegenforgalmak helyünk.

| Év | Budapest felkereső összes idegen száma: | E külföldi | b b ö elcsatolt területi | I : belföldi |
|------|---|---------------|--------------------------------|-----------------|
| 1924 | 179.720 | 35.451 | 23.218 | 121.051 |
| 1925 | 240.153 | 44.434 | 24.580 | 171.139 |
| 1926 | 247.606 | 48.716 | 28.581 | 170.309 |
| 1927 | 260.870 | 60.409 | 34.460 | 166.001 |
| 1928 | 269.606 | 71.625 | 37.966 | 160.015 |
| 1929 | 250.055 | 73.294 | 37.582 | 139.179 |
| 1930 | 241.456 | 80.376 | 35.873 | 125.207 |
| 1931 | 202.891 | 69.193 | 29.978 | 103.710 |
| 1932 | 190.593 | 63.416 | 30.347 | 96.830 |
| 1933 | 192.688 | 70.869 | 31.067 | 90.752 |
| 1934 | 202.113 | 81.455 | 29.002 | 91.656 |
| 1935 | 220.265 | 102.991 | 30.098 | 87.176 |

¹³ Schuhwerk, F. dr.: Wandlungen im Fremdenverkehr Europas. Wirtschaftsdienst. 1936. 31. f. 1098. o.

¹⁴ Meillon, F.: La dure épreuve de l'hôfellerie et du tourisme en Francé. Revue Internationale „Hotel”. 1936. 25. sz. 221. o.

¹⁵ Az adatokat 1924—1933-ig Thirring Gusztáv dr.: „Újabb magyar és közép európai idegenforgalmi adatok” c. tanulmányából vettük. Megjelent a Magyar Statisztikai Szemle 1934. évi 8. számában, 695. o.

¹⁶ Az 1934—35-ös adatok Zilahy D,—Markos B.: „Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról” című füzetéből valók (14. és köv. o.).

Egy pillantást vetve a túloldali táblázatra, megállapíthatjuk, hogy a külföldi forgalom a konjunktúra-évek 1930-as kulminációs forgalmát már 1934-ben elérte, 1935-ben pedig 28.1%-kal túl is haladta.

(Az elcsatolt területről származó utasforgalmat nem vesszük számításba, mert az egész speciális mozgató és gátló tényezők hatása alatt jön létre. Náluk az utazás célja nagy részben rokoni látogatás, amit mutat az is, hogy főleg magánlakásokban szállnak meg. A magánlakásokban megszállt külföldieknek mintegy 90%-át az elcsatolt területi forgalom adja.¹⁶ E forgalom erősen gátló tényezője pedig politikai okokban keresendő.)

Hogy a külföldi forgalom ilyen arányú emelkedése nem a gazdasági helyzet általánosan tapasztalható javulásának eredménye, annak igazolásául nem kell a többi állam idegenforgalmát vizsgálnunk, elég a fenti táblázatnál maradva csak utalni arra, hogy a külföldi forgalom óriási emelkedése mellett, a belföldi forgalom 1925 óta állandónak mondható csökkenést mutat és utolsó évben a maximálishoz viszonyítva 48.5%-kal kisebb. Bár ez a jelenség a nagyobb mértékben magánlakásokban való megszállás vagy a „filléres gyors” nem-éjtszakázó utastömegével részben magyarázható, de a visszaesés kétségtelen és elsősorban a még mindig súlyos anyagi helyzet következménye.

A külföldiek forgalmának nagyarányú emelkedése speciális okokban leli magyarázatát.

Magyarország agrárállam lévén, az autarkhikus berendezés következtében külföldi piacát nagyrészt elvesztette és így a megcsappant kereslet erős árzuhanást idézett elő elsősorban az élelmicikkekben és így az idegenek szempontjából leginkább számbajövő létfenntartási költségek igen alacsonyak az országban.

Ehhez az előnyhöz járul még az a körülmény is, hogy valutánk nemzetközi viszonylatban alacsonyan van értékelve és jó külföldi valutáért igen alacsony áron megszerezhető.

¹⁸ Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 17. oldal.

Fokozott mértékben áll ez a zárolt pengőnek idegenforgalmi célokra való felszabadítása óta.

Ezek a sajnálatos, de az idegenforgalom szempontjából lendítő-erejű tényezők, már magukban is magyarázzák a fellendülést.

A jó valutával rendelkező nagy idegenforgalma államok csökkent forgalma mellett a rossz valutával rendelkező államok emelkedő forgalmat tudnak felmutatni. Hogy ez az összefüggés a valuta árfolyama, a létfenntartási költségek és az idegenforgalom közt fennáll, annak igazolására szolgáljon a túloldali táblázat.

Látjuk tehát, hogy a régi nagy idegenforgalmas államok (Svájc, Franciaország, Olaszország) nem kis részben az idegenforgalmon meggazdagodva, meg tudták tartani valutájuk érték-állandóságát. Itt azonban a létfenntartási index is magasan áll. Az idegenforgalmuk nagyarányú csökkenést mutat és a legnagyobb visszaesés ott tapasztalható, ahol a létfenntartási költségek a legmagasabbak.

Jelen tanulmány sajtó alá való rendezése közben az európai pénzügyi politikában jelentős változások történtek, amelyeknek az idegenforgalomra való hatását nem lehet figyelmen kívül hagyni. Franciaország, Svájc, Olaszország, Hollandia és Csehszlovákia 20—40%-kal leszállították valutájuk pénzlábát, ami a mi szempontunkból annyit jelent, hogy ezek a — Hollandia és Csehszlovákia kivételével — par excellence idegenforgalmi államok, amelyek az utóbbi években éppen a drága és nehezen megszerezhető valutájuk miatt erősen veszítettek korábbi idegenforgalmi jelentőségükből, isméi versenyképesek lesznek.

Ez maga alkalmas volna arra, hogy az európai idegenforgalom mai struktúráját megváltoztassa és közelebb hozza a háború utáni, de a válság előtti állapothoz. Ezek a vezető idegenforgalmi államok természetes idegenforgalmi vonzerővel rendelkeznek. Svájc tájszépségeivel, Olaszország műemlékeivel és tengerpartjával, Franciaország pedig különösen fővárosának páratlan adottságaival vonzza az idegeneket.

A valuta leértékelése már most azt jelenti, hogy egyrészt más állam lakói olcsóbban tudják megszerezni ezen államok

| Valutáról, az 1929-i paritáshoz viszonyítva ¹ | 1929 | 1934. átl. | 1935. dec. | Franciaország | Németország | Svájc | Olaszország | Ausztria | USA | Nagy-Britannia | Magyarország | Svédország | Norvégia | Finnország | Csehszlovákia | Jugoszlávia (1931) | Románia | Lengyelország | Belgium |
|--|-------|------------|------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------|----------|------|----------------|--------------|------------|----------|------------|---------------|--------------------|---------|---------------|---------|
| Létfenntartási költségek alakulása (Élelmiszer, lakás, ruha, fűtés) ² | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1929 | 100,0 | 98,6 | 101,1 | 97,0 | 78,2 ³ | 59,7 ⁴ | 61,8 | 49,0 | 46,0 | 56,2 | 57,4 | 99,9 | 83,1 | 77,2 | 77,4 | 99,8 | 71,9 | | |
| 1934. átl. | 100,0 | 98,6 | 101,1 | 97,0 | 78,2 | 59,7 | 61,8 | 49,0 | 46,0 | 56,2 | 57,4 | 99,9 | 83,1 | 77,2 | 77,4 | 99,8 | 71,9 | | |
| 1935. dec. | 100,0 | 100,1 | 99,7 | 91,0 | 77,8 | 59,3 | 60,0 | 46,0 | 46,0 | 56,2 | 57,4 | 99,9 | 83,1 | 77,2 | 77,4 | 99,8 | 71,9 | | |

Az idegenforgalmi mérleg⁵

| 1929 | M I L L I Ó R É G I P A R I T Á S Ő A R A N Y D O L L Á R D B A N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--------|------------------|---------|----------|---------|----------------|--------------------|------------------|--------|----------|--------|----------------|--------|------------------|--------|----------|--------|--------|
| | Aktív forgalom | | Passzív forgalom | | Egyenleg | | Aktív forgalom | | Passzív forgalom | | Egyenleg | | Aktív forgalom | | Passzív forgalom | | Egyenleg | | |
| | 392,0 | 42,9 | — | 137,4 | 36,6 | 183,0 | 38,7 | — | 4,0 | — | 7,2 | 4,8 | 24,0 | 7,2 | 3,0 | 18,7 | 34,8 | | |
| | 58,7 | 71,5 | — | 16,7 | 9,2 | 888,0 | 140,2 | — | 9,9 | — | — | 5,5 | 21,0 | 6,0 | 2,1 | 18,5 | 5,6 | | |
| | + 333,3 | — 28,6 | + 54,0 | + 120,7 | + 27,4 | — 685,0 | — 101,5 | + 101,5 | — 5,9 | — 8,0 | — 0,7 | + 3,0 | + 1,2 | + 0,9 | + 0,2 | + 29,2 | | | |
| | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) | (1933) |
| | — 16,7 | — | 68,6 | — | 56,1 | 19,8 | — | 5,3 ⁶ | 5,9 | 5,1 | 2,8 | 12,1 | — | — | — | 3,5 | — | | |
| | — 23,3 | — | — | — | 187,4 | 70,3 | — | 6,8 ⁷ | 7,3 | — | 2,5 | 5,7 | — | — | — | 7,8 | — | | |
| | + 98,0 | — 6,6 | — | — | — 131,3 | — 50,5 | + 46,0 | — 1,5 ⁸ | — 1,4 | — | + 0,3 | + 6,4 | — | — | — | — 4,3 | — | | |

¹ Société des Nations: Bulletin Mensuel de Statistique. Genève, 1935. 12. szám. 575—576. o.
² Société des Nations: Bulletin Mensuel de Statistique. Genève, 1935. 12. szám. 552—553. o.
³ Société des Nations: Balance des paiements. Genève, 1935. 46—47. o.
⁴ Société des Nations: Statistiques Hivatali becslése. Magyar Statisztikai Szemle 1935. évi. 12. szám.
⁵ A Központi Statisztikai Hivatal becslése. Magyar Statisztikai Szemle 1935. évi. 12. szám.
⁶ 1934. IV. 30-ától az érme aranytartalmá átlennelleg a törvényes paritás 78,7%-ra leszálltva.
⁷ 1934. I. 31-étől az érme aranytartalmá átlennelleg a törvényes paritás 59,06%-ra leszálltva.
⁸ 1934. II. 17. óta az új törvényes paritás a réginél 83,34%-ban lett megállapítva.
⁹ 1935. III. 31-étől az érme aranytartalmá átlennelleg a törvényes paritás 72,0%-ra leszálltva.

valutáját, másrészt pedig, hogy a svájciak, franciák, olaszok és hollandok, akik a devalváció folytán úgyis veszteséget szenvedtek, csak drágábban tudnak más valutát szerezni. Ennek pedig az volna a végső következménye, hogy ezen államok nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérlegének egyenlege *erősen* javulna egyrészt a növekvő aktív, másrészt a csökkenő passzív idegenforgalmuk következtében. Ezek azonban csak elméleti megállapítások, amelyek mellett figyelembe kell venni a kérdés gyakorlati oldalát is, ahol azok sokszor erősen módosult alakban jelentkeznek.

Így mindenekelőtt nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a körülményt, hogy ez a devalválás az őszi holt idényben következett be s így most, amikor még a legnagyobb a különbség a valuta-árfolyam és az áruk árai közt, az idegenforgalomra nem tett akkora hatást, mint például egy tavasszal történő devalválás gyakorolt volna. A devalvációt pedig nyomon követi egy fokozatos áremelkedés, amely ha eléri a devalváció mértékét, ennek előnyös hatását megsemmisíti, ha pedig azt túlhaladja, esetleg inflációt eredményezhet. A tapasztalat azonban azt mutatja, hogy a kellő aranyfedezettel rendelkező államokban az áremelkedés nem éri el a pénzlábleszállítás mértékét, mint azt a közelmúltban Anglia és az USA példáit mutatták, de még a legkisebb áremelkedés is csökkentené a devalvációnak az aktív idegenforgalmat növelő erejének intenzitását. Az érem másik oldala pedig azt mutatja, hogy azok az államok, amelyek nem folya-modtak a devalváció eszközhöz, olyan devizarendeleket léptettek életbe, amelyek nem teszik lehetővé a devalvált valuták olcsóbb beszerzését.

De figyelembe kell venni azt az igen fontos fényt is, hogy Franciaország mai belpolitikai helyzete nem nyújt az idegenforgalomnak alkalmas atmoszférát, úgyhogy azt sem tartjuk kizártnak, hogyha a helyzet változatlan marad, a következő év aktív külföldi idegenforgalma nem hogy emelkedni nem tud, hanem további csökkenést fog felmutatni.

Mindezt egybevetve tehát megállapíthatjuk, hogyha ezeknek a nemes valutáknak leértékelése jelent is valami változást az európai államok idegenforgalmában, de ez a

változás távolról sem lesz olyan nagyméretű, mint az első pillanatban látszik.

A rossz valutájú agrárállamokban a létfenntartási költség az export csökkenése miatt alacsony, idegenforgalmuk viszont emelkedő tendenciájú (például Magyarország).

A leértékelt valutájú államokban (Svédország, Norvégia, Csehszlovákia) a létfenntartási index a valuta leértékelése következtében magas, de az idegenforgalmi mérlegük javuló tendenciájú, elsősorban olcsón megszerezhető valutájuk miatt.

Mielőtt ennek a megváltozott struktúrájú idegenforgalomnak gazdasági eredményét vizsgálnánk, még egy fontos jelenségre kell rámutatnunk.

A gazdasági válság csökkenő személyforgalma egyrészt, a közlekedési eszközök ezzel kapcsolatos válsága másrészt, az érdekelt fényezőket arra indították, hogy megkeressék az idegenforgalom helyreállításának módozatait. Ennek eredménye lett a propaganda-hadjárat soha nem látott mérete, az utazási irodák gombamódra szaporodó rengetege, az idegenforgalmas helyek ádáz versenye a létfenntartásért — és mindez meghozta azután a számszerű emelkedést, anélkül, hogy kellő figyelmet fordítottak volna a rentabilitásra.

A belföldi forgalmat az olcsó kiránduló-vonatok vagy hajók („filléres gyors”, „Kraft durch Freude”), kultúrvonatok, stb. rendszeresítésével emelték, kétes gazdasági eredménnyel, mert bár nagy közönségsikerük van és volt, de igen nagy számmal veszik olyanok is igénybe, akik egyébként is utaznának.

Megindulnak a külföldi forgalomban a „jőjjetek hozzánk, hogy hozzátok mehessünk” jelszóval¹⁷ a kompenzációs alapon lebonyolított „cserevonatok”, az utazási irodák minden alkalmat megragadnak a társasutazások szervezésére, a közlekedési vállalatok más helyen említendő tarifakedvezmények egész sorát nyújtják, sokszor a magánosan utazóknak is, a vendéglátóiparok is kedvezményeket adnak, úgyhogy méltán lehetne ezt a válság-idegenforgalmat az „olcsó kollektív” utazások korának nevezni.

¹⁷ Bársany Oszkár: Utazás és idegenforgalom tegnap, ma és holnap. 16. oldal.

Az utazás legnagyobb akadálya valutáris. Ezt úgy hidalják át, hogy egyrészt kompenzációs alapon bonyolítják le az utazást, másrészt utazási csekket léptetnek életbe, amelyeket az idegen lakóhelyén belföldi valutáért megszerzhetnek és amelyeket az idegenforgalmas helyen váltanak be effektív, az idegen szempontjából külföldi valutára. Ilyet vezetett be Németország (Reisemark, Registermark, Mischmark), Olaszországban ehhez hasonló az „utazási hitellevél” („*lettera di credito turistica*”), amely a hivatalos kurzusnál 30%-kal olcsóbb lírát juttat az utazónak s amely 6 hónapig érvényes és személyenként és naponként 250 lírara szólhat (maximum).¹⁸ De a többi állam is vagy már felszabadította zárt követeléseit idegenforgalmi célokra vagy más módon teszi lehetővé valutájának utazási célokra való olcsó beszerzését és ahol ez még nincs is megvalósítva, ilyen irányú törekvéseket ott is észlelhetünk és ezeknek a valutáris kedvezményeknek a bevezetése itt is már csak rövid idő kérdése.

Új gondolat a „szálloda-csekket” bevezetése is. Ez lehetővé teszi egy clearing-szisztéma segítségével a szállodaforgalomnak külföldön is hazai valutával való lebonyolítását. Németországban 1936 április 1-én vezették be a „MER szálloda-csekket”, mint az első jelentések mondják, igen nagy sikerrel.¹⁹ Ezek az utalványok 7 árcsoportra oszlanak és 3000 szálloda szolgáltatainak igénybevételére jogosítanak.²⁰

Olaszországban már régebben életben vannak, de itt csak egész- és félpensiós jegyek válthatók, míg a német csekket bármilyen szállodai szolgáltatásnál fizetőeszközüül szolgálhatnak.²¹

Az Alliance Internationale de l'Hotellerie ez év májusában Berlinben tartott végrehajtó-bizottsági ülésén a szálloda-csekknek minden országba való bevezetését sürgette és meghagyta az egyes államok képviselőinek, hogy államaik kormányának ezirányban előterjesztést tegyenek.²²

¹⁸ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 20. sz. 179. o.

¹⁹ Magyar Szállodás és Vendéglős. 1936. 13. sz. 268. o.

²⁰ Magyar Szállodás és Vendéglős. 1936. 9. sz. 190. o.

²¹ Gabler, F.: Die Betreuung des Fremdenverkehrs in den verschiedenen Staaten. Wirtschaftsdienst. 1936. 31. f. 1094. o.

²² Revue Internationale „Hotel”. 1936. 15. sz. 1930. o.

A kedvezmény új formáját jelenti az is, hogy Olaszországban azok a külföldiek, akik szálloda-csekkkel érkeznek, kúrtaxát nem fizetnek.²³

Ezt a rendelkezést Németország is átvette oly formában, hogy szálloda-csekk tulajdonosok és társasutazók fürdő- és gyógyhelyeken a második eltöltött éjjellel bezárólag nem fizetnek kúrtaxát.²⁴

Egészen újszerű kedvezmény az olasz vasutak által bevezetett ú. n. „idegenforgalmi hálózati jegy” vagy „vörös hálózati jegy”. Háromfajta jegy 30—15—6 napig van érvényben és ezalatt az idő alatt tulajdonosa bármilyen irányban, tetszőleges típusú vonaton, korlátlanul utazhat a 30 napig érvényes jeggyel például III. osztályon napi 12, II.-on 20, I.-ön 30 líráért! Csak külföldiek és külföldön élő olaszok az országhatáron túl idegen valuta ellenében szerezhetik be, de csak ha hitellelvel, utazási- vagy szálloda-csekkkel rendelkeznek.²⁵

Az egyéb, minden országban érvényben lévő, egyéni és társas-utazóknak nyújtott vasúti kedvezmények hosszú sorát felsorolni lehetetlen és így csak utalunk ezekre.

Olaszország azoknak a cégeknek, amelyek autocar-utazást rendeznek Olaszországba, az ott vett és elhasznált benzin adójából visszatérítést ad és pedig 3—15 napi tartózkodás esetén 60%-át, 15 napon túli tartózkodás esetén pedig az adó 80%-át téríti vissza.²⁶

Franciaország újabban bevezetett egy ú. n. „carte de tourisme”-t, amely az útlevelet helyettesíti. Ezt ingyenesen állítják ki 6 hónapi érvénnyel, de csak azok vehetik igénybe, akik 2 hónapnál tovább tartózkodnak Franciaországban. Ezt az útlevel- és vízummentességet azonban nem minden állam polgárával szemben alkalmazták.²⁷

Hasonló kedvezményt léptetett életbe Németország 1936 szeptember 1-től amennyiben az osztrák forgalom

²³ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 5. sz. 37. o.

²⁴ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 24. sz. 214. o.

²⁵ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 20. sz. 179. o.

²⁶ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 16. sz. 145. o.

²⁷ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 12. sz. 101. o.

fellendítése céljából egy, a kishatárforgalomban 6 napig érvényes ú. n. „Grenzkartet” hozott be.²⁸

Összefoglalva tehát a mondottakat, a ma utasának a következő kedvezmények állanak rendelkezésére:

1. Az idegenforgalmas hely alacsony árnívója.
2. Az idegenforgalmas állam értéktelen valutája.
3. Az idegenforgalmas állam utazási valutája.
4. Az idegenforgalmas állam szálloda-csekk rendszere.
5. Az idegenforgalmas állam vasúti hálózati jegyrendszere.
6. Az idegenforgalmas állam vasúti kedvezményeinek egyéb fajtái.
7. Társasutazási kedvezmények.
8. Kurtaxa-kedvezmény.
9. Útlevel- és vízum-mentesség.
10. Egyéb kedvezmények.

Nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a rendkívüli tényt sem, hogy ezek az engedmények nem fakultative állnak az utas rendelkezésére, hanem közülök egyszerre többet is igénybe vehet.

Ezek a kedvezmények egyúttal propaganda-célt is hivatva lennének szolgálni, de hát a legtöbb esetben az a helyzet, hogy az idegen csak akkor szerez róluk tudomást, amikor már elhatározta magát az utazásra. Pedig alkalmasak volnának az utazási ösztön felkeltésére is.

Amíg azonban az egyes államok a kedvezmények és engedmények sorával igyekeznek aktív idegenforgalmukat növelni, addig másrésről a legszigorúbb rendszabályoktól sem riadnak vissza passzív idegenforgalmuk csökkentése érdekében. És ha Németországnak azt a rendelkezését, amely Ausztriába utazó polgáraitól 1000 RM külön „kiutazási vízumot” szedett (csak ebben az évben augusztus 28-án szüntették meg²⁹), tisztán a politikai helyzet terhére írjuk is, de már például Hollandiának az a hónapok óta a törvényhozás előtt lévő, de az illetékes tényezők részéről nagy ellenke-

²⁸ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 25. sz. 233. o.

²⁹ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 25. sz. 223. o.

zésre találó tervezete, amely „kiutazási adót” akar életbeléptetni,³⁰ már kizárólag a forgalom csökkentésére irányuló törekvés sajnálatos produktuma.

Az egyes államok által életbeléptetett valuta- és deviza-rendeletek legtöbbször megszabja a kiutazó belföldi által külföldre vihető valutamennyiség sokszor nevétségesen kicsi maximumát. Bár e rendszabályok elsősorban valutavédelmi szempontokat követnek, közvetve a passzív idegenforgalom meggátlását eredményezik.

Ezek a rendelkezések olyan célt szolgálnak, hogy a passzív idegenforgalmat minimálisra csökkentsék, csakhamar rájöttek azonban arra az elemi igazságra, hogy passzív idegenforgalom nélkül nem létezik aktív sem, mert ha minden állam megnehezíti, vagy egyenesen lehetetlenné teszi a kiutazást, akkor nincs, aki „beutazzék”, hiányzanak az aktív forgalom alanyai.

Ez a felismerés eredményezte lassan a fenti kedvezmények bevezetését, de hát az idegenforgalom alanyai az életben lévő rendelkezések értelmében oly kisösszegű külföldi valutával rendelkezettek, hogy sem a kedvezmények, sem a kompenzációs alapon lebonyolított utazások nem tudták a régi fogalmat helyreállítani.

Ez a körülmény vezetett azután addig, hogy a kereskedelmi tárgyalások keretén belül vagy azokon kívül is, egyes államok idegenforgalmi szerződéseket kötöttek, amelyekben a nemzetközi személyforgalmat könnyítő kölcsönös megállapodásokat hoztak. Ezek az utazási szerződések majdnem kivétel nélkül azt célozzák, hogy a szerződő államok kölcsönös forgalmában minél több valuta álljon az utasok rendelkezésére. Evégből vagy egy keretet állítanak fel, vagy pedig az egyes utasoknak rendelkezésére bocsájtandó maximális valutamennyiséget állapítják meg. Ilyen szerződések a legutóbbi időben nagy számban keletkeznek és azt hisszük, átmeneti fokot jelentenek a kötött valuta- és devizagazdálkodás rendszeréből a szabad forgalomba.

De mint említettük, a kereskedelmi szerződések keretében is helyet kapott az idegenforgalom. Ennek érdekes pél-

³⁰ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 5. sz. 38. o.

dája az 1932 nyarán kötött magyar—olasz—osztrák kereskedelmi szerződés. Ausztria idegenforgalmában ugyanis a magyarok tekintélyes szerepet játszottak. 1930/31. idegenforgalmi évben (november 1-től október 31-ig) még 160.000 magyar 1.200.000 éjjelt töltött Ausztriában, de a bekövetkezett válság és az ezt követő valutáris rendelkezések miatt a következő, 1931/32. évben már csak 104.000 magyar ke-reste fel Ausztriát, összesen 783.000 éjjelt töltve ott.³¹ Ez a katasztrofális visszaesés arra indította az osztrák kormányt, hogy késznek nyilatkozott a kereskedelmi szerződésben engedményt tenni, abban az esetben, ha Magyarország az Ausztriába utazó polgárainak bizonyos valutakeretet bocsít rendelkezésére. így a végső szerződésben az osztrák—magyar be- és kivitel aránya 1: 1%-ben állapított meg.

Egy másik érdekes próbálkozás volt ezen a téren Törökországnak Ausztriával folytatott kereskedelmi tárgyalásán felvetett az a javaslata, hogy a fizetési mérleg „idegenforgalom” tételét a kereskedelmi szerződések alkalmával a kereskedelmi mérlegbe illesztve, mint annak egy tételét vegyék számításba,³²

Hogy milyen közvetlen kapcsolatot akartak létesíteni az idegenforgalom és a kereskedelmi forgalom között, arra nézve jellemző, hogy felmerülhetett az az elgondolás, hogy Ausztria által a kereskedelmi szerződésben megállapított kereten felül Lengyelországba importált minden 3 sertés után egy lengyel beutazási engedélyt kapjon Ausztriába.³³

Végeredményben tehát megállapíthatjuk, hogy az idegenforgalom fejlesztését célzó mindenféle kedvezményt nyújtó és ezzel párhuzamosan az idegenforgalmat gátló rendelkezések sora, egy mennyiségileg korlátozott, minőségileg „filléres” fogalmat eredményezett.

³² Thirring Guszfv dr.: Újabb magyar és középeurópai idegenforgalmi adatok. Magyar Statisztikai Szemle. 1934. 8. sz. 701. o.

³³ Gebert Erich dr.: Die wachsende Bedeutung der zwischenstaatlichen Vertragspolitik für den Fremdenverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 3. sz. 87. o.

³³ Gebert Erich dr.: Die wachsende Bedeutung der zwischenstaatlichen Vertragspolitik für den Fremdenverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 3. sz. 88. o.

Vizsgáljuk most már azt, hogy milyen eredménnyel jár ez a „filléres” forgalom?

Politikai, kulturális, tudományos és propagandisztikus hatása ennél is változatlan maradt, de mi a helyzet gazdasági hatását tekintve?

Magángazdasági szempontból a jobb kihasználásra szoktak hivatkozni. Ez azonban csak részben áll fenn. A közlekedési eszközök által adott társasutazási kedvezmények gazdaságilag indokoltak, valamint azok a magánosoknak nyújtott mérséklések is, amelyek a forgalom intenzitását növelni képesek (például vásári kedvezmények). De sok olyan kedvezménnyel is találkozunk, amelyet vasúti üzletpolitikailag nem lehet magyarázni (például, aki 6 napig tartózkodik Németországban, visszautazásnál 60%-os menetdíjkedvezményt kap). A vendéglátó-iparokban ez a „jobb kihasználás” éppen azt jelenti, hogy a minőségileg jobb egyéni utazót igen gyakran el kell utasítani a szálloda maximális foglaltsága miatt, hiszen a kedvezmény-sort legtöbbször a fő-szezonban veszik igénybe, sőt nem egy csak ekkor van érvényben.

A közgazdaság szemszögéből tekintve a kérdést, mindenekelőtt azt kell megállapítanunk, hogy a forgalom által idegen valuta kerül az országba, ami kétségtelenül felbecsülhetetlen érték az emelkedő külföldi fizetési kötelezettséget és az egyéb külföldi valutaforrások megcsappant számát tekintetbe véve. Általában az a benyomásunk, hogy ennek a valutaforrásnak mindenáron való kiaknázása nyilatkozik meg e jelenségben, anélkül, hogy kellő figyelmet fordítanának az ellenszolgáltatás nagyságára. Nem törődve a forgalom veszteséges voltával, a számszerű emelkedésre törek-szenek csupán, ami elsősorban azért káros, mert elveszítik a minőségileg sokkal jobb idegent.

A nagyszámú utazási irodák egyre-másra szervezik a kedvezményes utazásokat, ami nagyban hozzájárult a forgalom ilyen összetételű és eredményű alakulásához. Ezt ma már az érdekeltek is belátják és a legtöbb idegenforgalmas államban gátat vetnek az utazási irodák mértéktelen szapo-

rodásának, egyrészt engedélyhez kötve, másrészt óvadék letételére kötelezve őket.

Szerény véleményünk szerint a fejlődésnek abban az irányban kell tovább haladnia, hogy az egységes idegenforgalmi politika a kedvezményeket térben és időben elosztva, a forgalom állandósítására törekedjék és úgy járjon el, hogy a társasutazók ne tegyék lehetetlenné az egyéni utas ellátását. A kedvezmények forgalomművelő hatását, az utazási ösztön felkeltésére alkalmas voltát annak a megfelelő módon való nyilvánosságra hozatalával a mostaninál sokkal nagyobb mértékben ki kell használni. A „pausálár-örület” az „inkluzive gyógykúra” helytelen politikája arra vezet, hogy a maximális forgalom ellenére a vendéglátó-iparok nem találják meg számításukat, a szálloda-hitelakciót továbbra is fenn kell tartani, sőt keretét tágítani is kell. Az idegenforgalmat úgy kell irányítani, hogy az ne maximális, hanem optimális forgalmat nyújtson.

VI.

Vendéglátó iparok.

A vendéglátó iparoknak jellemző vonásait már előbb ismertettük. Megállapítottuk, hogy ezek: 1. nemcsak az idegének, hanem a helyben lakók céljait is szolgálják, 2. tőkebeíektetést igényelnek, 3. állandó jellegű vállalkozások, 4. kommercializált, azaz kereskedelmi elvek alapján vezetett vállalatok.

Az idegenforgalomra gyakorolt hatásukat tekintve, kiemeltük azt is, hogy ezek fejlett vagy fejletlen volta még nem jelent közvetlen és elsődrendű idegenforgalmi vonzerőt, de létük és fejlettségük a tartós idegenforgalom alfája.

A vendéglátó iparok gyűjtőfogalma alá a következő iparágakat sorolhatjuk:

1. Ellátó iparok (szálloda, fogadó, pensio, vendéglő, kávé-, cukrász-, stb. ipar).

2. Szórakoztató iparok (színházak, mozgóképszínházak, mulatók, kabarék, varieték, cirkuszok, stb).

Az ellátó iparok speciális helyzetet foglalnak el az iparágak között. A szállodaiparban nem lehet nyersanyagról és gyártmányról beszélni, itt a gyártmánynak a szálláshely és a munkaszolgáltatás felel meg, amelynek különös jellemzője,

hogy csak a helyszínen vehető igénybe. Az utóbbi idők óriási technikai haladása a szállodakultúra terén is éreztette hatását és hatalmas méretű, minden luxussal berendezett szállodák építését tette lehetővé. És mégis konzervatívnak kell tekintenünk ezt az iparágat, amely mindig, bármilyen fejlett gépi korszakban is, elsősorban a személyi munkaszolgáltatásokban állja a versenyt. Sem a szálloda-, sem a vendéglőiparban a tipizálás nem vihető teljesen keresztül, a vevők (itt vendégek) személyes kívánságainak, eltérő igényeinek, speciális szükségleteinek megfelelő kielégítése a legtöbb esetben csak erre alkalmas, képzett és tanult emberi erővel lehetséges. Az egyéni szolgáltatásoknak ezt a fontosságát mutatja a vendéglőipari személyzet munkabérének az a különös formája is, hogy a munkaadó az alkalmazott bérének csak egy részét adja s csak ezt kalkulálja be az árba, míg a többit a vevő a szolgáltatás ellenértékeképp közvetlenül adja oda. A munkabérnek ez a formája igazságosabbnak tekinthető, mert arányos a szolgáltatással és ébrentartja az udvarias eljárás szükségének a tudatát a vendéggel érintkező alkalmazottban. Sajnos ennek a rendszernek szerencsétlenül elnevezése (pourboire, Trinkgeld, borraló) a lealázottság érzetét keltette a kiszolgáló személyzetben és ma már az a helyzet, hogy a vendég anyagi helyzetének vagy hajlandóságának megfelelő borralót a fogyasztás bizonyos százalékában megszabott kiszolgálási díj váltotta fel, amely elméletben egyszerűbb, igazságosabb és szociálisabb is, de a gyakorlatban nem vált be, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy ennek ellenére mindenütt megmaradt a borraló is. És ha a minimális munkabért a vendéglőipari munkásoknál is megállapítják, az ezt szükségkép követő áremelés a vendég háromszori megadóztatását jelentené. Tehát a fogyasztók érdekében hozott százalékos rendszer végeredményében a fogyasztók új megterhelését jelenti.

A vendéglátó iparok speciális helyzetét Lacan párisi professzor abban látja, hogy míg más iparok gyártanak, addig a vendéglátó iparok feladata és célja fogyasztókat és vevőket szerezni. Előmozdítják egy ország egész belső üzleti forgalmát és ezáltal az egész kereskedelmi forgalmat;

a legjobb közvetítők egyúttal a külföldi kapcsolatokhoz is.¹ És bár ez elsősorban az idegenforgalom hatása, az ellátó iparok csak eszközök e cél elérésére, de a kettőnek azonosítása mutatja azt, hogy az ellátó iparok szerepe mily rendkívül fontos az idegenforgalom mindenkori helyzetében.

Hogy valóban milyen fontos a szállodák szerepe az idegenforgalmon keresztül az idegenforgalmas hely egész életében, arra nézve jellemző, hogy az Északamerikai Egyesült Államokban 1929-ben a foglalkoztatott személyek száma, a befektetett tőke és az évi forgalom alapján, a szállodaipar a kilencedik helyen állt. Több személyt foglalkoztatott, mint a vas- és acélipar, tőkebefektetése nagyobb volt, mint az automobil-, textil-, vagy széniparé!²

De amilyen áldásos az ellátóipar fejlettsége az idegenforgalomra, éppoly káros hatású annak ellenkező állapota. Ezért szükséges, hogy tudatos irányítással, minden idegenforgalmas helyen a körülményeknek és kívánalmaknak megfelelő vendéglátó ipar létesíttessék. Az idegenforgalmi statisztika analízise alapján megismerjük valamely hely idegenforgalmi alanyainak összetételét s ez adja meg a támpontot a vendéglátó-ipari üzemek nagyságára és berendezésének minőségi fokára nézve.

A szállodák osztályozása nem egységes. Az a sokféle szempont, amely szerint ezt a beosztást el lehet végezni, egységes nemzetközi eljárás hiányában arra vezetett, hogy még ha ugyanazon szempont szerint történt is a felosztás, a határokat az egyes típusok között már vagy csak a helyi viszonyok figyelembevételével vagy önkényesen állapították meg.

A szállodákat általában a következő szempontok szerint osztályozhatjuk:³

¹ Lacan, Roger A.: Der Einfluss des Credit Hötelier auf das Hotelwesen und den Fremdenverkehr Frankreichs. Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/32. 1. sz. 9. o.

² Horwath Ernest, B.: Das Hotelgewerbe in den Vereinigten Sfaafen von Amerika. Revue Internationale „Hotel“ 1929. 42. sz. 39. o.

³ Glücksmann, R.: „Privatwirtschaftslehre des Hotelgewerbes“ c. munkája alapján.

A) Az üzem nagysága szerint megkülönböztetünk: 1. nagy-, 2. közép- és 3. kisüzemeket. A határ nincs nemzetközileg megállapítva, hanem csak egy államon belül a szobaszám, az ágyak száma, a foglalkoztatott személyzet száma vagy ezek valamilyen kombinációja alapján történik a kiválasztás.

B) A telephely szerint van:

1. gyógyszálló (gyógyhelyeken, főleg gyógyulást keresők számára),

2. sanatórium (átmenet a szálloda és kórház közt),

3. turistaszálló (kirándulóhelyeken, kevés kényelemmel berendezve, olcsó, legtöbbször kisüzem),

4. szálloda üzleti utazók részére (leginkább vasúti állomások közelében lévő olcsó, városi szálloda),

5. pensio (családi jellegű szálláshely),

6. csak szállást nyújtó fogadó (a legolcsóbb, de egyben a legkevesebb kényelmet nyújtja, az utazás demokratizálódása hívta életre, főleg a városokban).

C) az üzem működési ideje szerint megkülönböztethetünk:

1. állandó üzemeket (egész évben, megszakítás nélkül),

2. idény-üzemeket (csak idényenként).

D) Az ellátás mértéke szerint:

1. csak szállást adó fogadó,

2. szálloda-pensio (csak egyféle étkezés-típussal),

3. teljes-szálloda (a vendég teljes szabadságával).

E) Vallási momentumok szerint:

a különféle egyházak és vallások által fenntartott olcsó szálláshelyek, amelyek különösen Németországban jönnek számításba. (Herberg, Hospiz, stb.)

F) Szociális szempont érvényesül a legényegyleteknél.

Ez utóbbi két kategória, ha mennyiségileg nagy idegenforgalmát is lát el helyenként, minőségileg igen gyöngé.

G) Nem önálló üzemek. Különösen vasúttársaságok által fenntartott szállodákat kell idesoroznunk. Így a Waggonen Lits társaság (teljes nevén Compagnie Internationale des Waggonen Lits et des Grandes Express Européens), valamint az angol és francia vasúttársaságok is tartottak saját kezelésben szálló-

dákat. Ma azonban a megmaradtakat is megszüntetik és általában az a jelenség észlelhető, hogy a társaságok szakítanak ezzel az üzletággal.

Ezek mellett az „immobil” szállodák mellett megkülönböztet Glücksmann „mobil” szállodákat is (helyesebb volna a „mozgó” kifejezés), melyek alatt a hálókocsikat és a hajókat érti.⁴

A legfontosabb azonban az a felosztás, amely a szállodák kényelmi, technikai berendezése alapján megkülönböztet:

1. a legkényesebb igényeket kielégítő luxusszállodát,
2. I. osztályú szállodát,
3. II. osztályú szállodát,
4. III. osztályú szállodát,

amelyek fokozatosan csökkenő igények kielégítésére alkalmasak, megfelelően olcsóbb árakkal s amely kategóriák közt a határt az illetékes hatóság az összes körülmények mérlegelésével esetenként állapítja meg.

Egy bizonyos időre eső éjjelezések százszorosát osztva a kategóriánként megállapított vendégágyak számának és az ugyanezen időbe eső napok számának szorzatával, egy ú. n. foglaltsági arányszámot kapunk, amely támpontot nyújthat arra, hogy az illető idegenforgalmas hely vendéglátó berendezései elegendők-e vagy nem.

Támpontot nyújthat ugyan, de a kapott arányszámot csak nagy óvatossággal szabad kezelni. Tekintetbe kell ugyanis venni, hogy állandó vagy idenyüzletről van-e szó, de különösen azt, hogy az illető hely idegenforgalma mennyire állandó vagy idenyyszerű, mekkora az ideny, stb., mert mint azt már más helyen kifejtettük, nem gazdaságos a csúcsteljesítményre berendezett idegenforgalmi ipar, ha a holt-saison hosszú.

Kimutatást kell végezni abban az irányban is, hogy egy időszakban elfoglalt szobák árjegyzéki árait tekintve mekkora lenne a bevétel és ezt szembe kell állítani a ténylegesen elért bruttó szobabevétellel. Ez a számítás azért és különösen ott fontos, ahol sok társasutazó van, akik gyakran tekintélyes engedményeket kapnak.

⁴ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 65. o.

De nemcsak a szálloda, hanem a vendéglő is befolyásolhatja az idegenforgalmat. Jó irányban akkor, ha olyan speciális, de az általános ízlésnek megfelelő konyhát tud nyújtani, amely egyedülálló és eredeti formájában máshol meg nem található. Ilyen például az olasz, a magyar és talán a bécsi konyha is. Ezek a konyhák különleges nyersanyagaikkal tűnnek ki, míg a francia konyha Európában majd mindenütt megtalálható nyersanyagok speciális, sokszor művészi feldolgozási módjával jelent idegenforgalmi vonzerőt. A francia iskolát csinált és megteremtette a nemzetközi konyhát, amelyet az utazó idegen a nemzeti konyha mellett minden kultúr-helyen meg is találhat. Az eredeti, a művészi, azonban mégis csak Franciaországnak — mint egy idevágó mű nevezi — „a gourmand-ok paradicsomának”⁵ jelent idegenforgalmi vonzerőt.

De a vendéglők egyúttal idegenforgalmat gátló tényezőként is szerepelhetnek. Hogy csak egy példát említsünk, a német konyha sokszor nagy gondot okoz a Németországba utazó idegennek.

Fontos kérdés az ellátó iparok árpolitikája is. Az idegenforgalmat gátló tényező, ha a vendéglátó iparok drágák, de még inkább, ha a külföldivel többet fizettetnek, mint a bel-földivel. Ezért sokan a vendéglátó ipar állami ellenőrzés alá vetését sürgetik, ami azonban káros és keresztülvihetetlen. Ezt az is bizonyítja, hogy sehol, egy államban sem valósították meg. Keresztülvihetetlen, mert az egyes vendéglátó-ipari üzemek mind más természetűek, de káros is, mert az ezen a téren is legmegfelelőbb szabad verseny kizárásával monopolisztikus helyzet elérését célozná.

A szállodaárak hivatalos közegek általi ellenőrzése majdnem mindenütt megvan már s ezt az állandóbb természetű költségelemek teszik lehetővé; a vendéglői üzem árainak az ellenőrzése azonban már nem valósítható meg, mert azoknak mintegy 50%-át kitevő nyersanyagárai a kereslet és kínálat alakulásának szinte óráról-órára változó viszonyától

⁵ K. and M. v. Schuhmacher: Cooks Tour of European Kitchlms. 13. oldal.

függnek. Itt is a szabad verseny a legmegfelelőbb ár-szabályozó.

Ami a másik alkalomszerű visszaélést, a külföldiek megszarolását illeti, ezt — sajnos — preventív módon megakadályozni nem lehet, legfeljebb regresszív módon, szigorú szankciókkal lehet megtorolni, de ez is igen nehéz, mert a szándékosság nem állapítható meg mindig.

A vendéglátó iparok más üzemi típusai közül a pensiókra és fogadókra állanak a szállodákról, — a kávéházakra, cukrászdákra és hasonló üzemekre a vendéglőkről mondtak.

Az ellátó iparok közül az idegenforgalmat kétségkívül a szálloda- és vendéglóipar befolyásolja leginkább. Ezek a rendszerint nagy tőkebefektetést reprezentáló üzemek, egyúttal igen nagy kockázattal is dolgoznak, különösen a nagy idegenforgalmas államokban. A politikai vagy gazdasági helyzet nem ritka pálfordulásai romlásba dönthetik ezeket az iparágakat. A világháború idegenforgalom-bénító éveit a leromlott valuta következtében óriási befektetések leírásával és adósságaik nagy részének sokszor váltópénzzel történt kifizetésével még kiparirozták ugyan, ez azonban a háború utáni konjunktúraévekben nem egyszer új, hatalmas tőkebefektetésre vezetett, legtöbbször rentábilisnak látszó kölcsön felvétele útján. Ilyen körülmények közt természetes, hogy a kirobbant világgazdasági válság katasztrofális hatással volt az ellátó iparokra. Még jobban megnehezítette a helyzetet, hogy amikor az államháztartás felbomlott egyensúlyát helyre akarták állítani, egyfelől lezárták a határokat a személyforgalom előtt is, másfelől pedig új jövedelmi források után kutatva, új adó-nemekkel és felemelt adókulcsokkal növelték a vendéglátó iparok terhét. Már Smith Ádám azt mondta a vendéglősiparról, hogy „aligha található olyan közönséges iparág, amely kis tőkével oly nagy nyereséget eredményezne, mint ez”.⁶ Ez a köztudatba is átment felfogás elfelejtette, hogy a változott igények az ellátó iparban is nagy befektetéseket követelnek és így ezek sokkal nagyobb költségtényezővel is dolgoznak,

⁶ Smith, Adam: Vizsgálódás a nemzeti vagyoniosság természetéről és okairól. Enyedi L. és Pólya J. fordítása. I. k. 137. o.

de nem vette figyelembe azt sem, hogy a fogyasztók gazdasági helyzete is megrendült és hogy ezt a luxusnak számító vendéglátóiparok érzik meg legjobban.

Az ellátó iparoknak ez a súlyos helyzete azt eredményezte, hogy befektetéseket eszközölni alig tudtak és így néhány év alatt az újra meginduló idegenforgalom igényeit kielégíteni nem voltak képesek. Ez az általános jelenség arra indította az érdekelt államok kormányait, hogy a vendéglátóipar fontosságát felismerve, segítségére siettek és így széleskörű szanálási akció indult meg majdnem minden államban.

Svájcban már 1925-ben kezdődött az első szanálási akció, amikor is 224 hotelt szanált az állam. De a gazdasági válság megint állami segítséget tett szükségessé és 1933 végéig 464 szálloda kért segítséget. 1935/36. év költségvetésében 6 millió svájci frank van beállítva szálloda-szubvenciókra és 1940-ig szálloda-építési tilalom áll fenn.⁷ Ausztriában 5 millió Schilling áll erre a célra rendelkezésre,⁸ Franciaországban a „Credít Hôtelier” szövetkezeti alapon ad állami kölcsönt a szállodáknak.⁹ 1934-ben 629.130, 1935-ben pedig 1.475.965 frank összegű hitelt nyújtott a hitelt igénylő szállodáknak.¹⁰ Olaszországban évi 10 millió líra áll a szállodák rendelkezésére.¹¹

A szórakoztató iparok és intézmények (dalszínházak, prózai színházak, kabarék, varieték, cirkusz, mozgóképszínházak, stb.) tárgyi és személyi produkciók többé-kevésbé művészi látványosságával sietnek az idegenforgalom szolgálatára, legtöbbször éppúgy magángazdasági érdeküket szem előtt tartva és az ottlakók látogatására éppúgy támaszkodva, mint az ellátó iparok.

⁷ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 67. o.

⁸ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 67. o.

⁹ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 67. o.

¹⁰ Magyar szállodás és vendéglős. 1936. évi 12. sz. 250. o.

¹¹ Gabler, F.: Die Befreung des Fremdenverkehrs in den verschiedenen Slaaten. Wirtschaftsdienst. 1936. 31. füz. 1094. o.

VII.

A közlekedés szerepe az idegenforgalomban.

A közlekedés idegenforgalmi szerepének tárgyalásánál vizsgálódásainkat három irányban fogjuk folytatni: 1. közlekedési eszközök a személy-, poggyász-, hír- és áruszállítás szempontjából, 2. a közlekedési vállalatok díj szabási kérdései, 3. a közlekedési vállalatok forgalomszerzési tevékenysége.

Az idegenforgalom közlekedésügyi vonatkozásai és problémái a személyforgalom tárgykörébe tartoznak és csak közvetve érintik például egyes idegenforgalmi gócpontok, körzetek élelmiszer-ellátásán keresztül a különböző közlekedési eszközöknek áruszállítási tevékenységét.¹ A hangsúly azonban úgy forgalmi, mint verseny-szempontból a személyforgalmon van és ebből a szemszögből kell elsősorban, hogy az idegenforgalmi érdekek az általános közlekedéspolitikában a forgalmi, díj szabási és propaganda kérdéseknél méltánylást találjanak.

Másfelől szükséges, hogy az idegenforgalmi politika irányítói és az érdekeltségek részéről a közlekedéssel szemben támasztott igények számoljanak az egyes eszközök műszaki és gazdasági teljesítőképességével, mindenekelőtt pedig a személyszállítás karakterisztikus belső természetével.

¹ Lásd 138. és 142. oldal.

A személyforgalom ezen sajátos tulajdonságai a szállítás tárgyával: az emberrel és az emberi értékeléssel függenek össze. A közlekedés értékelését illetőleg Neumann Károly mutatott rá arra, hogy a személyszállítás terén a közönség értékelése kevésbé pontos és differenciálódott, mint például az áruforgalomban és ami a legfontosabb, a megfelelő különleges energiával rendelkező közlekedési eszköz kiválasztásánál nem a díjszabás olcsósága játssza a vezérszerepet, hanem — emberekről lévén szó — sokszor döntő súllyal esik latba a kényelem is.² Általában az idegenforgalom intenzitás- és iránytörvénye sok nem pénz- és nem ártermészetű elemet tartalmaz és a szorosan vett gazdasági számításon, becslésen túl az általános emberi értékelésnek is tág teret enged.

Ezeknek az elméleti megállapításoknak gyakorlati következménye, hogy egyes tarifapolitikai intézkedéseknek, díjszabási kedvezményeknek idegenforgalmi vonzó hatását nem szabad túlbecsülnünk, helyesebben szólva, az idegenforgalom közlekedéspolitikai támogatása nem merülhet ki ebben.

A menetdíjkedvezményekre vonatkozólag még a következő megfontolásokat kell szem előtt tartani. Sax ismert ártörvényét, vagy inkább árparadoxonját, hogy a közlekedés terén nem a költségek szabják meg az árat, hanem az ár a költséget,³ nem lehet fenntartás nélkül elfogadni, főleg nem szabad a személyforgalomra így alkalmazni. Figyelembe kell venni, hogy minden újabb díjleszállításnak csökken a forgalom-szerző hatása. Ennek ellenére is elvitathatatlan, hogy a menetdíjkedvezményeknek a forgalom intenzitására gyakorolt hatása, forgaiomteremtő ereje függ a díjmérséklés nagyságától és szükségétől is. Hogy egyes, a forgalom emelése érdekében tett díjszabási intézkedésekre a forgalom fénylegesen mennyiben reagál, az attól függ, hogy az mily széles körben tette lehetővé a szunnyadó utazási ösztönnek fizetőképes keresletté, közlekedési igényné való felemelkedését,

² Neumann Károly dr.: „Közlekedési jog és politika” címen a Közgazdaságtudományi Karon tartott előadásai.

³ Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 1. k. 49. oldal.

aminek számszerű megállapítása azonban a statisztika mai állása szerint lehetetlen. A kérdést végső eredményben a Weber—Fechner-féle természettörvény dönti el, amelynek a közlekedésre való érvényességét ugyancsak Neumann Károly fejtette ki.⁴ Eszerint csak az érzékenységi küszöböt átlépő ingereknek van meg a kellő pszichofizikai hatásuk, vagyis gazdasági téren csak a megfelelő intenzitású energia, illetve pénzáldozatnál jelentkezik a fogyasztási oldalon kellő eredmény. Nálunk például igazi tömegeket megmozgató hatása a legnagyobb mérséklést nyújtó filléres- és kulturvonafoknak volt, mert ezek menetdíja közelítette meg legjobban a széles néprétegek alacsony jövedelemszintjét. A kifejtettekén kívül nemzetközi viszonylatban egy másik körülmény is számba veendő az idegenforgalmi menetdíjkezdvmények hatásának értékelésénél. Ez pedig a hazai vonalakra eső menetdíjnak aránya az összes utazási költséghez. Minél alacsonyabb ez az arány, annál gyengébb az utazási kedvezmények idegenvonzó ereje. Mindezekből következik, hogy közlekedési vállalatainknak tarifális intézkedésekkel nagyobb mértékben áll módjukban a belső vándorlást, mint a tulajdonképpeni idegenforgalmat kedvezően befolyásolni.

Az utazási kedvet, amely az idegenforgalomnak tulajdonképpeni előfutárja, amint már kifejtettük, a költségkérdésen túl főleg a minőségi szempontok befolyásolják. A gyorsaság, a pontosság, a biztonság és last but not least a kényelem a személyforgalmat serkentő elsőrangú tényező és így az idegenforgalom alakulására is hatással van.

A gyorsaság a modern ember életében tényleges előnyt, értéket jelent és így a főr és idő okozta akadályok leküzdésénél az időmomentum el nem hanyagolható. A sebesség, a tempó már önmagában is szerepet játszik a mai ember értékelésében és bizonyos fokú gyönyörérzetet okoz, ennek emelése azonban — a Weber-Fechner-törvény analógiájára — csak egy bizonyos határon túl érzeteti forgalomszerző hatását. A sebesség növelésének forgalomszerző hatása még az út hosszától is függ. Hosszabb út esetében az utazási idő-

⁴ Neumann Károly dr.: Adalékok a közlekedés gazdaságának elméletéhez. Közgazdasági Szemle, különnyomat. 7. o.

nek a sebesség növelése általi megrövidítésének kisebb a forgalomszerző ereje, mint ugyanolyan arányú sebesség-növelésnek volna rövidebb távolság esetén.

Az utazási sebesség azonban ezenfelül még több gazdasági elemet is tartalmaz. Az utazási idő megrövidítése a legtöbb esetben már önmagában is megtakarítást jelent, különösen emelkedik azonban a pontos időbeosztásra kényszerített idegenforgalmi alanyoknál. A sebesség növelésének értékelése tehát erősen ingadozik aszerint, hogy az utas viszonylag korlátlan idő fölött rendelkezik-e, vagy pedig életviszonyai folytán szigorú idő-ökonomiára van-e kötelezve.

Az utazási sebesség továbbá nemcsak az egyes közlekedési eszközök menetsebességétől függ, hanem a csatlakozási lehetőségektől is. Ennélfogva a nívósabb személyforgalom igényeivel számoló menetrend fontos idegenforgalmi érdek is. A nemzetközi csatlakozások mellett a bel-földi menetrendnek idegenforgalomfejlesztő hatása főleg a vidéki idegenforgalmas helyek forgalmának emelésében nyilvánul meg és így az idegenforgalom közgazdasági és szociális szempontból egyaránt kívánatos decentralizációjára van üdvös hatással.

Az idegenforgalom fokozására alkalmasak a személyforgalom kényelmét előmozdító összes egyéb intézkedések is. Mindaz, ami az utazás esztétikumát általában előmozdítja, az utazás esetleges unalmát csökkenti, eloszlatja vagy az utas kényelmét emeli, hatással van az idegenforgalom kedvező alakulására vagy legalább is mérsékli az utazással szembeni félelmet, idegenkedést. Nemzetközi viszonylatban a kényelem szempontjából a háló- és étkezőkocsik mellett legnagyobb jelentősége az ú. n. „Kurswagen” intézményének van, vagyis az átmenő kocsiknak, amelyek csökkentik az átutazások számát.

Általában mindaz, ami a közlekedést tökéletesíti, előmozdítja az idegenforgalmi lehetőségeket is. A forgalom műszaki feltételeinek javítása, a fuvarozási jog nemzetközi egységesítése, a díjszabási könnyítések többek közt a köteléki tarifák létesítése által, a tervszerű forgalmi politika, mind-megannyi eszköze az idegenforgalom emelésének.

Mindezek az újítások, modernizálások az egyes közlekedési eszközök üzleti politikájának természetes velejárói és azokat önérdékből is alkalmazzák, az egyes vállalatok együttműködését azonban a fenti szempontokból nemzetközi egyezmények alakjában is stabilizálják. Így például a vasúti forgalom nemzetközi lebonyolítását szolgáló egyezmények közül a személy- és árufuvarozás tárgyában hozott berni, illetve a nálunk még nem ratifikált új római egyezményt, a személykocsik közös kölcsönös használatára vonatkozó több érvényben lévő kocsiszabályzatot, az európai menetrendkonferenciák intézményét, a menetjegyfüzetek kiadására alakult nemzetközi egyesületet, átfogó hatással pedig a Vereín Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen és az Union International des Chemins de Fer munkásságát említjük, mint amelyek a nemzetközi forgalom tökéletesítése mellett az idegenforgalomnak is hathatós előmozdítói.

Az idegenforgalom közlekedési vonatkozásainak általánosságban történt tisztázása után tegyük most már vizsgálat tárgyává külön-külön az egyes közlekedési eszközök szerepét ebből a szempontból.

Mindenekelőtt el kell választanunk a távolsági forgalmat a helyi forgalomtól eltérő tulajdonságaik és az igénybevett közlekedési eszközök sokszor különböző volta miatt.

Ezzel szemben a külföldi idegenforgalomnak a belső forgalomtól való megkülönböztetése közlekedéspolitikai szempontból már csak bizonyos vonatkozásban fontos disztinktiv szempont. A nemzetközi forgalomnak a karaktere a belfölditől ugyan számos részletben eltér a gazdasági, kulturális és egyéb szempontokból, a szállítási eszközök tevékenységét és azok versenyét illetően azonban mindkét forgalomtípus egységesen tárgyalható. A közlekedési politikának az idegenforgalommal kapcsolatos kérdései, egyes speciális vonatkozásokat nem tekintve (például a külföldi utas kényelmi igényei sokszor eltérőek), úgy a belső, mint a külső idegenforgalom terén jórészt azonos alakban jelentkeznek és az egyes problémák között inkább csak mennyiségi, azaz fokozati különbségek állnak fenn. Másfelől viszont fény, hogy egyes kérdések — mint látni fogjuk — túlnyomórésztben a

nemzetközi, mások ismét a belföldi idegenforgalomban játszanak szerepet.

A távolsági szárazföldi forgalomban vetekedik egymással az autó és a vasút, de beleszól a kettő versenyébe a belvízi hajózás is. Ez utóbbi gyorsaságban jóval elmarad ugyan a szárazföldi két említett közlekedési eszköztől, de olcsó tarifája mellett az utazás szépsége és kényelme az, amely versenyképessé tudja tenni, főleg az újabban több relációban bevezetett kombinált díjtételek következtében.

Akkor pedig, ha az idegenforgalmas hely olyan (kétségekívül kedvezőtlen) helyzetbe jut, hogy az utas ugyanazon útvonalon kénytelen visszaférni, szívesen fogja választani egyik irányban a talán hosszabb, de kényelmesebb és olcsóbb, amellet új tájakat mutató hajóutat.

Ezzel szemben a vasút specifikus energiája a legtöbb ember igényeinek a legjobban megfelel. Elsősorban a vasút olcsósága hat a legnagyobb vonzerővel. Az utazási költségek (menetdíj, ellátási és egyéb költségek) az utazási sebességgel ugyanis fordítva arányosak. A legnagyobb menetsebességű és a távolsággal arányosan növekvő utazási sebességű repülőgép magas tarifája, a vasútnál is jóval kisebb utazási és menetsebességű hajó — ceteris paribus — a vasút igénybevételét ajánlják a legkisebb utazási költséggel utazni akaróknak. Fontos tényező a vasúti közlekedés nagyobb, internacionálisabb szervezete is, amely eggyé kapcsolja a világ egész vasúti szolgálatát. A nemzetközi szerződések egész sora, amelyek egységesen szabályozzák az ezzel kapcsolatos legkisebb részletkérdést is, lehetővé teszik, hogy az utas legtávolabbi hazájában is pontos tervét tudja kapni utazásának s így igen sokszor már otthonában megveszi a jegyét. Ezzel ellentétben a belvízi hajózásnál legfeljebb csak egy-egy nemzetközi folyóra vannak nemzetközi egyezmények (sokszor csak politikai okokból), de már a vasútnál látott egységről itt nem lehet beszélni. Még kevésbé egységes a helyzet a tengerhajózásnál, amelyet a vasúttal és belvízi hajózással szemben túlnyomórészt magánvállalkozások keretében bonyolítanak le. A rendszeres vegyes-hajójaratoknál csak az indulási idő ismeretes, az alkalmoszerűen induló, személyszállítást is

vállaló fehérhajóké meg éppenséggel csak az indulási kikötőben tudható meg. Egy másik fontos szempont a verseny eldöntésénél az is, hogy a vasúttársaságok menetjegyirodái sokkal kiterjedtebb szervezetűek, általánosabbak és mindezek következtében látogatottabbak, mint egy-egy hajósvállalat által fenntartott hajózási irodák.

Ami az autó és a vasút versenyét illeti, itt megint disztingválni kell aszerint, hogy magánautó, bérautó vagy autóbusz áll-e a vasúttal szemben.

A bérautó a távolsági forgalomban nem igen jön számításba, legfeljebb olyan kis távolságra, melyre más közlekedési eszköz nem áll rendelkezésre és ott is főleg csak akkor, ha az utas kiindulási helyére rövid ott-tartózkodás után vissza akar térni. Az a hely viszont, amely csak így közelíthető meg, nem lehet idegenforgalmi szempontból jelentősi.

A magánautó azonban már erős versenyt jelent a vasút szempontjából. Az utazásnak ez a módja kis és középtávolságra éppoly gyakori, mint a nagy távolságra. Bár sem utazási sebessége, sem olcsósága, sem pedig kényelme nem ér fel a vasúttal, mégis általános közlekedési eszközt — az utat — használván pályául, nagyobb mozgási rádiusza, időtől való függetlensége előnyt biztosít számára az autótulajdonos utazási módjának megválasztásánál. Ez annál nagyobb bevételhiányt jelent a vasút számára, mert hiszen ezek minőségileg jobb utasok lévén, egyébként az alacsonyabb számú kocsiosztályokat vennék igénybe.

Az autóbuszok legújabbban szintén erős versenyt jelentenek a vasutaknak. Az ebben rejlő veszélyt felismerve, a vasúttársaságok ma már saját kezelésben szervezik az autóbuszjáratokat s így, bár tulajdonképpen önmagukkal szemben csinálnak konkurrenciát, ez még mindig előnyösebb, helyesebben mondva kevésbé hátrányos számukra, mintha más vállalkozónak engednék át ezt a forgalmat, aki tarifapolitikájával válságba dönthetné a vasutat.

Az autóbusz főleg kis- és középtávolságon veszi fel a versenyt a vasúttal, bár nagy távolságon is kísérleteznek autóbuszjáratokkal (pl. Nizza—Budapest). Előnye a vasúttal

szemben, hogy a város szívében (de minden városban rendszerint csak egyszer) áll meg, továbbá azért, hogy az utak a településeken keresztül vezetnek, többet nyújt a látni akaró idegennek. Olcsóbb, mint a hasonló kényelmű vasúti kocsiosztály, gyorsasága is csak jelentéktelenül kisebb, mint a gyorsvonat. Előnye továbbá az is, hogy minden kis helyen megáll, ha szükséges, amit gyorsabb és olcsóbb megállása és felgyorsulása tesz lehetővé. A vasútnál jóval több feltételes megálló létesítése pedig egyrészt azért lehetséges, mert az utas közvetlenül érintkezhet a vezetővel, másrészt azért, hogy szabad, illetve a vasútnál szabadabb pályán mozog. Ami az olcsóságot illeti, az autóbusz mindenképpen előnyösebb helyzetben van. Pályája a közút, tehát a pályafennartás költségei nem őt terhelik, nem kell a pályát zárni, mint a vasútnál, a biztonsági és jelzőberendezések, ezek felállításával és kezelésével járó költségek is elesnek, nincs szüksége állomásépületre és annyitagú személyzetre sem, szóval személyzeti kiadásai is jóval kisebbek, mint a vasútnál.

Vannak végül olyan közlekedési eszközök is, amelyek majdnem kizárólag idegenforgalmi célokat szolgálnak. Ilyeneket főleg olyan hegyvidékeken találunk, amelyeket a turisták és sportolók nagyszámban felkeresnek ugyan, de a közúti vasutak költségkímélés szempontjából vagy leküzdhetetlen műszaki akadályok miatt elkerülnek. Drótkötélpálya és fogaskerekű vasút tartoznak ebbe a kategóriába és ezek nemcsak technikailag, hanem gazdaságilag is különböznek az adhéziós vasutaktól. Minthogy főleg az idegenforgalom céljait szolgálják, rizikótényezőjük igen nagy, konjunkció-áramlatoktól és az időjárástól függenek. Svájcban ezek a közlekedési eszközök 453 millió frank befektetést reprezentálnak és a válság mélypontján 1932/33-ban mindössze 1.63% haszonnal dolgoztak.⁵

A tengeri személyszállítást is érintettük már részben. Itt már csak az egyes szállítási eszközökről teszünk említést.

Elsősorban a tengeri személyszállító gőzhajó jön számításba. Főleg az interkontinentális forgalomban, mondhatnánk

⁵ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 94. o.

mostanáig⁶ monopolisztikus helyzetet élvező közlekedési eszköz. A verseny azonban itt sem hiányzik, mert az egyes államok hajóstársaságai főleg a gyorsaság, olcsóság és a hajó űrtartalmának növelésében áldatlan harcot folytatnak, amelyben a gazdasági szempontok sokszor háttérbe szorulnak a politikai vagy egyéb szempontok mögött. A hajó űrtartalmának mértéktelen növelése lehetetlenné teszi a jó kihasználást, a gyorsaság növelése pedig egy bizonyos fokon túl (az optimum 21 tengeri mérföld) az elért gyorsulás négyzetének arányában emeli az üzemköltséget.

A most említett szempontok a döntők olyan relációban is, amely versenyben áll más közlekedési eszközzel.

A hajótér kínálata és a kereslet közt az előbbi javára (de nem előnyére) eltolódott helyzet arra kényszerítette a hajóstársaságokat, hogy rendszeres, személyszállítást is vállaló teherjáratokat tartsanak fenn. Ezeknek indulási kikötői, útirányuk és indulási időpontjuk ismeretes ugyan, a rendeltetési kikötőbe való érkezés időpontja azonban már nem mindig. Ez az olcsó utazási mód a tengeri utazás mellett a rakodás ideje alatt alkalmat ad a part megtekintésére is. Fontos szempont, hogy a rakomány ne tegye élvezhetetlenné az utazást, mint például szénpor vagy zsiradék szállítása esetén.

A tengeri személyszállításnál, a távolsági és helyi forgalomban egyaránt, a vitorlás-hajó mint közlekedési eszköz még az árúszállításnál is erősebben vesztett jelentőségéből s ma már csak mint sporteszköz tarthat érdeklődésre számot.

A légi közlekedés ma még fejlődésben lévő közlekedési terület, ennek azonban az idegenforgalomban nincs oly nagy jelentősége, amelyet általában tulajdonítanak neki. Specifikus energiája a gyorsaság, dehát ez sokkal döntőbb az üzleti életben, mint az idegenforgalomban. Magas díjszabása, alacsony biztonsági koefficiense, csak nagy távolságban lévő leszállási lehetősége, a repülőtéren a várostól való rendszerint nagy távolsága és sokszor körülményes megközelítése, az utas által magával vihető poggyász súlyának maximálása

⁶ Az Atlanti Óceán fölött legújában megindult légi járat versenyt jelent, amely abban a mértékben eredményes, amily mértékben a léghajó a menetidőjüket le tudja szállítani.

mindmennyi tényező, amely a szoros értelemben vett idegenforgalom alanyaira nem gyakorol nagy vonzerőt.

Itt két eszköz jön számításba: a repülőgép és a kormányozható léghajó.

Az előbbi ma már behálózza és összekapcsolja a kontinensek, főleg Európa nagyvárosait, az utóbbi azonban csak egy relációban teljesít rendszeres szolgálatot. Bár a kormányozható léghajó biztonsági koefficiense nagyobb, fel- és leszállásának körülményes, hosszadalmas és költséges volta miatt csak igen nagy távolságra, egymással élénk kétoldali forgalomban álló területek közbeneső leszállás nélküli összeköttetésére alkalmazható. Ez egyúttal specifikus energiája is.

Szerepet játszik az idegenforgalomban a hírszállítás is. Fontos, hogy az utazó idegen bármikor érintkezést tarthasson fenn lakhelyével, továbbá, hogy hazájának eseményeiről az idegenforgalmas helyen is tudomást szerezhessen. A mondtak értelmében tehát a postaszolgálat (beleértve a rendszerint keretében szervezett telefon-, távírda-, rádiószolgálatot is) az idegenforgalom céljait is szolgálja. A nemzetközi egyezmények itt is az egyszerűsítésre, az egységes eljárásra törekedtek s sikerült is ezeket elérniök. (Union postai universel, nemzetközi távírösszerződés, stb.)

Ami a közlekedési eszközök helyi szolgálatát illeti, erre nézve a következőket említjük meg:

A városi forgalomban elsősorban a közúti villamosvasút, autóbusz és az autótaxi (bérautó) jön számításba. Ezek bonyolítják le a rendes városi forgalmat is. Tarifapolitikájuk elsősorban a város állandó lakóit érinti, mert az idegenek különösen az előírt útvonalat megtevő autóbust és villamost nem veszik szívesen igénybe, főleg, ha a várost nem ismerik és ilyenkor nagyobb gondot fordítanak utazási céljuk elérésére, mint a viteldíj alacsony vagy magas voltára. Elriasztja őket e közlekedési eszköz igénybevételétől a sokféle jegytípus is, amelyekben nem ismerik ki magukat s további hátráltató tényező az, ha a hálózat nem áttekinthető.

Az idegenek fontos helyi közlekedési eszköze, sőt egyenesen idegenforgalmi közlekedési eszköznek tekinthető az autocar. Ez abban különbözik az előbbiektől, hogy ki-

hirdetett tarifája nincs, azt alkalmoszerűen, a megteendő út hossza szerint, a személyszám figyelembevételével állapítják meg és csak ritkán közlekedik menetrendszerűen. Előnye a helyet megismerni akaró idegenekre nézve, hogy minden fontos látnivalót megnézhetnek és azokról szakszerű magyarázatot is kapnak.

Helyi közlekedési eszközként, főleg vidéki, kisebb helyeken a lövontatású kocsis is számba jön még.

A vízi közlekedés csak ritkán helyi jellegű. A gőzhajós még inkább a kisebb egységeket (csónak, komp) legtöbbször csak közeli szigetekre és csak akkor veszik igénybe, ha nem vezet rá híd vagy ott, ahol a víziút lényeges időmegtakarítást jelent (például egy öbölben). Sokszor látjuk azonban, hogy hajó igénybevétele az erre alkalmas belvizén az út szépsége vagy a változatosság miatt történik, sőt gyakran kiszállás nélkül a kiindulási helyre tér vissza rajta, az idegen (például sétahajónál), ilyenkor azonban maga az utazás affrakció-jellegű s a szoros értelemben vett közlekedés csak másodrendű szerepet játszik. Itt tehát az utazás célja más, az eszköz (kettős értelemben) változatlan. Egész kivételesen fontos szerep juthat a helyi forgalomban is a vízi közlekedésnek egyes helyeken, ahol az egyenesen idegenforgalmi vonzerőnek számítható. (Pl. Velence.)

A helyi jellegű légi közlekedés csupán az alkalmoszerű szórványos körrepülésre szorítkozik.

A közlekedési eszközöknek az idegenforgalommal való kölcsönhatása a tarifapolitikában is kifejezésre jut.

A vasúti személydíjszabás ma már minden idegenforgalmas államban a különbözőzeti tarifák egész sorát mutatja. A gazdasági válságban lecsökkent forgalom sokszor katasztrofális helyzetbe sodorta a vasutat és ezen sürgősen segíteni kellett. A megcsappant utazási kedvet akarta a vasút fokozni *azza*, hogy a kedvezmények egész sorát léptette életbe, amelyek közül azonban több nem idegenforgalmi, hanem egyéb (például szociális, közbiztonsági) okokban leli magyarázatát. Ezeket mind felsorolni nem lehet, de nem is volna érdemes, hiszen ezek állandó mozgásban vannak, állandóan változnak. Ehelyett csak azokat az irányelveket adjuk meg,

amelyek szerint a vasút kedvezményeket ad a személyforgalomban:

I. Az utasok személye szerint (ide tartoznak azok a tarifa-kedvezmények, amelyeket gyermekek, tanulók, társasutazók, katonák, nászutasok, zarándokok, külföldiek vehetnek igénybe).

II. Az utazás célpontja szerint (valamely ország bizonyos helyei vagy vidékei olcsóbb vasúti tarifa által propagálhatók),

III. Az utazás célja szerint (gyógyulás, vásári különvonatok, vasárnapi utazások [week-end jegyek], színházi vonatok, szünidei-utazások, szabadság-utazások, stb.).

IV. Az utazás iránya szerint (pl. Olaszországban bizonyos határállomáson való belépés kedvezményre jogosít).

V. Az utazás ideje szerint (nyári utazás, téli utazás, szüneti utazás, stb.).

VI. Tartózkodás ideje szerint (az idegenforgalmas helyen bizonyos ideig való minimális, esetleg maximális [pl. week-end jegyeknél] tartózkodás esetére nyújtott kedvezmény).

VII. Az utas vásárlóereje szerint (csak bizonyos típusú vonaton nyújtott kedvezmények).⁷

Ami a poggyász-szállítást illeti, itt a vasút nem igen ad kedvezményeket a normál-tarifából, főleg ott nem, ahol olcsóbb személy-tarifát léptetett életbe.

Az idegenforgalom — mint látni fogjuk — az áruszállítást is befolyásolhatja, különleges kedvezményekkel azonban itt sem találkozunk.

Különleges szerep jutott ezen a téren is a tengerhajózásnak. A már említett tengerhajózási válság, amit az utastömeg hiánya, az áldatlan verseny és az ezzel kapcsolatos nagy propagandaköltség okozott, itt is a kedvezmények egész sorát teremtette meg. Ez volt az oka egy új utazási cél meghonosodásának is, amelyben maga a tengeri utazás vált utazási céllá. Ez pedig arra vezette a hajóstársaságokat, hogy olcsó tarifával körutazásokat indítsanak, amelyek igen népszerűek lettek és nagy tömegeket vonzottak. Kisebb mérték-

⁷ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 148—149. o.

ben észlelhető ez a jelenség a belvízi hajózásnál is („séta-hajók”).

Az idegenforgalmi alanyok szükségleteinek jobb ki-elégítését célozta a tengerhajózásban egy speciális osztály, az ú. n. „tourist-class” bevezetése, amely szerény berendezése következtében olcsóbb ugyan, de mégis rendelkezik szórakozási és sportolási lehetőségekkel.

A belvízi hajózás tarifája szintén ismeri a személy-díjszabási kedvezményeket, ha ezek nem is oly sokrétűek, mint a vasútnál.

Ami a közlekedési vállalatok forgalomszerzési tevékenységét illeti, ezzel majd a propagandával kapcsolatban foglalkozunk.

VIII.

Az idegenforgalmi organizáció és propaganda.

A) Az idegenforgalmi organizáció.

Az idegenforgalmi politika szükségszerű irányító, végrehajtó és ellenőrző szerveinek összességét az idegenforgalom organizációjának nevezzük. Ez a szervezet rendkívül szerteágazó és szerepköre nincs elkülönítve. Az egészet felépítő típusos szervek a következők:

- a) nemzeti szervezet,
- b) nemzetközi szervezet.

A nemzeti szervezetet alkotó eg/es szervek oly sokfélék, hogy azoknak áttekinthetőségét csak csoportosítással érhetjük el. A csoportokat legmegfelelőbbben az egyes szervek felállítói és hatáskörük alapján a következőképpen szabhatjuk meg:

1. A közigazgatás keretében megszervezett hatósági, rendszerint tisztán irányító közeg.
2. Más állami vagy hatósági közegek kisebb irányító és ellenőrző hatáskörrel, amelyek már végrehajtó hatalommal is fel vannak ruházva (propaganda tevékenységet fejtenek ki, utazási irodát tartanak fenn, stb.).
3. Magánjellelű idegenforgalmi testületek és egyesületek, amelyek kitűzött speciális céljaik mellett propaganda tevékenységet is fejtenek ki, sőt utazási irodákat is tarthatnak fenn.

4. Tisztán végrehajtó szervekként működő, propaganda-tevékenységet kifejtő és egyúttal idegenforgalmi szolgáltatásokat eladó utazási és menetjegyirodák.

5. Az idegenforgalmi érdekeltségek (pl. vendéglátó iparok), hivatásuknak megfelelő hatáskörben irányító és ellenőrző szervei, amelyek esetleg mint végrehajtó közegek is működhetnek.

Aszerint, hogy egy államban hogy oszlanak meg e szervek s milyen a hatáskörük, beszélhetünk:

1. centrális szervezetről,

2. decentralizált irányításról.

Az elsőben az állam központi szerve irányítja a propagandát, a másikon a városok, fürdőhelyek, esetleg az érdekelt iparok kezében van a vezetés. Beszélhetünk tehát általában 1. állami irányításról és 2. az érdekeltségek által vezetett idegenforgalomról.

Az állami irányítást jellemzi:

1. Az idegenforgalom jelenségének és szervezetének törvényes szabályozása;

2. külön kormányzati szervek felállítása az idegenforgalommal kapcsolatos teendők irányítására és ellátására;

3. az idegenforgalmi érdekeltségek összekapcsolása állami vezetés alatt;

4. az idegenforgalmi propaganda pénzügyi eszközeinek előteremtése;

5. a külföldi idegenforgalmi propaganda centrális irányítása.¹

Ezzel szemben az érdekeltségek általi irányítást — bár nem mindenütt — a tervszerűtlenség jellemzi és ezért ma már majdnem minden jelentősebb idegenforgalommal rendelkező állam maga vette kezébe az irányítást, ennek gyakorlati keresztülvitele azonban nem történt egységesen. Ez a megoldás annál célszerűbbnek mutatkozik, mert az idegenforgalmi célokra megállapított összeget a legmegfelelőbbben egy kormányzati szerv tudja felosztani.

¹ V. ö. Glücksmann, Róbert: Allgemeine Fremdenverkehrskunde 124. oldal.

A rendelkezése álló összeg egy részét propagandára, más részét beruházásokra, ismét másikat személyi kiadásokra stb. fordítják, de kérdés az, hogy mi ennek a fedezete? A 20-as évek elején a legtöbb állam szálloda-adót hozott be, amelynek magas kulcsa (20—25%) jelentékeny bevételt biztosított az államnak, s ennek az összegnek egy részét fordították az idegenforgalmi kiadások fedezésére. Ez azonban nem volt hosszúéletű. Csakhamar észrevették, hogy a forgalom igen nagy mértékben csökkent e magas teher miatt és az államok egymás után kénytelenek voltak erről a jövedelmi forrássokról lemondani.

Ebben az adónemben az a felfogás jutott érvényre, hogy az idegenforgalmi kiadásokat azok fedezzék, akik elsősorban látják a forgalom hasznát. Ez a felfogás még tartja magát és ma is az a helyzet, hogy elsősorban a vendéglátó iparok fedezik e kiadásokat, államonként változó szolgáltatási módokkal.

Hogy milyen módon lehet ezeket a szolgáltatásokat beszédni, arra nézve lássuk például, hogy mi a helyzet Magyarországon? A központi szervnek, az OMIH-nak (I. később) a következő anyagi eszközök állnak rendelkezésére:

1. a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium költségvetésében az idegenforgalom fejlesztése céljára előírányzott összegek, valamint a kivándorlási alap rendeltetésének módosításáról szóló 1934:XXIV. t.-c.-ben megállapított hozzájárulás;

2. az államvasutak 30 km-nél távolabbi utazásra érvényes menetjegyei után jegyenként beszedett 2 fillér díjrészletből az államvasutak költségvetésében idegenforgalmi célokra előírányzott összeg;

3. az IBUSz Rt. hozzájárulása és egyéb hozzájárulások.² A fentiek alapján végignézve az egyes államok idegenforgalmi szervein, a fontosabb idegenforgalmas országok jelenleg a következő helyzetet mutatják:

Németországban a Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV) volt a hivatalos szerv 1920—1928-ig, amikor is átalakult a „Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reisever-

² 11.001/1935. M. E. számú rendelet.

kehr"-ré, amely a Reichsbahn hivatalos szerve.³ (Az RDV-t is 90%-ig a Reichsbahn finanszírozta.⁴) 1934-ben a „Nationalverband Deutscher Reisebüros und Verwandter Betriebe” és, a „Vereinigung Deutscher Reisebüros” egyesüléséből keletkezett a „Nationale Vereinigung Deutscher Reisebüros”, az NVDR nevű csúciszerv.⁵ A Reichsbahn hivatalos utazási irodája a Mitteleuropäisches Reisebüro (MER). A kormány szerv a „Reichsausschuss für Fremdenverkehr”, amelyet az 1933 június 23.-i törvény hívott életre, „az idegenforgalmat előmozdító rendelkezések összefogására és vezetésére”. (1. §.) Képviselve van egy-egy taggal 8 minisztérium, a tagállamok kormányai összesen 7 taggal, az érdekelt szervek (közlekedés, vendéglátó-iparok, sport) 9 taggal, a népművelési és propagandaügyi miniszter elnöklete alatt.⁶ (Ez a szervezet is mutatja, hogy az idegenforgalom a gazdasági és kulturális élet minden területét érinti). A legújabb irányító központi szerv a Reichsfremdenverkehrsverband.⁷

Franciaországban az Office National du Tourisme szervezete és hatásköre közelítette meg a cenrális szervezetet a legjobban.⁸ Föléje volt rendelve a Conseil Supérieur, mint bürokratikus szerv.⁹ Ennek az évnél az elején megszűnt az Office National du Tourisme és helyette ugyanilyen hatáskörrel a „Commissaire Générale de Tourisme”-t szervezték a „Comité Consultatif”-val együtt, míg a propagandatevékenység központi irányítására egy új szerv, a „Centre National d'Expansion du Tourisme, du Thermalisme et du Climatisme” alakult.¹⁰

³ Czanner Jenő dr.: A külföld idegenforgalmi és propaganda viszonyai. Magyar Közgazdaság. 1928. 11. sz. 532. o.

⁴ Bormann, A. dr.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 150. o.

⁵ Klatkowsky, Maximilián: Zur neueren Entwicklung der deutschen Reisebüroorganisation. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 4. sz. 119. oldal.

⁶ Neuordnung des deutschen Fremdenverkehrs. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 1. sz. 20. o.

⁷ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 12. sz. 101. o.

⁸ Czanner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 140. o.

⁹ Bormann, A. dr.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 155. o.

¹⁰ Revue Internationale „Hotel”. 1935. 35. sz. 296. o.

Hasonló a helyzet Olaszországban is, ahol a csúcsszervet az ENIT (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche) jelenti, amely mellett egy hivatalos menetjegyiroda, a Compagnia Italiana per Turismo (CIT) működik.¹¹ A kormány idegenforgalmi szerve a Commissario per Turismo.¹²

Ausztria a decentralizált szervezethez áll közelebb, amennyiben itt az egyes tagállamok tartanak fenn utazási irodákat. Centrális szerv az österreichisches Verkehrsbüro (ÖVB), a kereskedelmi minisztérium alatt.¹³

Amerikában az Egyesült Államokban a propaganda-tevékenységet a kereskedelmi kamarák végzik és irányítják elsősorban. Emellett az érdekelt vállalatok, egyesületek, testületek is élénk részt vesznek benne.¹⁴

Magyarországon is inkább decentralizált szervezete volt az idegenforgalomnak és bár a szervezet még nem végleges és állandó átalakulási folyamaton megy át, újabban az egységes állami irányításra való törekvés észlelhető. A legfontosabb hivatalos szerv a kereskedelmi és közlekedésügyi minisztériumban felállított Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatal (OMIH), amelyet a 11.001/1935. M. E. sz. és a 195/1936. K. K. M. sz. rendeletekkel léptettek életbe az idegenforgalom egységes fejlesztése érdekében. A kereskedelem- és közlekedésügyi miniszternek idegenforgalmi ügyekben véleményező szerve az Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács, amelynek reorganizációja szintén a 11.001/1935. M. E. sz. rendelettel történt. Hivatalos szervek még: a Székesfőváros Idegenforgalmi ügyosztálya és Idegenforgalmi Hivatala, Budapesti Központi Gyógy- és üdülőhelyi Bizottság (9.900/1934. M. E. és 1934. évi XVII. t.-c. alapján), Magy. Kir. Balatoni Intéző Bizottság (BIB) (1929. évi XVI. t.-c. és 2.820/1931. M. E.), a MÁV kebelén belül működő idegenforgalmi propa-

¹¹ Czanner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 141—142. o.

¹² Gabler, Frifz: Die Betreuung des Fremdenverkehrs in den verschiedenen Staaten. Wirtschaftsdienst. 1936. 31. füz. 1094. o.

¹³ Czanner Jenő dr.: A külföld idegenforgalmi és propaganda viszonyai. Magyar Közgazdaság. 1928. 532. o.

¹⁴ Kast, M. dr.: Fremdenverkehr und Fremdenverkehrswerbung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Allgemeines Statistisches Archiv. Jena, 1935. 24. k., 3. füz., 353. o.

ganda osztály, vidéki gyógyhelyi és üdülõhelyi bizottságok, vidéki városok idegenforgalmi hivatalai, Magyar Városok Országos Szövetségének Idegenforgalmi Szakosztálya. Ezek mellett működik még néhány félhivatalos szerv, melyek közül a legfontosabb az Idegenforgalmi, Beszerzési, Utazási és Szállítási Rt (IBUSz), mely egyúttal a MÁV hivatalos menetjegyi irodája is és a társadalmi szervek egész sora, beleértve a vendéglátó iparosok szerveit is.¹⁵ Ez utóbbi kategóriából kiválik a Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége, amelynek tagjai a közlekedési vállalatok, fürdõk, szállók, szanatóriumok és az idegenforgalommal kapcsolatos egyéb társadalmi szervek, vállalatok, üzemek.¹⁶

Csehszlovákiában az új idegenforgalmi törvény értelmében egy Központi idegenforgalmi Tanács a központi irányító szerv, de külön szerv állítottott fel a külföldi propaganda irányítására is, amely a kereskedelmi minisztérium fennhatósága alatt áll.”

Jugoszláviában egy Idegenforgalmi Bizottság és az Idegenforgalmi Legfelsõbb Tanács irányítják központilag a forgalmat, amelyek mellett a PUTNIK működik, mint hivatalos menetjegyiroda.¹⁸

Svájcban az Office National Suisse du Tourisme (ONST) és a Schweizerische Verkehrszentrale, Spanyolországban a Patronado Nacionál del Turismo, Portugáliában a Sociedade Propaganda de Portugal, Görögországban az Office du Tourisme Hellénique, Norvégiában a Landslaget for Reiselivet í Norge, Svédországban a Svenska Trafikförbundet, Dániában a Turistforeningen for Danmarks Virksomhed, Angliában a Travel Association of Great Britain and Ireland, Oroszországban a Intourist, Hollandiában az Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor vremdelingenverkeer a központi szervek.¹⁹

¹⁵ Bársony Oszkár: „A magyar idegenforgalom szervezete” c. előadása alapján. Megjelent a „Magyar fürdőélet és idegenforgalom” 1936. évi 9—10. sz. (88. o.) és 11—12. számában (109. o.).

¹⁶ Tábori Kornél: Idegenforgalom. Magyarország évkönyve. 359. o.

¹⁷ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 13. sz. 115. o.

¹⁸ Revue Internationale „Hotel”. 1936. 13. sz. 116. o.

¹⁹ Bormann, A.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 153., 154. o.

Nemzetközi szervezet. Ezekon a nemzeti szerveken kívül vannak nemzetköziek is, amelyek vagy általánosak, vagy speciálisak, egy-egy közlekedési eszköz, vagy vendéglátó ipar centrális szervei.

Általános szerv az Alliance Internationale de Tourisme (AIT), amelyet 1919-ben a Touring Clubok és a kerékpáregyletek alapítottak, hogy tagjaik az idegenforgalom mindenkori helyzetéről, konjunktúrájáról, stb. értesítést szerezhessenek. Ilyen a Conseil Central du Tourisme International, amit 1925-ben 25 áuamormánya, 21 automobilclub és 17 nemzeti idegenforgalmi hivatal hívott életre a nemzetközi személyforgalom egységes irányítása, az idegenforgalmi érdekeltségek és az államok kormányai törekvéseinek egységes nevezőre való hozása céljából.²⁰

Nemzetközi speciális szerv az A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus), amely az autókлубok csúciszerve és amely megkönnyíti az autósoknak a több államon keresztül való utazást, azáltal, hogy kiadványaiban minden államra vonatkozólag összegyűjti az autósoknak nélkülözhetetlen speciális tudnivalókat.

Nemzetközi speciális szerv az Internationaler Hotelbesitzer-Verein (IHV) és az Alliance Internationale de rHôtellerie (AIH) is: mindkettő a vendéglátó iparok szerve.

Az utazási irodák nemzetközi szervei a Fédération Internationale des Agences de Voyage és az Association des Grandes Organisations National de Tourisme (AGOT).

Ide volnának sorolandók a nemzetközi vasúti egyletek, kongresszusok, testületek, stb., amelyekről a „Közlekedés szerepe az idegenforgalomban” c. fejezetben emlékezünk meg.

Ezek a szervek a maguk speciális érdekeit szem előtt tartva, egyúttal a nemzetközi idegenforgalmi propagandának is jelentős eszközeiként szerepelnek. Nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy évi gyűléseiket más-más városban tartják és így egyúttal az idegenforgalom közvetlen táplálóiént is szerepelnek.

²⁰ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 129. o.

b) Az idegenforgalmi propaganda.

Az idegenforgalmi politikának egyik fontos és bonyolult ága a propaganda, amely problémával kapcsolatos vizsgálódásainkat három irányban fogjuk kiterjeszteni: 1. mindenképp előtérbe tesszük, hogy mit értünk idegenforgalmi propaganda alatt, s hogy mi a propaganda feladata; 2. azután tárgyaljuk az eszközöket és azokat a különleges szempontokat, amelyekkel célját legjobban elérheti, az irányát, tartalmát, a rendelkezésre álló anyagi eszközöket és ez utóbbiak forrását, hogy végül 3. ezek ismeretében vizsgálhassuk a propaganda-szervek működését.

ad 1. Idegenforgalmi propaganda alatt mindazon öntudatos vagy akaratlan, tervszerű vagy tervszerűtlen, anyagi áldozattal járó vagy ingyenes tevékenységet értjük, amely bármilyen alakban is képes arra, hogy valamely hely idegenforgalmát fellendítse és megizmosítsa vagy arra, hogy általában csak utazásra készítse az embereket.

Ez a fogalom meghatározás egyúttal megadja a toborzástan feladatát is: felkelteni az emberekben lappangó utazási ösztönt és ennek a szükségletnek kielégítésére alkalmas jószágot ajánlani: egy bizonyos helyet vagy több idegenforgalmas helynek valamely közös érdek által összekapcsolt egészét.

ad 2. Hogy az idegenforgalmi propaganda-politika feladatának eleget tehessen, hogy a korlátlan lehetőségeknek az anyagi eszközök által körülhatárolt keretét a leghatásosabban tölthesse ki, — ehhez az szükséges, hogy tisztában legyen a propaganda eszközeivel, a propaganda irányával, hogy így hasznosan és gazdaságosan fejthesse ki tevékenységét. Ha a propaganda eszközeinek hosszú sorába is rendszert akarunk vinni, ezeket különféle szempontok szerint csoportosíthatjuk. Beszélhetünk anyagi áldozattal járó és ingyenes propagandáról, amelyek közül az előbbit egyúttal öntudatos és tervszerűség jellemzi, anélkül, hogy az ingyenes propaganda minden esetben ennek ellenkezője: öntudatlan és tervszerűtlen lenne.

Az anyagi áldozattal járó propaganda eszközei: prospektusok (tájékoztatók, ismertetések), plakátok, röpiratok, rádió,

filmek, képek, diapozitívek, számológépek, záróbélyegek, transzparencsek (fényreklámok), újsághirdetések, sajtó-propaganda, előadások, stb., stb. Új meg új ötletek állandóan szaporítják a propaganda, a reklám²¹ eszközeit.

A másik csoportja a toborzás eszközeinek a propaganda szolgálatába állított személyes szolgáltatások: az utazási irodák felvilágosító tevékenysége, amelynek költségeit nem az érdeklődők fedezik, s ezzel a propagandának, a reklámnak jellemző vonását magukon viselik.

Az ingyenes propagandát elsősorban az idegenforgalmas helyen járt idegenek ajánlása képezi. Ez az első pillanatra úgy tetszhetik, mintha nem volna ingyenes reklám, hiszen ez az idegenforgalmas hely, az idegenforgalmi iparok által nyújtott szolgáltatások eredménye, s ezek hatásának emelésére eszközölt tőkebefektetések folyamánya. Minthogy azonban e befektetések mérvét egyedül az idegenforgalom nagysága, intenzitása és rentabilitása szabályozza, továbbá, mert ezt a propaganda-tevékenységet hatásának nem mérhető volta miatt sem lehet számításba venni, a toborzás e módja ingyenesnek vehető. Annál inkább helyesnek látszik ez a megoldás, mert hiszen eredménye kétélű és szeszélyes: amilyen idegenforgalom-emelő hatása van, ha kedvező volt az idegenforgalmas helyen járt alany benyomása, éppen olyan eltérítő is lehet egy-egy kellemetlen élmény, udvariatlan bánásmód, rossz ellátás sokszor általánosított emléke.

A reklám- és propaganda-eszközök állhatnak egy magánvállalat (szálloda, vendéglő, fürdő, stb.) szolgálatában éppen úgy, mint ahogy táplálhatják a kollektív reklám legkülönbözőbb formáit is. Az idegenforgalmi iparok egymásrautaltságának felismerése, a közlekedési vállalatokkal való érdekközössége, egy-egy körutazásba eső idegenforgalmas helyek közös vonzereje, a politikai, gazdasági előnyt jelentő idegenforgalom emelése, mint államcél, két vagy több országon átmenő

²¹ Propaganda és reklám közti Urbányi János dr. szerint az a különbség, hogy míg a propagandát üző békés úton, valamely közügyre vonatkozó érveivel hat, addig a reklámozó, bár szintén békés úton, de szuggesztív eszközökkel, az egyéni érdek kihangsúlyozásával kívánja a közvéleményt megnyerni, Urbányi János dr.: A reklám kézikönyve. 5—6. o.

körutazás, — a kollektív reklámozók alkalmi vagy állandó csoportjainak szinte megszámlálhatatlan variációit adják.

De hogy az ilyenfajta rendelkezésre álló eszközökkel kifejített propaganda-tevékenység eredményes is legyen, ismernünk kell azokat a speciális szempontokat, amelyek ezzel kapcsolatban felmerülnek.

Az ideális állapot az volna, ha toborzó-tevékenységünket úgy tudnánk irányítani, hogy a propagált idegenforgalmas hely lépten-nyomon, különféle alakban az érdekeltek szeme elé kerüljön. A reklámeszközök formában, színeiben és tartalmában egyaránt művészi kivitelükkel szinte észrevétlenül lopják be magukat mindenkinek tudatába, hogy azután adandó alkalommal az illető idegenforgalmas hely számára szerezzék meg az utast.

Sajnos azonban az ilyen mértékű toborzás megvalósíthatatlan álom. 1930-ban, vagyis a háború utáni évek forgalmának csúcspontján a szakértők szerint Európában mintegy 1000, Európán kívül pedig 10.000 jelentős utazási iroda működött,²² s ma ez a szám még emelkedett. Hogyan volna lehetséges ezek mindegyikét kellő mennyiségű propaganda-nyomtatvánnyal ellátni, s hol van még akkor a sok egyéb reklámozó-alkalom toborzási anyagszükséglete? A közlekedési eszközök, a szállodák, vendéglők, színházak, mozik, az orvosi, ügyvédi, hivatali várószobák, hirdetőoszlopok, a világsajtó gigantikus méretei, — mind igen alkalmas, de telíthetetlen tereuma az idegenforgalmi propagandának. És nem szabad számításon kívül hagyni a reklámeszközök művészi kivitelét és így igen költséges voltát sem, de tekintetbe kell venni azt a drágító körülményt is, hogy a propaganda-anyagot több nyelven kell megírni és előállítani. Az egyik budapesti propagandafüzet pl. 22 nyelven van forgalomban.²³ És ezek csak a nyomtatványok! Ha ehhez hozzávesszük még a többi propaganda-eszköz is, világosan látjuk, hogy a toborzástannak milyen nagy feladatát képezi a propaganda-anyag helyes felosztása, amely csak a legmesszebbmenő forgalom-analízis birtokában

²² Markos Béla dr.: Az idegenforgalmi propaganda. 6. o.

²³ Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 32. o.

lehetséges. Itt nem igen találunk konstans tényezőket, mert a forgalom összetétele, számszerűen, nemzetek szerint, átlagos tartózkodási idő szerint, gazdasági eredmények szerint egyaránt állandó változásoknak van kitéve. A megfigyelésnek, a kutatásnak állandóan munkában kell lennie, hogy a beállott változásokat regisztrálhassa és tevékenységét ennek megfelelően fejthesse ki.

Fontos továbbá a propaganda-anyagnak időbeli elosztása is. Meg kell állapodni arra nézve is, hogy az év milyen szakában, hol kell legerősebben dolgoznia a legnagyobb siker érdekében.

A propaganda mérete és eredménye hozzáértésen kívül a rendelkezésre álló anyagi erők nagyságától függ. Mekkora legyen ez a keret? A kereskedelmi forgalomban általában a reklámköltségvetés a bruttó forgalom 1—3%-át teszi.²⁴ Első pillanatra úgy látszik, hogy az idegenforgalmi propagandának ennél nagyobb budgettel kell dolgoznia, hiszen úgy árúja, mint vevőköre szélesebb amannál. És ha mégis azt mondjuk, hogy ez a keret az idegenforgalmi toborzás céljaira is elegendő, annak az az oka, hogy itt az érdekeltek többszörösen adóznak a propaganda érdekében még az alacsonyabb kulcs mellett is. Vegyünk például egy szállodát. Ez évi költségvetésében be fog állítani egy bizonyos, mondjuk 2%-os reklámkeretet. Amellett fizet például kúrtaxát is, aminek egy részét a fürdőhely propagandára fogja fordítani a maga költségvetési keretén belül. Lehet, hogy több fürdőhely egy idegenforgalmi egyesületet létesít, ahová tagdíjat fizet s ennek egy része ismét propagandacélokat szolgál. És végül az országnak is van egy kerete az állami költségvetésen belül, amelynek egy részét propagandacélokra fordítják. Végeredményben a kiindulási pontunkat képező szálloda a kollektív reklámmal együtt 4—5-ször, sőt többszörösen is hirdetve lesz.

Fontos kérdés az is, hogy mi legyen a propaganda tárgya? Ez részben a propagandatevékenység alányától függ, ami — mint fent láttuk — nagyon sokféle lehet. Elsősorban az ő hatásköre szabja meg a hirdetés tárgyát. Tehát például egy

²⁴ Urbányi János dr.: A reklám kézikönyve. 149. és köv. o.

szálloda nem fogja az idegenforgalmas helyet hirdetni, viszont egy idegenforgalmas hely propagandaszerve általában fogja az idegenforgalmas hely előnyeit köztudomásúvá tenni.

Nem elég azonban csak általában propagálni egy idegenforgalmas helyet, hanem fel kell tüntetni a vonzerejét is. Nem elég például azt hirdetni, hogy „jöjjön Budapestre” vagy „utazzunk Svájcba”, mert az idegen azt is akarja tudni, hogy mit tud nyújtani az idegenforgalmas hely.

Mintthogy azonban a propagandaeszközök hatásossága nem engedi meg a hosszú szöveget, az idegenforgalmas hely valamennyi idegenforgalmi vonzerejét felsorolni nem igen lesz módunkban. Így nyer különös jelentőséget az a kérdés, hogy mit hirdessünk? Minden idegenforgalmas helynek van egy specifikus energiája, amely versenyképessé teszi őt más idegenforgalmas helyekkel szemben. Erre kell a propagandának a legfőbb súlyt helyezni, ezt kell átvinni a köztudatba, ezt kell főleg hirdetni, aminek eredményességét egy-egy találó elnevezéssel fokozni is lehet. „A lagúnák városa” — Velence, „észak Velencéje” — Stockholm, „az örök város” — Róma, a „Duna királynője” — Budapest, „a régi császár-város” — Bécs, stb., stb.

Ilyen általános szempont mellett figyelemmel kell lenni a propaganda helyére is. Helyes egy autó-évkönyvben az ország jó úthálózatát, egy szállodás-szaklapban az idegenforgalmas hely szállodáit, egy balneológiai folyóiratban a gyógyforrásokat, stb. propagálni.

Fontos feladata volna még az idegenforgalmi propagandának, hogy megállapítsa a propaganda eredményét is. Ez azonban szinte megvalósíthatatlan feladat, mert az utazási célok különbözősége, az utazást befolyásoló tényezők végtelen sora nem engedi, hogy egyetlen komponensnek — jelen esetben a propagandának — a forgalomra gyakorolt hatását elkülönítve vizsgálhassuk.

ad 3. Az eddigiekben röviden vázoltuk a propaganda feladatát és rendelkezésére álló eszközöket. Tisztázni kell még azt a kérdést, hogy ennek a hatalmas toborzómunkának részben már ismertetett szervezetén belül a végrehajtó szervek hogyan fejtik ki működésüket?

Propagandatevékenységet fejthetnek ki az idegenek is származási országukban, az ottlakók az ott megfordult idegenek körében. A rokoni, baráti, ismerősi ajánlások nagy súllyal esnek ugyan latba az utazás végcéljának eldöntésekor, ez a propaganda azonban nem irányítható, legtöbbször érdekek nélkül ajánlják az idegenforgalmas helyet.

A propagandatevékenység hivatásos kifejtői elsősorban az utazási irodák.

Az utazási irodáknak kettős feladatuk van: egyrészt előkészítő, másrészt végrehajtó.

Az előkészítő feladat abból áll, hogy propagandatevékenységet fejtenek ki az említett módokon és eszközökkel és az így felkeltett utazási vágyat realizálják az utazás bizonyos, vagy valamennyi részletének (útlevél, vízum, közlekedési eszköz, szálloda-szobafoglalás, stb.) pontos kidolgozásával és eladásával. Amíg tehát az első ingyenes szolgálat, addig a másodikba már belekalkulálja a részesedését, ami méltányos, mert hiszen sok kényelmetlen utánjárástól, költségtől szabadítja meg az utast, aki az utazási kedvezményekről is itt szerez tudomást, általában azt mondhatnánk, hogy az utazási iroda mindazokat a szolgálatokat teljesíti, mint a szállítmányozó az áruforgalomban.

Az utazási irodák fő üzletágai: menetjegyek (vasút, hajó, autóbusz, repülőgép, léghajó, stb.), hálókocsijegyek, szállodabonok és csekkek, utazási jegyfüzetek, útikönyvek, stb. eladása, autókörjáratok, társasutazások szervezése, idegenvezető és tolmács-szolgálat ellátása, bank- és pénzváltási üzlet, útlevél-, vízumbeszerzés, biztosítás, stb. Természetesen egy-egy utazási iroda aligha foglalkozik az összes üzletággal, hanem hivatásának, szervezetének, nagyságának megfelelően válogat azokban.

Az utazási irodák Jelethetnek: 1. önállóak, 2. akcesszorius jellegűek.

Ez utóbbiak ismét kétfélek: a) működhetnek vagy valamilyen kereskedelmi alapon szervezett vállalat melléközeme-ként, vagy pedig b) valamely hatósági idegenforgalmi szerv vagy más idegenforgalmi testület vagy egyesület mellé- vagy alárendelve.

Lehetne az önálló utazási irodákat általános, az akcesszoriosokat pedig speciális utazási irodáknak is nevezni, mert míg az előbbi rendszerint az utazás minden fájára kiterjed, minden-hova szervez utazásokat, addig az utóbbi tevékenysége területileg korlátozva van.

Az önálló utazási irodák számra nézve kisebbek ugyan, de jelentőségük sokszor igen nagy. Nem egyszer az egész világot behálózó szervezettel rendelkeznek, s bárhová utazik is az idegen, mindig szívesen keresi fel a már ismert irodát. Elég legyen itt a Thos. Cook & Son londoni, vagy az American Express Company newyorki cégek jóhírnevére és kiterjedt fiókrendszerére hivatkozni. Mindkettőt 1841-ben alapították.²⁵ Mivel a mai értelemben vett idegenforgalmat szinte bölcsőjétől végigkísérték, ennél fogva a tapasztalatokban gazdag cégek a maguk nemében páratlan rutinra tettek szert.

Az akcesszorios jellegű utazási irodák első csoportja a kereskedelmi vagy ipari vállalatok mellett működő utazási irodák. Itt elsősorban a közlekedési vállalatok által életre hívott utazási- és menetjegyi irodákat kell említenünk, amelyek a propaganda mellett az *utazás* technikai részét is lebonyolítják. Vasúttársaságok, hajózási vállalatok, autóbusz- és légi-közlekedési vállalatok, autókлубok, majd mind tartanak fenn ilyen irodákat a nagyvárosokban, közlekedési gócpontokon egyaránt. Ezek hatóköre már korlátolt és szervezete csak ritkán terjed ki több országra. Viszont belföldön sűrűbben vannak képviselőik, mint a nagy nemzetközi szervezeteknek.

A vonatkozó irodalomban több helyen találjuk annak a kihangsúlyozását, hogy a közlekedési vállalatoknak — mint-hogy ők látják a legnagyobb hasznát az idegenforgalomnak — áldozatot kell hozniuk az idegenforgalmi propaganda érdekében.

Szerintünk azonban ennek a túlságos hangsúlyozása nem helyes. A közlekedési vállalatok forgalomszerző tevékenysége nem altruista alapon történik, hanem azért foglalkoznak ezzel az üzletággal, mert hát érdekükben áll. A közlekedési eszközök között verseny áll fenn és ez szükségessé teszi a

²⁵ Bormann, A, dr.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. 128. o.

fokozottabb forgalomszerző tevékenységet. Ezt a feladatát pedig úgy látja el a közlekedési vállalat a legcélszerűbben, ha általános utazási- és menetjegyirodákat tart fenn, s ezáltal utasszerző és propaganda tevékenységét annál eredményesebben ki tudja fejteni, minthogy — miként a többi utazási iroda is — egyúttal kereskedelmi elvek alapján szervezett vállalat.

A közlekedési vállalatok mellett újabban mind több és több vállalat létesít utazási irodákat, így a sajtóvállalatok, amelyeknek olcsó és hatásos reklámeszköz áll rendelkezésükre (az újsághirdetés), szállítványozó vállalatok, amelyek kiterjedt nemzetközi hálózattal rendelkeznek, biztosító-társaságok, bankok, parcellázó vállalatok, stb. mint az utazás egy-egy részének specialistái (biztosítás, pénzváltás, telekvétel, stb.) tartanak fenn utazási irodákat.

Ezek jelentősége azonban nem ér fel az előbbi csoportba tartozó utazási irodákéval.

A második csoportot a hatósági idegenforgalmi szerv, vagy más idegenforgalmi testület vagy egyesület mellé-, illetve alárendelt utazási irodák képezik. Melléküzem jellegű utazási irodáknak tekinthetők azok is, amelyeket egy állam vagy törvényhatóság, vagy más idegenforgalmi testület vagy egyesület létesít és amelyek rendszerint más államban vagy törvényhatóságban székelve fejtik ki forgalomszerző tevékenységüket.

Ezek közül a hatóság által felállított és fenntartott irodák jelentősége igen nagy, hiszen úgy is tekinthetők egyúttal, mint az irányító szerv végrehajtó eszközei. Legtöbbször ugyanazon néven is szerepelnek, s így gyakran össze is tévesztik a köztudatban szerepüket. Első pillanatra altruisztikus alapon szervezetteknek lehetne gondolni őket, pedig az utazás technikai lebonyolításával ők is kommerciális elvek szerint járnak el.

Fontos, de csak a legújabb időkben felismert feladata az idegenforgalmi politikának és egyben az idegenforgalmi propaganda hatásos eszköze: idegenforgalmi szakemberek nevelése. Ez vonatkozik elsősorban az idegenvezetők kikép-

zésére, amely ma már minden számottevő idegenforgalmas államban meg van szervezve.

Általában beszélhetünk idegenvezetőkről és hegyiveze-főkről. Különösen ez utóbbiaknál kell a hivatottságra, a tudásra és tapasztalatra nagy súlyt helyezni. Erre vonatkozó törvényes rendelkezést Ausztriában már 1865-ben, Olaszországban 1889-ben találunk.²⁶

A tulajdonképpeni értelemben vett idegenvezetőipar csak később keletkezett és a szaktudást is csak később, legtöbb helyen csak alig néhány éve kell igazolni. A vezetettek száma szerint beszélhetünk egyéni- és társasvezetésről. Az egyéni vezetés speciális módja az ú. n. kurir vagy útimarsall szolgálatának igénybevétele, aki rendszeren nagyobb utazások alkalmával végigkíséri az utast egész útján és a helyi viszonyok ismeretében mindenütt ő készíti el az utazási tervet, gondoskodik szállásról, ellátásról, szórakozásról, közlekedési eszközről, egyszóval mindenre kiterjed a figyelme. Az utazásnak ez igen költséges módja, ezért rendszerint csak a vagyonosok veszik igénybe. Ez az iparág, egyrészt a gazdasági válság miatt lehetetlenné, másrészt az utazási irodák nemzetközi szervezete miatt feleslegessé válván, kihalásra van ítélve. Az idegenvezetésnek további fontos, holt eszközei az utikönyvek, a baedekerek is.

Fontos feladat az idegenforgalmi iparosok megfelelő szakképzése is. Ez is meg van ma már szervezve olyképpen, hogy az alsófokú oktatást a tanonciskolák adják, magasabb képzettséget pedig nemzetközi látogatottságnak örvendő szálloda-főiskolák (Lausanne, Düsseldorf, Luzern, stb.).

De nem kevésbé fontos, hogy az idegenforgalmas helyen lakók mindegyike tisztában legyen az idegenforgalom fontosságával, hogy az idegenekkel való érintkezés hasznára legyen lakóhelyük idegenforgalmának. Ennek legegyszerűbb módja volna, ha az idegenforgalom már az iskolában tanítás tárgyát képezné. Ez a javaslat nem új. Ausztriában már 1913-ban, az akkori közoktatásügyi miniszter, dr. v. Hussarek, rendelkezéssel kötelezővé, hogy az ifjúság az iskolákban az

²⁶ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 77. o.

idegenforgalom lényegével és jelentőségével megismerkedjék,²⁷ bár a rendelet a háborús években érvényét veszítette.

Ugyancsak Ausztria volt a kezdeményező a parasztok ezirányú kioktatásában is, amit azután Németország is átvett. Egy könnyű stílusban megírt humoroshangú nyomtatvány által történt ez az oktatás, amelynek kétségkívül jó hatása volt az idegenforgalomra.²⁸

Az idegenforgalomnak, mint tudománynak magasabb tudományos intézetekbe való bevezetése már nem ezt az elemi oktatást célozza, hanem az idegenforgalom elmélete és gyakorlatának minden ágára kiterjedve, a tudomány haladásán, a gyakorlat tökéletesítésén dolgozik. Ilyen volt a csak néhány évig fennálló berlini „Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr” és a római egyetemen már 1925-ben felállított idegenforgalmi tanszék (Centro di Cultura Turistica),²⁹ valamint az athéni egyetemen létesített Institut d'Études et Relations Touristiques.³⁰

²⁷ Morgenroth, W.: Fremdenverkehr. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena, 1927. IV. kiad. IV. k. 405. o.

²⁸ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 15. o.

²⁹ Mariotti, A.: Der Fremdenverkehr- und Hotel-Fachunterricht in Halién. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 1. sz. 12. o.

³⁰ Eghinitis, Nicolas D.: Fremdenverkehr in Griechenland. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 3. sz. 138. o.

IX.

Az idegenforgalmi statisztika.

Az idegenforgalmi statisztika feladata az idegenforgalom jelenségének és pedig lehetőleg úgy a belföldi, nemzeti, mint a külföldi, nemzetközi idegenforgalomnak számszerű megfigyelése, a megfigyelés eredményeinek módszeres feldolgozása és a mutatkozó általános jellegű törvényszerűségek megállapítása. Az idegenforgalmi statisztika célkitűzése meg-egyezik tehát a gazdasági statisztika általános célkitűzéseivel és ugyanakkor osztozik annak hibáiban, fogyatékosságában is. Az idegenforgalmi statisztikára különösen áll a gazdasági statisztikát általában jellemző megállapítás, hogy itt a tizedes-számok pontosak, az egész számok azonban tévesek.

Az idegenforgalmi politika tudományos megalapozása és az idegenforgalmi szervek munkásságának átfogó tervszerű irányítása érdekében feltétlenül szükséges az idegenforgalom jelenségét a számok tükrében feldolgozó, egyöntetű módszerrel felvett statisztika. Szükséges volna ez nemcsak az eddigi eredmények megállapítása végett, hanem azért is, hogy az egyes forgalomszerző akciók eredményéről számszerű tájékozódást nyerjünk, továbbá a jövőbeli propaganda-tevékenység irányításánál is a statisztikai adatok tájékoztatnak arról, hogy milyen viszonylatokban várható a forgalom emel-

kedése, a forgalomszerző tevékenység intenzitásának fokozása következtében.

Egyik oldalon áll tehát az idegenforgalmi statisztikának a népesedésnél különben is pontatlanabb és kevésbé ki-munkált, — a gazdasági statisztikához viszonyítva is — fejletlen volta, a másik oldalon pedig ott látjuk az idegen-forgalom minden szempontból egyre jobban fokozódó jelen-tőségét, ami erre a modern alakjában új társadalmi jelenségre már a tudományos érdeklődést is ráirányította. A fokozódó érdeklődés és az arra adott válaszok számszerű megbízhatóság szempontjából korántsem kielégítő volta közti eltérés érlelte meg az idegenforgalmi statisztika tökéletesítésére és egy-ségesítésére való törekvéseket.

Tudományos módszertani szempontból is tökéletes idegen-forgalmi statisztika rendszerének kiépítése és nemzetközi egységesítése terén Smutny Pál dr. cseh statisztikus kezdemé-nyezésére a Nemzetközi Statisztikai Intézet fejtett ki jelentős munkásságot. Az Intézet 1927-ben Kairóban tartott 17. ülésén foglalkozott először a kérdéssel és a probléma tanulmányo-zására külön bizottságot küldött ki, amely Caston Cadoux elnöklésével az Intézet 1927 december 29.-i ülésére terjesz-tette be két szakaszból álló határozati javaslatát.¹

Az idegenforgalmi statisztika egységes rendszerének ki-képzésénél nemcsak módszertani nehézségekkel kell meg-küzdeni, hanem mielőtt még a technikai nehézségekhez el-érkezniék, súlyos akadályként jelentkezik magának az idegen-forgalom fogalmának tökéletes szabatosággal körül nem határolt volta. Aszerint, hogy az idegenforgalom jelenségét hogyan, tágabban vagy szűkebb körre szorítva értelmezzük, változik az idegenforgalmi statisztika területe, tárgya, alanya, stb. Mielőtt az idegenforgalmi statisztika módszertani kérdé-seivel foglalkoznánk, arra kell szabatos feleletet adni, hogy a statisztikai felvétel szempontjából ki tekintendő idegen-forgalmi alanynak és az idegenforgalom jelensége mily gazdasági, szociális, kulturális és egyéb elemekből tevődik

¹ Thirring, G. dr.: Az idegenforgalmi statisztika problémái. Magyar Statisztikai Szemle 1929. 11. sz. 1143. o.

össze. Ezzel kezdte idevágó tudományos munkásságát a Nemzetközi Statisztikai Intézet is, amely a bizottsági jelentést követő vita eredményeinek összegezésékeképpen Colson elnök javaslatára a következő határozatot hozta:

„A Nemzetközi Statisztikai Intézet figyelembe véve, hogy minden államra nézve nagy jelentősége van, hogy szabatos áttekintése legyen a területére érkező külföldi látogatók számáról (aktív idegenforgalom) és arról az arányról, melyben saját lakói a többi országok idegenforgalmában részvesznek (passzív idegenforgalom), és mivel ez utóbbi számot valamely állam csak akkor ismerheti, ha valamennyi más állam az érkező idegeneket nemzetiségük szerint figyeli és kimutatja; figyelembe véve másrészt, hogy a munkakeresés céljából valamely államba érkező munkások periodikus és évszaki mozgalmi az időszaki bevándorlási statisztika területére tartoznak és nem a pillanatnyi mozgalmakba, hogy tehát eszerint ezen fajtájú idegeneket nem szabad belefoglalni azon kimutatásokba, amelyek a jelenlegi ajánlás tárgyát képezik, viszont a kereskedelmi utazók nehezen különböztethetők meg a turistáktól és így belefoglalandók a jelzett statisztikába, de amennyiben lehetséges, külön olvastassanak meg.

A Nemzetközi Statisztikai Intézetnek az a nézete, hogy helyénvaló, ha az összes államokat, amelyekben a nem kereseti céllal érkező idegenek forgalmának bizonyos jelentősége van, felhívja, hogy ezen forgalomról rendszeres évi statisztikát vezessenek az alábbi elvek szerint:

1. Hogy ez a tervzet megvalósulhasson, az államoknak elvileg szabadságukban áll a már létező eljárásokat alkalmazni, amelyek nekik lehetővé teszik, hogy eredményt érjenek el a legcsekélyebb áldozat árán.

2. Ez a statisztika az adott esetek szerint többé-kevésbbé teljes eljárással készülhet, az alábbi módzatok alapján:

a) azon államoknak, melyeknek erősen fejlett idegenforgalmuk van, érdekükben van, hogy az idegenek számával együtt tartózkodásuk tartamát is kutassák;

b) a többi államok szorítkozhatnak egyszerűen az utasok számára vonatkozó adatokra, kiegészítve ezeket, ha lehetséges azon helyek (localités) számával, amelyekben időztek.

3. Az egyedüli feltétel, hogy minden állam egész területére vonatkozólag közölje az idegenforgalom eredményeit a látogatók rendes lakóhelye (állama) szerint. Ez az osztályozás minden államra terjedjen ki, kivéve azokat, amelyekben az idegenek száma nagyon csekély. Azonban ez utóbbiak is felsorolandók a kiadványban. Az olyan államokból eredő idegenekre vonatkozó sommás eredmények, akiknek jelenléte más államokban megállapított, kívánságukra velük közlendők.²

Ez a javaslat tehát olyképpen állapítja meg az idegenforgalom alanyainak körét nemzetközi vonatkozásban, hogy minden állam területére érkező külföldi látogatók számához hozzászámítja a kereskedelmi utazókat, de levonja a munkakeresés céljából valamely államba érkező munkások periodikus és évszaki mozgalmait.

Ez a meghatározás azonban távolról sem határolja körül a fogalmat, mert nyitva hagyja azt a legsúlyosabb kérdést, hogy ki teszi ennek a forgalomnak a zömét? „Az állam területére érkező külföldi látogatók (visiteurs étrangers)” fogalommeghatározása nagyon tág, még az említett szűkítés ellenére is. De miért tágítja ezt a kereskedelmi utazók hozzávételével, hiszen ezek forgalma benne van a fent idézett „az állam területére érkező látogatók” fogalmában. Valószínűnek kell tarfanunk, hogy ebben a meghatározásban a „látogatók” szón van a hangsúly. De akkor milyen elbírálás alá essenek a más kereseti célzattal érkezők? A valószínű felfogás itt az, hogy a megkülönböztetés nehézségére való tekintettel, per analógiám, ezek is beletartoznak a statisztikába.

Hogy mennyire nem felelt meg ez a határozat az egységesítés követelményének, arra nézve jellemző, hogy az eljárás azóta sem lett egyöntetűbb, aminek igazolására legyen szabad egy-két példát felhoznunk.

Winkler a tulajdonképpeni idegenforgalmat a következő jelenségekben látja: 1. átutazóforgalom, 2. szórakozási cél-

² Bulletin de Institut International de Sfatistique. Tome XXIII. 1. livre. 213. o. (Thirring fordítása.)

zattal nyaralóhelyre, tengeri fürdőre történő utasforgalom.³ Ezt a meghatározást túl szűknek tartjuk és — Winkler szándékának is megfelelően — inkább csak a vándormozgalom fogalmának szűkítésére, mint az idegenforgalom jelenségének körülhatárolására alkalmasnak.

Thirring Gusztáv szerint az idegenforgalom két fontos kritériuma, mint már láttuk: 1. az idegen helyen való tartózkodásnak ideiglenes (átmeneti) jellege, 2. az állandó kereseti szándék hiánya. Az első kizárja az idegen tanulóknak, az állást vállaló alkalmazottaknak, a katonai szolgálatra bevonulóknak az idegenforgalomba való befoglalását, a másik távoltartja onnan az idegenből érkező összes munkakeresőket, cselédeket, a vidékről vagy külföldről érkező házi- és nevelői alkalmazottakat és mindazon egyéb foglalkozású egyéneket, kik kereset, életfenntartás céljából tódulnak a városokba. Ezzel a negatív tétellel kell csökkenteni az idegenforgalmas helyet felkereső idegenek számát, hogy megkapjuk a „minősített idegenforgalmat”, amelynek főbb kategóriáit fel is sorolja.⁴

Thirring tehát már erősen megszorítja a fogalmat, sőt talán olyan kategóriákat is kirekeszt az idegenforgalomból (például idegen tanulók), amelyeket mi odatartozóknak vettünk és amelyeknek idegenforgalmi jellegét ő is elismeri ugyan, de tartózkodásuk huzamos volta miatt zárja ki a fogalmi körből. Adós marad azonban annak a határnak megvonásával, amely megjelölné, hogy hol válik az átmeneti tartózkodás huzamossá.

A statisztikusok véleménye az idegenforgalom alanyát és ezáltal körét illetőleg annyira eltérő, hogy meddő kísérletnek látszik a különböző felfogások összeegyeztetése. A közös nevezőre hozásnak sok eredménnyel nem kecsegtető kísérlete helyett tehát az idegenforgalom fogalmának általunk adott meghatározásából indulunk ki, kiemelve azokat a fogalmi jegyeket, amelyek statisztikai szempontból is döntőek a felvétel körének megállapításánál.

³ Winkler, W. dr.: Grundriss der Statistik. II. rész, 113. o.

⁴ Thirring, G. dr.: Az idegenforgalmi statisztika problémái. Magyar Statisztikai Szemle 1929. 11. sz. 1133. o.

Utalva az idegenforgalom fogalmának tisztázásával kapcsolatban előbb elmondottakra, a magunk *részéről* az idegenforgalom jelenségét — „Az idegenforgalom fogalma” című fejezetben, részleteiben is kifejtett és megokolt — következő ismérvek alapján gondoljuk statisztikai célzattal is meghatározni. Eszerint tehát az idegenforgalom jelenségét és így az idegenforgalmi statisztika tárgykörét is meghatározó jegyek:

1. Állandó lakhelytől való eltávozás;
2. átmeneti jellegű tartózkodás;
3. bármilyen, így kereseti célzatú utazás is;
4. békés szándék.

Lássuk ezek után az idegenforgalmi statisztika mai helyzetét, a hibaforrásokat és a jövő fejlődés irányát részleteiben is.

Ami a felvétel módját illeti, az általában kétféle lehet, primár és secundár. Primár alatt a kifejezetten idegenforgalmi statisztikai céllal történő adatgyűjtést értik, míg a secundár felvétel a más, leginkább rendészeti céllal történő adatgyűjtés anyagára támaszkodik. A gyakorlatban, nyilvánvalóan költségkímélés céljából, a secundár módszer a legelterjedtebb, melynek kedvezőtlen voltát a statisztikusok nem mulasztják el kihangsúlyozni.

Thirring Gusztáv rámutat arra, hogy az idegenforgalmi statisztika túlnyomólag a rendőrség nyilvántartásaiból meríti az adatokat, amelyek azonban nem statisztikai, hanem elsősorban rendészeti célokat szolgálnak és ez okból nem képesek azt az anyagot nyújtani, amely a modern igényeknek megfelelő idegenforgalmi statisztika összeállítására szükséges és alkalmas.⁵

Ugyanezen az állásponton van Maximilián Meyer, aki szerint a mai idegenforgalmi statisztika adatgyűjtése a szállodáknak a rendőrség részére készített bejelentésein nyugszik *s ezi* a helyzetet, különösen a szálloda-adó eltörlése óta

⁵ Thirring Gusztáv dr.: Az idegenforgalmi statisztika problémái. Magyar Statisztikai Szemle 1929. 11. sz. 1132. o.

tarthatatlannak tartja, mert annak pontossága a szállodások megértésétől függ.⁶

A Nemzetközi Statisztikai Intézet említett határozatában az adatgyűjtés módjának kérdését teljesen az érdekelt államokra bízta.

A megfigyelési szempontok csoportosítása, vagyis, hogy az adatfelvételnél milyen minőségi elemekre kell figyelemmel lenni, országonként igen eltérő.

A Nemzetközi Statisztikai Intézet idézett határozata első szakaszának második pontja a következőket rendeli:

„a) Azon államoknak, melyeknek erősei fejlett (largement developpe) idegenforgalmuk van, érdekükben áll, hogy az idegenek számával együtt tartózkodásuk tartamát is kutassák;

b) a többi államok szorítkozhatnak egyszerűen az utasok számára vonatkozó adatokra, kiegészítve azokat, ha lehetséges, azon helyek (localités) számával, amelyeken időztek.”⁷

A határozati javaslat el nem fogadott, csak a kérdéssel tüzetesebben foglalkozó államok figyelmébe ajánlott II. szakasza már sokkal precízebben megjelöli, hogy a felvétel leg-
alább a következőkre terjedjen ki:

„Idegenek neve, lakóhelye, a származási hely megjelölése és végül az I. szakasz 3 a) pontjában jelzett államok részére (amelyeknek erősen fejlett idegenforgalmuk van) az érkezés és az elutazás napja. A két nap közötti különbség adja az idegen tartózkodásának tartamát, mérve az ott eltöltött éjszakák számát.

Ezen adatok alapján megállapítandó a forgalom helyi összege, még pedig évenként vagy évszakonként közlendő:

a) a látogatók száma,

b) az I. szakasz 3 a) pontjában jelzett államok részére a tartózkodás tartama, mindkettő (a és b) az utasok állandó lakhelye szerint osztályozva.

⁶ Meyer, Maximilián dr.: Genügf unsere Fremdenverkehrsstatistik den Anforderungen, die man an sie zu stellen haf? Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/32. 2. sz. 33. o.

⁷ Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIII. 1. livre, 218. o. (Thirring fordítása.)

A helyi összegekből alkotandó az állam egész területére vonatkozó főösszeg, amely magában foglalja:

a) az egyéni érkezések összegét az államban megfordult összes idegenek után: ebben minden idegen annyszor van számbavéve, ahányszor egy vagy más helyen éjjelezés céljából megállapodott;

b) az I. szakasz 3 a) pontjában jelzett államokban ezenkívül a látogatók által eltöltött éjjelekre vonatkozó adatokat, mindkettő (a és b) az utasok állandó lakóhelye szerinti osztályozással.

Az I. szakasz 3 a) pontjában jelzett államok a különböző országokból érkező utasokat egyúttal az eltöltött éjjelek számát kifejező csoportokba is osztják. Ajánlatos minél több ily csoport felállítása.”⁸

Ezeknek az adatoknak felvétele, feldolgozása és közlése már elegendő támpont volna az idegenforgalom nagyságának megállapítására, sőt a passzív idegenforgalomra vonatkozólag is megfelelné. A helyzet azonban — sajnos — még ma is az, hogy nem sok állam van, amely az adatokat ebből a szempontból feldolgozta volna. Inkább csak egyes partikuláris helyek dicsekedhetnek ilyen részletes statisztikával, mint például a bajor állam; Budapest, néhány fürdőhely, stb.

Winkler, aki az idegenforgalmi statisztikát csak a fizetési mérleg statisztikája keretében tárgyalja, a következőket jegyzi meg:

„Az idegenforgalmi statisztikában egy országot felkereső idegenek száma tartózkodási idejükkel egyetemben állapítható meg. Ezenkívül kívánatos célja az idegenforgalmi statisztikának az idegenek rendszeres időszakokban a legfontosabb idegenforgalmas helyek szerinti, a származási ország, valamint a szálláshely szerinti (fogadók, pensiók, szanatóriumok, magánlakások szerinti) részletezése.”⁹

Hogy a tényleges helyzet ezen a téren miként alakult, erre vonatkozólag nagy vonásokban ismertetjük az idegenforgalmi statisztika állását azokban az országokban, amelyek

⁸ Bulletin de l'Institut International de Sfatistique. Tome XXIII. 2. livre. 504—505. o. (Thirring fordítása.)

⁹ Winkler, W. dr.: Grundriss der Statistik. II. rész, 197. o.

idegenforgalmi ipara nagymúltú, fejlett iparág és az idegenforgalom már tradicionális jelenségének döntő súlya van a gazdasági össz-helyzetkép kialakításánál.

Németországban az volt a helyzet, hogy a felvétel 11 különböző helyen (a tagállamok statisztikai hivatalainál és az egyes városok statisztikai hivatalainál) történt nem egységes eljárással és több-kevesebb részletességgel. A legrészletesebb volt a felvétel Bajorországban, ahol a Bajor Statisztikai Intézet nagynevű vezetőjének, dr. Zahn Frigyesnek kezdeményezésére nemcsak a legrészletesebb, de a legrégebb idegenforgalmi statisztikával is rendelkezett, amennyiben területén már 1911 óta rendszeres felvétel történt.¹⁰

A Deutsches Statistisches Reichsamt a beszolgáltatott adatokból 11 tipikus idegenforgalmas hely forgalmát állapította meg és közölte. Ez az összeállítás csak az idegenek számát, származási helyüket (az európai forgalmat nagyrészt országonként részletezve) tartalmazta, de már nem terjedt ki sem az eltöltött éjjelek számára, sem pedig a szálláshelyek, szobák, ágyak számára. így ez az összeállítás használhatatlan volt.¹¹

A német propagandaügyi minisztérium legújabb rendelete következtében Németországban is megvalósult az egységes idegenforgalmi statisztika. A Statistisches Reichsamt e rendelet értelmében havonkénti kimutatást közöl az 500 legfontosabb idegenforgalmas hely forgalmáról és egy fél-évenkénti összeállítást, amely mintegy 2500 német idegenforgalmas hely forgalmát tartalmazza. A kimutatás kiterjed: az idegenek számára, eltöltött éjjelek számára, valamint az idegenek tartózkodási idejére és pedig különveve a bel- és a külföldiekét, az utóbbiakat nemzetek szerint is.¹²

Ausztria is kedvező helyzetben van az idegenforgalmi statisztika szempontjából. Havonként kapunk adatokat az ide-

¹⁰ Schuhwerk, Franz dr.: Die Methodik in der deutschen und österreichischen Fremdenverkehrsstatistik. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 3. sz. 98. o.

¹¹ Schuhwerk, Franz dr.: Die Methodik in der deutschen und österreichischen Fremdenverkehrsstatistik. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 3. sz. 102. o.

¹² Revue Internationale „Hotel“. 1936. 20. sz. 178. o.

gének számáról és az eltöltött éjjelek számáról; évenként a származási országok szerinti forgalomról és az eltöltött éjszakák számáról. Ezenkívül ugyancsak évenként az augusztus 1-i állapot szerint felvétel történik a következő üzemekről és az abban az idegenek rendelkezésére álló ágyak számáról:

a) fogadók és vendéglők, b) menedékházak, c) kórházak, szanatóriumok, d) egyesületi otthonok, e) idegenek rendelkezésére álló magánlakásokról.¹³ Ausztria egyike azon kevés államoknak, amelyeknek idegenforgalmi statisztikája megfelel az Institut International de Statistique javaslatának.¹⁴

Olaszországban az E. N. I. T. (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche) nagynevű igazgatója, Mariotti professor karolta fel az idegenforgalmi statisztikát, amelynek egyetlen hiányossága az volt, hogy a nemzetek szerinti összeállítás csak szám szerint történt,¹⁵ azonban 1930-tól már teljes statisztikával rendelkezik.¹⁶

Svájcban a régebbi adatok hiányosak voltak, a legpontosabban a fürdőhelyek statisztikája volt felvéve, de ez sem mutatta ki a külföldiek forgalmát nemzetek szerint, az eltöltött éjjelek számával.¹⁷ A mostani adatgyűjtés a szállásadással iparszerűen foglalkozó iparokra kötelező.¹⁸ A felvétel 34 helyen történik¹⁹ és kiterjed az idegenek származási országára (állandó lakhely irányadó), eltöltött éjjelek számára, nemzetiség szerint is.²⁰

Magyarországon az egész ország területét felölelő adatgyűjtés — sajnos — még nincs megvalósítva. Csupán a köz-

¹³ Schuhwerk, Franz dr.: Die Methodik in der deutschen und österreichischen Fremdenverkehrsstatistik. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 3. sz. 103. o.

¹⁴ Zahn, F.: Zur Frage der Fremdenverkehrsstatistik. Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIV. 2e livre. 34. o.

¹⁵ Zahn, F.: Zur Frage der Fremdenverkehrsstatistik. Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIV. 2e livre. 34. o.

¹⁶ Mariotti: Die Statistik des Fremdenverkehrs in Italien. Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/32. 4. sz. 110. o.

¹⁷ Zahn, F.: Zur Frage der Fremdenverkehrsstatistik. Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIV. 2e livre. 35. o.

¹⁸ Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. sz. 32. o.

¹⁹ Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 2. sz. 6. o.

²⁰ Glücksmann, R.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. 5. o.

egészségügyi statisztika keretében van a fürdő- és egyéb gyógyhelyekre vonatkozó felvétel. Ezeket az adatokat a Kiadó-tulajdonosoknak, bérlőknek vagy az igazgatóságnak kell évenként egyszer kiállítani az egész év forgalmáról. E statisztikában állandó vendégnek számít, aki a fürdőtelepen legalább egy hétig tartózkodott, aki ennél kevesebb ideig, de legalább egy éjjelt ott töltött, az ideiglenes vendég. Akik meghalás nélkül fordulnak meg a fürdőhelyen, azok nem vétetnek számba. Külön mutatják ki a belföldi és a külföldi fürdővendégek számát.²¹

Az 1933/34. év óta szerepel a vámhatáron át közlekedő gépjárművek országos statisztikája is.²²

Sokkal pontosabb és részletesebb a Budapest Székesfőváros idegenforgalmára vonatkozó adatgyűjtés. Nemcsak 3 nemzetközi követelményeknek felel meg, hanem azon túlmenőleg is olyan részletes és rendszeres kimutatásokkal rendelkezünk, amelyekkel kevés idegenforgalmas hely dicsekedhetik.

Bár a felvétel csak a szállodákban és pensiókban megszállt idegenekre terjed ki, a rendőri bejelentések alapján mégis rendelkezünk a magánlakásokban megszállottak számáról is hozzávetőleges adatokkal, sőt bizonyos támpontok alapján (cserevonatok, filléres-vonatok, nemzetközi vásár forgalma, stb.) becslésszerűen az átutazó forgalom is megvan állapítva. A vidék idegenforgalmát a szállodák és fogadók adatai alapján hozzávetőlegesen meg lehet állapítani.²³

²¹ A magy. kir. miniszterelnöknek az 1932/33. évi hivatalos statisztikai munkaterv tárgyában az országgyűlés elé terjesztett jelentése. 4. o.

²² A magy. kir. miniszterelnöknek az 1933/34. évi hivatalos statisztikai munkaterv tárgyában az országgyűlés elé terjesztett jelentése. 5. o.

²³ Az adatokat rendszeresen közlik: Havonkint, a havi és napi érkezéseket, a külföldi forgalomban államok, a belföldiben törvényhatósági városok szerint, az eltöltött éjjelek száma szerint: A Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala kiadványában megjelenő: Budapest Székesfőváros Statisztikai Havi füzetei. Az évi számszerű forgalmat: Illyefalvi I. Lajos dr.: Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási évkönyve. Az évi idegenforgalom gazdasági eredményét: Zilahy D.—Markos B.: „Jelentés Budapest 19 . . évi idegenforgalmáról és az 19 . . év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről” című évenként megjelenő munkájukban teszik közzé.

Ami az idegenforgalmi statisztika teljességét illeti, ez az a területe az idegenforgalmi statisztikának, amely talán a legtöbb követelményt támasztja. Sem a felvétel tárgyát képező helyek számasságát, sem az ezekben felvett idegenforgalmi alanyoknak a ténylegeshez viszonyított számát tekintve, a legtöbb idegenforgalmas országban a felvétel teljessége nem kielégítő.

A már említett Cadoux-féle tervezet intézkedett Ugyan erről a kérdésről, amennyiben a II. szakasz 2. pontja így hangzott:

„E célból (idegenforgalmi statisztika felvétele céljából) kiválasztandók az idegenek által látogatott helyek, melyeknek köre lehetőleg annyira kiterjesztendő, hogy a hézagok minél kisebbek legyenek.”²⁴

A javaslat végső formulázása azonban még ezt az általánosságban mozgó irányelvet is kihagyta és egyáltalában nem érinti ezt a problémát.

Ennek eredményeképp teljesen az illető államokra van bízva, hogy a felvételt mely helyekre terjesszék ki.

Így azután sokszor előáll az a helyzet, hogy egy-egy állam idegenforgalmát csak egy-egy város idegenforgalma jelzi. (így Dániában csak Koppenhága forgalma ismeretes)

Legpontosabb a nagyvárosok idegenforgalma, azután a fürdő- és üdülőhelyek forgalma.

Mint említettük, nagy fontossággal bír az a körülmény is, hogy a megfordult idegeneket mennyiben tudja ez a statisztika megragadni.

Szabó Béla dr. szerint a fürdősfatisztikák pontatlanságát a következő okok magyarázzák:

1. a kötelező bejelentés eltitkolására való törekvés a bejelentőlapok díja mellett;

1. a kúrtaxa iránt megnyilvánuló ellenszenv;

2. a kötelező bejelentés elmulasztásával sokan az adófizetést igyekeznek megkerülni;

²⁴ Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIII. 2e livre. 504. o. (Thirring fordítása.)

4. elriasztják az idegeneket a bejelentéssel járó terhek is (a bejelentőlapokat csak az adóívekkel egyidejűleg, rendszerint évenként egyszer kézbesítik, sokszor egyáltalán nem).²⁵

Amíg az idegenforgalmi statisztika eddig tárgyalt részei nagyrészt számításon alapulnak, addig az idegenforgalom gazdasági eredményét megállapító statisztika már csak becslésre támaszkodhat s így a kapott eredményt még nagyobb óvatossággal kell kezelnünk.

Az idegenek által elköltött összeg a következő tételekből adódik: 1. az idegenek belföldi útiköltsége, 2. szállás, ellátás költsége, 3. egyéb kiadások (szórakozás, vásárlás stb.).

Az útiköltség nagyságának megállapítása végett rendszerint egy fiktív összeget vesznek, tekintetbe véve az útvonalak különbözőségén kívül, a közlekedési eszköz, kocsiosztály, menetdíjak, eltérő voltát is, úgyhogy valamennyi szempont figyelembentartása mellett a valóságnak megfelelő átlag megállapítása szinte lehetetlen.

A szállás és ellátás költségeit a szálloda-statisztika alapján állapíthatjuk meg úgy, hogy a kategóriánkénti átlagköltséget megszorozzuk az egyes szállodatípusokban megszállott idegenek számával és a kapott szorzatokat összeadva, osztjuk az összes vendég számával.

A magánlakásokban megszállott idegenek napi költségét a legalacsonyabb szállodakategória átlagárának felére, a csak átutazókat negyedére lehet számítani.²⁶

Egyéb kiadások (szórakozás, vásárlás, közlekedés, trafik, borbély, stb.) címén a lakás és ellátás költségének szállodakategóriák szerinti kiadások 100, 75, 50, illetve 25%-át lehet venni,²⁷ amely tapasztalati arány körülbelül meg is felel a valóságnak, míg mások minden kategóriában 100%-ot számítanak ezen a címen.²⁸

²⁵ Szabó Béla dr.: A fürdőstafisztika kérdései. Magyar Statisztikai Szemle. 1936. 5. sz. 452. o.

²⁶ V. ö. Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 39. oldal.

²⁷ Fellner Frigyes: Csonka-Magyarország nemzeti jövedelme. 73. o.

²⁸ V. ö. Zilahy D.—Markos B.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. 40. o.

Ez azonban csak az aktív idegenforgalomra vonatkozik. A passzív idegenforgalom gazdasági értékének megállapítása még nagyobb nehézségbe ütközik.

Ha minden országban megvalósulna az aktív idegenforgalom egységes, a fenti elvek szerinti felvétele, a megfelelő adatokból rekonstruálni lehetne a passzív idegenforgalom nagyságát is. A mai helyzet azonban még nem alkalmas arra, hogy ilyen módon állapítsuk meg a külföldre távozó belföldi utasok számát.

Érdekes és újszerű eljárással állapítja meg Fellner professzor Csonka-Magyarország passzív idegenforgalmát.²⁹ Kiindulva abból, hogy az összes belföldi menetjegyirodákban eladott külföldi menetjegyszelvények értéke 11.35%-kal volt nagyobb, mint a külföldi irodákból magyar jegyekért befolyó összeg, az ellenkező irányú forgalmat minőségileg egyenlőnek véve, az aktív idegenforgalomra megállapított összeget 11.35%-kal emelve, megkapjuk a passzív idegenforgalom gazdasági eredményét.

A fentiekben rámutattunk az idegenforgalom jelenségének és ezen keresztül az idegenforgalmi statisztikának rendkívüli fontosságára, hogy megérthessük a statisztikai szerveknek állandóan napirenden lévő törekvését, amely egységes és pontos idegenforgalmi statisztika felállítását célozza. De láttuk egyúttal azt is, hogy ez a törekvés mindezideig meddő maradt és nem sikerült megszüntetni az idegenforgalmi statisztikában uralkodó anarchiát, bár megvan a remény, hogy az államok egymásrautaltsága előbb-utóbb meg fogja teremteni a kívánt egységet.

Ogilvie professzor³⁰ az idegenek száma és tartózkodási ideje megállapítására azt a Nagy-Britanniában az átutazó kivándorlók nyilvántartására már bevezetett rendszert ajánlja, hogy a határátlépéskor kapjon az idegen egy két részből álló nyomtatványt, amelyet a belépés dátumával ellátnak s egyik felét mindjárt, a másikat pedig a kiutazáskor kellene

²⁹ Fellner Frigyes dr.: Csonka-Magyarország nemzeti jövedelme. 76. o.

³⁰ Ogilvie, F. W.: Messungsmethoden für die Aufenthaltsdauer von Touristen. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 3. sz. 69. o.

az aznapi kelettel ellátva leadni. Ha a két részt megint egybevennék, csak le kellene olvasni az idegen tartózkodását.

Ennek a rendszernek azonban több hátránya van. Egyrészt nehézséget okozna a két különböző időben és legtöbbször helyen leadott rész összekeresése, másrészt nem lehet az idegent megterhelni a nyomtatvány oly hosszú megőrzésével.

Az idegenforgalmi statisztika jövőjét nem a mai adatgyűjtő módszerek jelzik, hanem az USA-ban és Kanadában már 1927 óta sikerrel alkalmazott kérdőív-módszer. Európában az északi államokban, Finnországban³¹, Svédországban,³² és Norvégiában³³ is a határon, kérdőívek kitöltésével, történik a felvétel. Ebben kell látnunk a jövő fejlődés irányát, ennek lehetőleg egyszerű, de a célnak megfelelő módjában.

Erre vonatkozó elgondolásunk a következő volna: Minden utas útleveléhez bizonyos számú szelvényből álló két különböző színű lap volna csatolandó, amelyet az útlevelét kiállító vagy meghosszabbító hivatalnál kapna. Az egyik fajta szelvényen, a „kezdő-szelvény”-en csupán egy szó volna nyomtatva: az utas állandó lakóhelye. Ebből a szelvényből kellene egyet leadnia a kilépő belföldi és ugyanilyet a belépő külföldi határállomáson.

A másik szelvényt, a „befejező-szelvényt” akkor kell leadnia, amikor elhagyja az állandó lakhelyétől különböző állam területét. Ezen a szelvényen három kérdésre kellene felelnie: 1. állandó lakhelye (itt nyomtatva állna, mint az első szelvényen az állandó lakhelye), 2. hány napig tartózkodott abban az országban, amelyből most kilép és 3. mennyit költött ott?

Az utasnak tehát az első kérdésre egyáltalában nem, a másodikra egy számmal, a harmadikra egy számmal és egy valutaegység jelével kell felelnie, tehát a válaszadás nemzetközi lenne.

³¹ Sandberg, Borje: Die erste Turisfensstatistik Finnlands. Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/32. 1. sz. 21. o.

³² Persson, F. dr.: Schwedische Fremdenverkehrsstatistik 1925—1929. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 3. sz. 132. o.

³³ Der Fremdenverkehr in Norwegen, 1931. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 4. sz. 123. o.

Az állandó lakóhelyére visszatérő, tehát belföldi, a vissza-beutazásnál is „kezdő-szelvényt” adna le. Egyrészt ugyanis a „befelejő-szelvény” kérdései nem volnának alkalmasak az egész passzív forgalom eredményének megállapítására, másrészt pedig az adóztatástól való félelem a belföld számára leadandó bevállásnál nagyobb lévén, helytelen bevállásokra vezetne. A passzív forgalom nagyságát, — mint látni fogjuk, — másképpen állapítjuk meg.

A határállomáson az útlelvizsgáló vagy esetleg külön statisztikai tisztviselő gyűjtene urnába a leadott szelvényeket, amelyeket utólag keletbélyegzővel látna el.

Az utasnak tehát annyi szelvényt kellene leadnia, ahány állam határát átlépi. Ezzel az aránylag egyszerű és olcsó módszerrel a statisztika a következő adatok birtokába juthatna:

Aktív forgalom:

1. A belföldre érkezett külföldiek száma.
2. A belföldről távozó külföldiek száma.
3. A belföldön egy bizonyos időben tartózkodó külföldiek száma.
4. A külföldiek által eltöltött összes éjjelek száma.
5. A külföldiek átlagos itt-tartózkodása.
6. A külföldiek által belföldön kiadott összeg.
7. 1 külföldi által belföldön kiadott összeg.

Passzív forgalom:

8. A külföldre távozó belföldiek száma.
9. A külföldről visszatért belföldiek száma,
10. A külföldön tartózkodó belföldiek száma egy bizonyos időben.
11. Belföldiek külföldön eltöltött összes éjjelezése.
12. Belföldiek külföldön eltöltött átlagos éjjelezése.
13. Belföldiek által külföldön elköltött összeg.
14. Belföldi által külföldön elköltött összeg.

Közvetlenül, számlálással kapjuk az 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10. számú összeállítások adatait. A 11., 12., 13., 14. számú kimutatások a külföldi megfigyelési adatok rendelkezésre bocsájtásából volnának összeállíthatók, hiszen az aktív idegenforgalmat megállapító kimutatások nemzetiség szerint elkülönítve is megkaphatók. Az adatoknak ezt a kölcsönös kicserélését az Institut International de Statistique fent közölt határozata végleges szövegének 3. pontja is biztosítja.

A külföldiek átlagos tartózkodását nemcsak a szelvényrendszer alapján állapíthatjuk meg, hanem csupán az érkezések és elutazások számának ismeretében is megállapíthatjuk. Az edinburghi egyetem közgazdaságtani professzora, Ogilvie, 1933-ban megjelent munkájában két módszert is ismertet az átlagos tartózkodás kiszámítására.³⁴

1. A népszámlálási mód (professzor Bacchi módszere). Jelentse n egy bizonyos időpontban (például december 31.-én) az államban tartózkodó összes külföldiek számát és m egy azt követő időpontban (például január 31.-én) itt-tartózkodó külföldiek számát. Jelöljük továbbá a -val ezen idő alatt (december 31—január 31) érkezett külföldiek számát és p -vel az ugyanebben az időben elutazottak számát. Ebben az esetben az országban tartózkodó idegenek száma $\frac{n+p}{2}$, a cserélődés átlaga $\frac{n+p}{2}$ lesz. Az átlagos itt-tartózkodás pedig a kettő hányadosa, vagyis $\frac{m}{\frac{n+p}{2}}$ lesz.

2. mód. Bejövő és kimenő határmódszer (in-and-out lag method). Lényege a következő:

Egy bizonyos idő alatt érkező idegeneknél meg kell állapítani egy átlagnapot, amely helyettesíti minden érkezés dátumát; ugyanígy megállapítva az elutazás középdatumát, a kettő közt lévő napok száma adja az átlagos tartózkodást.

A számítást legcélszerűbben Ogilvie numerikus példáján mutatjuk be. Tegyük fel, hogy valamely idegenforgalmas helyen havonként a következő érkezések és elutazások történtek:³⁵

³⁴Ogilvie, F. W.: The Tourist Movement.

³⁵Ogilvie, F. W.: The Tourist Movement. 25. és köv. o.

| Hónapok | Érkezések (100) | Elutazások (100) |
|---------------------------|--------------------|---------------------|
| Január | 239 | 190 |
| Február | 174 | 171 |
| Március | 247 | 264 |
| Április | 352 | 272 |
| Május | 389 | 328 |
| Június | 525 | 416 |
| Július | 735 | 669 |
| Augusztus | 647 | 772 |
| Szeptember | 500 | 548 |
| Október | 334 | 362 |
| November | 226 | 241 |
| December | 205 | 265 |
| Összesen | 4.573 | 4.498 |

A legtöbb érkezés júliusra esik s így célszerűségi szempontból válasszuk kiindulási pontul például június 30 július 1-et. Most helyezzünk minden számot a megfelelő hónap közepére. A júniusi számok, így június 15/16-ra kerülnek, tehát $\frac{1}{2}$ hónappal hátrább, mint a kezdő időpont, vagyis szoroznunk kell mínusz $\frac{1}{2}$ -el. A májusi számok $\frac{3}{2}$ hónappal esnek hátrább a kiindulási pontnál, tehát mínusz $\frac{3}{2}$ -el kell szoroznunk, stb. A júliusi adatokat július 15/16-ra helyezvén plusz tüllel, az augusztusit plusz $\frac{1}{2}$ -el kell szorozni. A kapott részletszorzatokat összevonva egy számot kapunk, melyet elosztva az összes érkezések és elutazások számával, két törtszámot nyerünk. Ezen számokat 30-al szorozva és előjelük szerint a kezdőidőponthoz igazítva, megkapjuk az átlagos érkezési és elutazási napokat. E kettő különbsége az átlagos tartózkodási idő.

Az említett adatokra vonatkozó számítási táblázat a következő képet mutatja:

| Hónapok | Érkezések (100) | Szorószám | Eredmény | Elutazások (100) | Eredmény |
|------------|--------------------|-----------|----------------|---------------------|----------------|
| Január . | 239 | — 11/2 | — 1.315 | 95* | — 440 |
| Február . | 174 | — 9/2 | — 783 | 171 | — 769 |
| Március . | 247 | — 7/2 | — 865 | 264 | — 924 |
| Április . | 352 | — 5/2 | — 880 | 272 | — 680 |
| Május . | 389 | — 3/2 | — 584 | 328 | — 492 |
| Június . | 525 | — 1/2 | — 263 | 416 | — 208 |
| | | | <u>— 4.690</u> | | <u>— 3.513</u> |
| Július . . | 735 | 1/2 | 368 | 669 | 334 |
| Augusztus | 647 | 3/2 | 971 | 772 | 1.158 |
| Szeptember | 500 | 5/2 | 1.250 | 548 | 1.370 |
| Október . | 334 | 7/2 | 1.169 | 362 | 1.267 |
| November | 226 | 9/2 | 1.017 | 241 | 1.084 |
| December | 103* | 11/2 | 567 | 265 | 1.457 |
| | <u>4.471</u> | | <u>5.342</u> | <u>4.403</u> | <u>6.670</u> |
| | | | <u>— 4.690</u> | | <u>— 3.513</u> |
| | | | 652 | | 3.157 |

Átlagos érkezési nap:

$$\frac{652}{4.471} = 0.15 \times 30 = 4.5 =$$

= 5 nap a kiindulási időpont után, azaz július 5.

Átlagos elutazási nap:

$$\frac{3.157}{4.403} = 0.71 \times 30 = 21.3 =$$

= 21 nap a kiindulási időpont után, azaz július 21.

Átlagos tartózkodási idő július 5—július 21-ig, azaz 16 nap!

A most elmondottak csak a külföldiek idegenforgalmára vonatkoznak, de nem alkalmasak a belső idegenforgalom nagyságának számszerű kimutatására, amely pedig szintén igen fontos része volna az idegenforgalmi politikának.

Az eljárás egyöntetűségére való törekvés itt is a nemzetközi fórum elé vitte a kérdést, amennyiben W. Winkler az Institut említett cairói ülészakában rámutatva a belső idegenforgalom nagy gazdasági fontosságára és a nemzeti jövedelem elosztására gyakorolt hatására, azt javasolja, hogy a nemzetközi idegenforgalmi statisztika vizsgálatára kikül-

* Az érkezések, illetve elutazások számának fele.

dött bizottság a nemzeti idegenforgalmi statisztikát is tanulmányozza.³⁶

A javaslatot hosszú vita követte, amelyben felszólaltak többek közt Cadoux, Zahn, Colson s amelyet Delatour elnök azzal zárt le, hogy a kérdést tanulmányozás végett a be- és kivándorlási statisztika tanulmányozására kiküldött bizottságra bízta.³⁷

Így a belső idegenforgalmi statisztika felállítására vonatkozó egyöntetű eljárás mindezeideig nincs, azonban idegenforgalmi statisztikával rendelkező valamennyi állam közül erre vonatkozó, többé-kevésbé teljes és pontos adatokat.

A belső idegenforgalmi statisztika felállítása már sokkal inkább nemzeti érdek, mint a külföldiek statisztikája, amely éppen annyira nemzetközi, mint nemzeti fontosságú. És ha még a külföldiek statisztikájának egyöntetűsége is csak a fent bemutatott általánosságban lett szabályozva, még kevésbbé várhatunk részletes szabályozást a belső idegenforgalmi statisztikára.

A belső forgalomban az idegenek legcélszerűbben szálláshelyükön foghatók meg. A legpontosabb adatokat a szállodák, fogadók, szanatóriumok, kórházak szolgáltatják. Újabban sok helyen a magánlakásokban megszállt idegenekről is készítenek statisztikát, amit főleg a kötelező rendőri bejelentés tesz lehetővé. Minthogy azonban a belföldiek igen gyakran magánlakásokban, rokonoknál és ismerősöknél ingyen s így bejelentési kötelezettség nélkül szállnak meg és tekintetbe véve a nagyszámú megszállás nélküli forgalmat, végeredményben a belföldi forgalom nagyságának csak egy részét lehetne megragadni.

Ez a belső, szálláshelyi felvétel nemcsak a belföldi forgalom nagyságának megállapítására bír jelentőséggel, hanem a külföldiek határszámlálását is ki kell, hogy egészítse s így a kérdőívrendszer bevezetése sem tenné fölöslegessé ezt a felvételi módot. Az idegenforgalmi politikának feladata az is,

³⁶ Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIII. 169. oldal.

³⁷ Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tome XXIII. 171. oldal.

hogy lássa, hogy a külföldi melyik belföldi helyet keresi fel legszívesebben, hány napig tartózkodik az egyes belföldi idegenforgalmas helyeken, tartózkodási helyét hányszor változtatja, stb. Ezek az adatok azért bírnak oly nagy fontossággal, mert rámutatnak a propaganda-tevékenység irányára és eredményességére is, de főleg azért, hogy meg lehessen állapítani az egyes idegenforgalmas helyek külföldi forgalmát is.

Fontos volna végül az átutazó-forgalom nagyságának megállapítása is. Ez külföldi forgalomban a hafárszámlálási módszer bevezetésével megfogható ugyan, de ahol nem a határon történik a számlálás, ennek a jelentékeny forgalomnak nagysága éppúgy nem állapítható meg, mint ahogy a belföldi átutazó-forgalomról sem rendelkezhetünk pontos adatokkal.

X.

az idegenforgalom gazdasági értékelése. A nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérleg.

Az idegenforgalom a nemzetközi fizetési mérlegre is befolyást gyakorol, de természetesen itt csak a külföldi, a nemzetközi idegenforgalom jön számításba. A nemzetközi fizetési mérlegbe állított idegenforgalmi tétel azonban nem nyújthat teljes képet az idegenforgalom eredményéről.

Nem nyújthat teljes képet azért, mert:

1. Az idegenforgalom gazdasági eredményét nemcsak a külföldi, hanem a belföldi forgalom is befolyásolja.
2. A nemzetközi fizetési mérleg más eleme is tartalmaz oly tételt, amelyet az idegenforgalom eredményezett.
3. Az idegenforgalom gazdasági hatása mellett még a szellemi és kulturális hatások egész sora is érezeti hatását.

Minthogy azonban számszerűleg ez utóbbi hatásokat mérni nem lehet, már eleve le kell mondanunk egy olyan mérlegszerű összeállításról, amely az idegenforgalom össz-eredményét aktív és passzív tételeinek szembeállításával egy összegben ki tudná mutatni.

Így tehát a gazdasági hatás marad az egyetlen, amit számszerűleg mérni lehet.

Vizsgáljuk először a külföldi forgalom gazdasági eredményének megállapítási lehetőségét és azután nézzük, hogy miképpen lehet a belföldi forgalom hatását mérni.

A nemzetközi fizetési mérlegben idegenforgalom címén a külföldieknek belföldi kiadásai (utazási költség, szállás-ellátás költsége, egyéb kiadások), mint aktív tétel és a belföldieknek külföldi kiadásai, mint passzív tétel egybevetéséből adódó egyenleg szerepel.

Ennek az egyenlegnek vagy még inkább az ezzel *aequivalens* aktív és passzív tételnek a nemzetközi fizetési¹ mérlegbe való beállítása általános és gyakorlati, bár nem egészen helyes. Vannak itt ugyanis még más aktív, illetve passzív tételek is, amelyek sem itt nem szerepelnek, sem más elemekben nem fordulnak elő, pedig megfoghatók és mérhetők.

A külföldön lévő belföldi propaganda-irodák és a külföldön kifejtett propaganda-tevékenység költsége, mint passzív és a belföldön felállított és működő külföldi irodák, propaganda-, személyi és dologi kiadásai, mint aktív tétel feltétlen elemei a nemzetközi fizetési mérlegnek, amennyiben altruista alapon működnek és valamely belföldi, illetve külföldi hatóság vagy egyesület tartja fenn őket vagy ha üzleti vállalkozások ugyan, de a belföldről, illetve a külföldről szubvenciót élveznek.

Ugyancsak elemei a nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérlegnek a belföldnek külföldi propaganda költsége (passzíva) és a külföldnek belföldi propaganda költsége (aktívá). Ide volna számításba veendő továbbá a külföldi utazási és menetjegyirodáknak belföldre szervezett utazások után járó és levont részesedése, mint passzíva és a belföldi utazási irodáknak külföldre szervezett útjai *után* levont részesedése, mint aktívá.

Passzív tétel a külföldön székelő nemzetközi idegenforgalmi szervezeteknek a belföldi tagok által fizetendő tagdíjai és, egyéb szolgáltatásai. Ha belföldön is székel ilyen nemzetközi szerv, úgy a külföldi tagok által fizetett szolgáltatások összege aktív tétel lesz. A mondottak értelmében a nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérleget a következőképpen állíthatnák össze:

Nem volna azonban helyes a mérleg aktív oldalának C összegét, mint az ország külföldi idegenforgalmi bevételét tekinteni.

Ehelyett az aktív idegenforgalom bevételül inkább az A—K különbségét kell venni, a passzív oldal nagyságát pedig a P—B különbség mutatná.

Vagyis a külföldi utasok összkiadásaiból le kell vonni azt a kiadást, amelyet érdekükben a külföldön teljesítettünk, viszont a külföldre távozó belföldiek külföldi kiadásait csökkenti a külföld belföldön kifejtett toborzó-tevékenysége.

Ezekon a tételeken kívül a nemzetközi fizetési mérlegnek még más elemeit is befolyásolja az idegenforgalom. Ezek a tételek a következők:

1. A külkereskedelmi mérleg. A külföldi idegenforgalom gazdasági jelenségét a szakírók úgy szokták jellemezni, hogy azt az export egy nemének tekintik. Minthogy az idegenek által elköltött valuta ellenértéke vagy már belföldön kerül elfogyasztásra és így nem is lépi át a vámhatárt vagy ha ki is viszik, statisztikailag meg nem fogható, ezért a nemzetközi idegenforgalmat külön elnevezéssel illetik-és láthatatlan export, incognifo forgalom,¹ quasi-export,² Stiller-Export³ néven említik. Az „export” megjelölés azonban nem helyes, mert csak az aktív idegenforgalomra alkalmazható, míg a passzív forgalom gazdasági hatását tekintve, tulajdonképpen az import egy nemének vehető.

Ez a forgalom azonban nem érinti a külkereskedelmi mérleget, minthogy — mint a fentiekben láttuk — külön elemét alkotja a nemzetközi fizetési mérlegnek.

De az idegenforgalom közvetve a külkereskedelmi mérlegre is befolyást gyakorolt. Az idegenforgalmi alany megismeri az idegenforgalmas hely iparcikkait és nyersanyagait, ami megnyitja nem egy árucikknek a külföld felé vezető utat. Csak egy aktuális, általánosan prototípusként említett cikket: a magyar barackpálínkát említjük, amely VIII. Edward angol

¹ Az első kifejezést Róbert Giffen, a másodikat Alfréd de Foville használta először.

² Czenner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 9. o.

³ Gebert, Erich: Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz. 8. o.

exkirálynak, akkor még walesi hercegnek propagandája folytán szinte egyik napról a másikra világcikké lett. Az idegenforgalomnak köszönheti nagyrészt nemzetközi piacát a magyar gyümölcs, szalámi, szárnyas, vad, stb. exportunk is; ugyanakkor azonban más cikkek is igen gyakran az utazó idegenek útján kerülnek ki külföldre.

De nemcsak mennyiségi, hanem minőségi eredménye is van ennek a forgalomnak. Típusok keletkeznek és ehhez igazodik a termelés, igyekeznek egyforma minőséget előállítani, egységes csomagolásban szállítják az árut, stb.

2. A nemzetközi vasúti és hajózási forgalom. Itt nem a személyszállításból eredő bevételeket értjük, mert ezt már a nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérlegben vettük számításba, hanem az áruforgalomra gyakorolt hatása az áruszállítást is emeli és így jótékony hatással van a közlekedési eszközök fejlődésére is, amely az áruforgalom fejlődésének természetes velejárója.

3. Az országon kívül gyakorolt kereseti tevékenységet is befolyásolja az idegenforgalom, amennyiben ha a belföldi külföldön folytatott kereseti tevékenysége csak átmeneti jellegű, egybeesik a kereseti céllal utazó idegenforgalmi alany kategóriájával.

4. A nemesércforgalom.

5. Az érfékgforgalom egyéb alakjai.

E két utóbbinak jelentékeny része is az utazási forgalom eredménye.*

De nem szabad figyelmen kívül hagyni az idegenforgalom gazdasági eredményének vizsgálatánál azt sem, hogy ezek az előnyök nem abszolútak. A passzív idegenforgalom a belföldi fogyasztók körében csökkenést jelent, úgyhogy az aktív forgalom gazdasági előnyei elsősorban ennek a pótlására szolgálnak és csak a kiegyenlítés után jelentenek tényleges hasznot. Ha pedig azt el nem érik, akkor ez a gazdasági hatás is passzív. Az a külföldi utas azonban, aki az idegenforgalmas helyen állandó lakóhelyéről

* A nemzetközi fizetési mérleg elemeit Fellner Frigyes dr.: „A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon” c. említett tanulmánya alapján vettük.

exportált árut fogyasztja, előnyösebb helyzetbe hozza származási országa közgazdaságát, amely a jószág árának csak külföldi szállítási költségére és kereskedelmi nyereségére eső részét veszíti el. Az agrárállam ebben a tekintetben előnyösebb helyzetben van, mert az idegen kiadásainak jelentékenyebb része esik élelmicikkekre, mint iparcikkekre (különösen minőségileg gyöngébb utasnál).

De még egy eltérésre kell rámutatnunk, amely az agrár- és iparállam idegenforgalma közt fennáll és amelyre első ízben Fellner professzor mutatott rá már 1908-ban.⁵

Az agrárállam kivételét főleg a gabona és nyers-termények teszik, a behozatala pedig főleg iparcikkekből áll. Minthogy egyrészt a mezőgazdasági termékek eladásánál az eladónak nem kell személyesen felkeresni a vevőt, sőt a vevő és közvetítő kereskedő keresi fel az eladót, másrészt az iparcikkek eladásánál éppen ellenkező a forgalom, ezért a kereskedelmi utazási forgalmat tekintve, az agrárállamot több külföldi kereskedelmi utazó keresi fel, mint az ipari államot. Ez a különbség a belső forgalomban is észlelhető: vidéken aránylag több kereskedelmi utazó fordul meg, mint a városban.

Hogy mindezeket az elemeket számszerűen mennyiben befolyásolja az idegenforgalom, annak megállapítása csak kíváncsi, a megvalósulás legkisebb reménye nélkül.

Így tehát meg kell elégednünk a nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérleggel, mint az egyetlen konkrét adattal, amely az elérhető legpontosabb képét adja a külföldi idegenforgalom gazdasági eredményének.

Emellett azonban ki kellene mutatni a belföldi forgalom értékmozgalmát is, amely az előbbivel kiegészítve egy idegenforgalmi gazdasági mérleg felállítását fenné lehetővé.

Az állam egész területét fel kellene osztani idegenforgalmi egységekre, amire a közigazgatási beosztás alkalmas volna. (Németországban az egyes államok, Ausztriában a szövetségi államok, Franciaországban a département-ok, Magyarországon a vármegyék, stb.) Ezekből ki kellene venni

⁵ Fellner Frigyes dr.: A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. 118. o.

a nagy és tisztán idegenforgalmas helyeket, így a városokat és a fürdő- és gyógyhelyeket és ezek forgalmát külön kellene kimutatni.

Az ilyen territoriális beosztás mellett először meg kellene állapítani az egyes idegenforgalmas helyek aktív forgalmát.

E végből ismernünk kell mindenekelőtt a belföldi utasok számát, valamint ez utasok által eltöltött éjjelek számát. Ezek az adatok, — mint már láttuk a fürdő- és üdülőhelyeken, valamint a városokban, — majdnem minden államban ismeretesekek, legalább is a bejelentésre kötelezett szálláshelyeken megforduló belföldiek száma. A többi (átutazó, magánlakásokban ingyenesen megszálló) utast az előbbiekké forgalmának bizonyos irányelvek (ilyen például filléres-vonatok forgalma, kúrtaxát fizetők száma) alapján, becslésszerűen megállapított hányadával lehetne megfogni. A legnehezebb azonban az adatszolgáltatás teljes hiánya vagy tökéletlen volta miatt, az említett idegenforgalmas helyektől különböző helyek forgalmát megállapítani. Itt is egyrészt a közigazgatási bejelentések, az esetleges szállodák vagy fogadók utasforgalma szolgáltatnának támpontot egy becslésszerű forgalom megállapítására. Ez utóbbi összeállítás a legkevésbé pontos, de egyúttal számszerűleg is a legkisebb lesz. Az így összeállított számszerű forgalom után meg kellene állapítani e forgalom gazdasági eredményét. A kategória-beosztást itt is meg kellene tartanunk, mert másként fognak alakulni a költségelemek a városban, másként a fürdő- és üdülőhelyeken és ismét másként az egyéb helyeken.

Az eljárás nagyjában azonos volna a külföldiek kiadásainál megállapított számítással, csak az utazási költségeket kellene megfelelően alacsonyabbra venni.

A passzív forgalom megállapítása és így a mérlegszerű szembeállítás már teljességgel lehetetlen. Ez azonban a közgazdaság szempontjából közömbös is volna, hiszen ez elméletileg ugyanakkora, mint az aktív oldal, mert ami a belföldi forgalomban az egyik idegenforgalmas helynek aktív, az ugyanakkor más idegenforgalmas helynek passzív forgalom. De már kívánatos volna a passzív idegenforgalom kimutatása

az egyes idegenforgalmas helyek szempontjából, ez azonban egyelőre megoldhatatlan feladat marad.

A belföldi idegenforgalom most tárgyalt közvetlen hatása mellett, a külföldi idegenforgalommal karöltve, közvetve más befolyást is gyakorol az idegenforgalmas ország gazdasági életére.

A mezőgazdaság, ipar és kereskedelem egyaránt hasznát látja az idegenforgalomnak.

A belföldi idegenforgalom a termékek és termelvények számára belföldi piacot szerezhet, ez visszahat a termelés mennyiségi és minőségi javítására, a közlekedési eszközökre forgalomemelő hatással van, stb., tehát ugyanazon következményekkel jár, mint a nemzetközi forgalomnál tárgyaltak.

Különleges kereskedelmi vállalatok⁶ létesülnek az idegenforgalom szolgálatában. Ilyenek: csak az utasforgalmat szolgáló vasúti vendéglők, amelyek különösen vasúti csomóponton bírnak jelentőséggel; speciális pályaudvari-kereskedelem (dohánynemű, újság, élelmiszerek, italok, stb.) és elsősorban a külön vállalat által kezelt étkező- és hálókocsik tisztán az utasforgalomnak szolgálva igen nagy jelentőségű, óriási szervezettel dolgozó üzemek, amelyek nemcsak a gyorsvonatokhoz kapcsolják kocsijaikat, hanem önálló vasúti járatokat is tartanak fenn (expressz vonatok). Amellett néhol a belvázi személyhajókon is ők látják el az utast, külön vendéglőhelyiséget állítva ott rendelkezésére.

Emellett speciális idegenforgalmi iparok keletkeznek, amelyeknek sokszor az egyedüli felvevőköre az idegenforgalom (emléktárgyakat, utazási tárgyakat előállító iparok, útikönyvek, idegenforgalmi propaganda-nyomatványok kiadóipara, stb.).

Az idegenforgalom hasznát elsősorban a vendéglátó és szórakoztató iparok látják ugyan, de ez nem marad náluk, hanem visszaáramlik a közgazdaságba azáltal, hogy a magán-gazdaságokon keresztül bejut a gazdasági forgalomba és érezteti minden téren áldásos hatását.

Vannak azonban olyanok is, akik az idegenforgalmat

⁶ Glücksmann, R.: „Allgemeine Fremdenverkehrskunde” c. munkája alapján.

káros és nem-kívánatos jelenségnek tekintik gazdasági szempontból is. Ezek közül v. Schullern zu Schratthofent említjük meg, aki sokszor már nevetségesen naiv ellenérveket hoz fel az idegenforgalom ellen. Szerinte az idegenforgalmas hely elveszti nemzeti jellegét és nemzetközivé lesz (ezt Morgenroth is említi⁷), szociális szempontból is káros a gazdag idegen jelenléte, a sporthelyeken népszámláláskor az idegenforgalom következtében óriási eltolódások mutatkoznak. Ezen általános hátrányok mellett a gazdasági hátrányok egész sorát említi: az idegenforgalom emeli a forgalomban lévő pénz mennyiségét, az idegenek rábeszélése kivándorlásra vezethet, a foglalkozási ágakban nagy eltolódások mutatkoznak, új iparok keletkezésére vezet, aminek szintén árnyoldalait látja, a termelés terén új szükségletet szül, ami szintén áldatlan lehet szerinte, a paraszt maga viszi piacra termévényét és ha el tudja az idegennek adni, inkább éheznek, stb.⁸

Ezen kifogások egyikét-másikat gyakran hallani még ma is, ezek azonban nagyobb jelentőséggel nem bírnak.

Veszélyt csupán a Kapitalfehllitung rejteget magában, a fölösleges, nem kamatozó tőkebefektetés, amit azonban céltudatos idegenforgalmi politikával el lehet kerülni.

Hogy ez a helytelen befektetés hatósági irányítás nélkül milyen arányokat ölthet, arra nézve jellemző, hogy például Eisenachban 1900—1913-ig a szállodák száma 45%, az idegenek rendelkezésére álló ágyak száma 118%-kal emelkedett. Ezzel szemben az idegenek száma mindössze 13²/2 százalékkal növekedett.⁹

Meg keli állapítanunk, hogyha vannak is az idegenforgalomnak bizonyos árnyoldalai, ezek nem annyira gazdasági, mint inkább politikai és stratégiai vonatkozásúak (kém-szervezet) és megfelelő szigorú, de mégis udvarias idegenellenőrzéssel elháríthatók.

⁷ Morgenroth, W.: Fremdenverkehr. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. kiad. 4. köf. 394. o.

⁸ v. Schullern zu Schratthofen, H. dr.: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft. Jahrbücher für Nafionalökonomie und Stafistik. 42. köt. 1. füz. 440. és köv. o.

⁹ Glücksmann, R.: Hotelwesen. Handwörterbuch der Staafswissenschaften. IV. kiad. 5. köt. 285. o.

A belföldi idegenforgalomnak az általános gazdasági életre gyakorolt előnyös, hátrányos vagy veszélyt rejtő hatása nem fogható meg számszerűen s így itt is meg kell elégednünk a belföldi aktív idegenforgalom alanyai által teljesített kiadások összegszerű kimutatásával, amely a következő beosztással készülhetne:

K i m u t a t á s

a belföldi aktív idegenforgalom nagyságáról és annak gazdasági eredményeiről.

| | | | |
|---|-------------------------|----------|--|
| 1. Belföldi városokba érkezett belföldi utasok | | | |
| száma | x_1 | | |
| Eltöltött éjjelek száma | y_1 | | |
| Kiadásaik: | | | |
| Útiköltség | a_1 | | |
| Szállás-ellátás | a_2 | | |
| Egyéb kiadások | a_3 | A | |
| 2. Belföldi fürdő- és üdülőhelyekre érkezett | | | |
| belföldi utasok száma | x_2 | | |
| Eltöltött éjjelek száma | y_2 | | |
| Kiadásaik: | | | |
| Útiköltség | b_1 | | |
| Szállás-ellátás | b_2 | | |
| Egyéb kiadások | b_3 | B | |
| 3. Egyéb belföldi helyekre érkezett belföldi | | | |
| utasok száma | x_3 | | |
| Eltöltött éjjelek száma | y_3 | | |
| Kiadásaik: | | | |
| Útiköltség | c_1 | | |
| Szállás-ellátás | c_2 | | |
| Egyéb kiadások | c_3 | C | |
| Összes belföldi személyek forgalma | | | |
| | $(x_1 + x_2 + x_3) = X$ | | |
| Belföldiek által eltöltött összes éjjelezések | | | |
| száma | $(y_1 + y_2 + y_3) = Y$ | | |
| A belföldiek idegenforgalom gazdasági össz- | | | |
| eredménye | $(A + B + C) =$ | E | |

A kapott eredmények értékelése. A nemzetközi idegenforgalmi fizetési mérleg által kapott eredmény a külföldi idegenforgalom nagyságát, illetve annak gazdasági eredményét van hivatva kimutatni, amely mellett a belföldi idegenforgalmat és annak gazdasági eredményét egy másik ki-mutatás tartalmazná.

E két összeállítás végső eredménye az idegenforgalom bruttó eredményét mutatja és így — mint a gazdasági tényezők vizsgálatánál láttuk — semmi támpontot sem nyújt az idegenforgalom tényleges hasznát illetőleg. Pedig ennek az ismeretére is szükség volna, főképpen a mai kedvezményes és engedményes utazások korában.

Az idegenforgalom hasznát úgy állapíthatjuk meg, hogy az idegen által fizetett szolgáltatásból, vagyis a fenti bruttó összegből, levonnánk az ellenszolgáltatás nagyságát.

Czenner dr. a külföldi idegenforgalom hasznát úgy állapítja meg,¹⁰ hogy a bruttó bevételből levon egy bizonyos százalékot és pedig importcikk kiszolgáltatása esetében 10%-ot, belföldön előállított cikk kiszolgáltatásánál pedig 15%-ot és ezt a 10, illetve 15%-ot veszi, mint a külföldi idegenforgalom tiszta hasznát.

A külföldi forgalomban azért nem fogadhatjuk el számítási alapját, mert éppen azt vonjuk kétségbe, hogy a mai forgalom mellett megmarad-e a normális kereskedelmi haszon, illetve a vállalkozói nyereség. Sajnos, olyan eljárás nem áll rendelkezésünkre, amellyel az idegenforgalom tényleges hasznát meg tudnánk állapítani, mint ahogy ezt a külkereskedelmi forgalom sokkal szimplább jelenségénél sem állapíthatjuk meg. Ezért tisztán arra vagyunk utalva, hogy konkrét példán vizsgáljuk a problémát.

Hasonlóképpen szükséges volna a belföldi idegenforgalom gazdasági hasznának a megállapítása is. Czenner Jenő dr. szerint itt meg kell állapítani az utas rendes napi kiadásának összegét és ezt levonni az utazása alatti átlagos napi kiadástételéből, hogy megkapjuk azt a nemzeti

¹⁰ Czenner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 126. o.

jövedelemtöbbletet, melyet a belső idegenforgalom eredményezett.¹¹

A belső idegenforgalom hasznának ilyen módszerrel való megállapítása helyes ugyan, de nem érthetünk egyet azzal a megállapításával, hogy ez a kiadástöbblet a nemzeti jövedelmet emeli, hanem — mint már más helyen is említettük — csak az eloszlására van hatással. Így közgazdasági szempontból csak az a nem lekicsinylendő hatása van, hogy a pénzforgalom gyorsulását idézi elő.

A belföldiek idegenforgalmának gazdasági haszna azonban a fenti módon meg nem állapítható. Itt legfeljebb reprezentatív módszerrel, egyes jellegzetes konkrét esetekben állapíthatjuk meg ezt a kiadástöbbletet és az így kapott rész-eredményeket alkalmazhatjuk az egész jelenségre. Az ezzel a módszerrel kapott eredményeknek — mint azt a statisztika elméletéből is tudjuk — nagyobb, számszerűbb pontosságot nem tulajdoníthatunk.

Összefoglalva a mondottakat tehát megállapíthatjuk, hogy az idegenforgalom eredményének, de még csak a gazdasági hatásoknak pontos számszerű meghatározása is olyan nehézségekbe ütközik, hogy csak hozzávetőleges, főleg becslésen alapuló és ezért nagy óvatosságot kívánó támpontot kaphatunk az idegenforgalom gazdasági eredményének megítélését illetően.

¹¹ Czenner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. 126. o.

FORRÁSMUNKÁK:

- (Apicius) Les dix livres d'Apicius. Traduits et commenté par Berfrand Guégan. Paris, 1933.
- d'Artagnan: Régi magyar fársasélet. Budapest, 1900.
- Ballai Károly: Magyar kocsmák és fogadók a XIII XVIII. században. Budapest, 1927.
- Bársony Oszkár: Utazás és idegenforgalom tegnap, ma és holnap. Budapest, 1934.
- Bársony Oszkár: „A magyar idegenforgalom szervezete” c. előadása. Megjelent a „Magyar fürdőélet és idegenforgalom” 1936. évi 9—10. számában.
- Benscheidf, Willy: Die Bestimmung des Begriffs Fremdenverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 4. szám.
- Benscheidf, Willy: Die Lehre vom Fremdenverkehr als Wissenschaft. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. szám.
- Bethlen Miklós: önéletírása. Kolozsvár, 1804.
- Bormann, Arthur: Die Lehre vom Fremdenverkehr. Berlin, 1931.
- Brillat-Savarin: Physiologie du goût. Ambrus Zoltán és Gizella fordítása. Budapest, 1912.
- Czenner Jenő dr.: Idegenforgalmi gazdaságpolitika. Budapest, 1933.
- Czenner Jenő dr.: Az idegenforgalom és propaganda helyzete a nemzetgazdaságban. Magyar Közgazdaság. 1928. évi 10. szám.
- Czenner Jenő dr.: A külföld idegenforgalmi és propaganda viszonyai. Magyar Közgazdaság. 1928. évi 11. szám.
- Czettler Jenő dr.: „Bevezetés az egyetemes gazdaságtörténelemben” című előadásai Szakái Lajos dr. összeállításában. Budapest, 1929.
- Dietrich, D. dr.: Balneologie als Wissenschaft. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 1. szám.
- Dopsch, Alfons dr.: Wirtschaftliche und soziale Grundlagen der europäischen Kulturentwicklung. Wien, 1922.
- Eghinitis, Nicolas, D.: Fremdenverkehr in Griechenland. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 1. szám.

- Fellner Frigyes dr.: A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. Budapest, 1908.
- Fellner Frigyes dr.: Csonka-Magyarország nemzeti jövedelme. Budapest, 1930.
- Fellner Frigyes dr.: „Közgazdasági politika” címen a Közgazdaságtudományi Karon tartott előadásai.
- Cabler, Fritz: Die Betreuung des Fremdenverkehrs in den verschiedenen Staaten. Wirtschaftsdienst. Hamburg, 1936. 31. füzet.
- Gálos Kálmán: „Idegenforgalom” című cikke. Révai lexikon. 10. kötet. Budapest, 1914.
- Gebert, Erich: Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz. Salzburg, 1926.
- Gebert, Erich: Die wachsende Bedeutung der zwischenstaatlichen Vertragspolitik für den Fremdenverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 3. szám.
- Glücksmann, Róbert dr.: Allgemeine Fremdenverkehrskunde. Bern, 1935.
- Glücksmann, Róbert dr.: Privatwirtschaftslehre des Hotelgewerbes, Berlin, 1917.
- Glücksmann, Róbert dr.: Hofelwesen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena, 1927.
- Glücksmann, Róbert dr.: Die wissenschaftliche Behandlung des Fremdenverkehrs. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 1930.
- Glücksmann, Róbert dr.: Das Ziel des Forschungsinstituts für den Fremdenverkehr. Verkehr und Bäder. 1929. 23. szám.
- Grünthal, Adolf dr.: Personenverkehr — Fremdenverkehr—Reiseverkehr. Archiv für den Fremdenverkehr. 1930. 2. szám.
- Grünthal, Adolf dr.: Allgemeine Geographie der Kurorte. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 1. szám.
- Guyer-Freuler: Fremdenverkehr. Reichesbergs Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft. Bern, 1905.
- Gyömrői Sándor: Az utazási kedv története. Budapest, 1934.
- Hénnig, Richárd dr.: Fremdenverkehrsförderung bei primitiven Völkern. Archiv für den Fremdenverkehr. 1933/34. 4. szám.
- Hénnig, Richárd dr.: Grundlagen der Fremdenverkehrswerbung. Archiv für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. szám.
- Hóman—Szekfű: Egyetemes történet. Budapest, 1936.
- Horwath, Ernest, B.: Das Hotelgewerbe in den Vereinigten Staaten von Amerika. Revue Internationale „Hotel”. 1929. 42. szám.
- Klafkowsky, Maximilián: Zur neueren Entwicklung der deutschen Reisebüroorganisation. Archiv für den Fremdenverkehr. 1934/35. 4. szám.
- Kast, M. dr.: Fremdenverkehr und Fremdenverkehrswerbung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Allgemeines Statistisches Archiv. Jena, 1935. 24. kötet. 3. füzet.
- Kovács Alajos dr.: Budapest és Bécs idegenforgalma. Magyar Statisztikai Szemle. 1930. 9. szám.
- v. Kudriaffsky, Eufemia: Die historische Küche. Wien, 1880.

- Lacan, Roger, A.: Der Einfluss des Credit Hôtelier auf das Hotelwesen und den Fremdenverkehr Frankreichs. Archív für den Fremdenverkehr. 1931/32. 1. szám.
- Leospo, Louis: Traité d'industrie hôtelière. Paris, 1920.
- Madarassy-Beck Gyula báró *dr.*: Elég volf a vízumkényszerből. Budapest, 1934.
- Mariotfi, A. *dr.*: Die Statistik des Fremdenverkehrs in Italien. Archív für den Fremdenverkehr. 1931/32. 4. szám.
- Mariotfi, A. *dr.*: Der Fremdenverkehr- und Hotel-Fachunterricht in Italien. Archív für den Fremdenverkehr. 1930. 1. szám.
- Markos Béla *dr.*: Az idegenforgalmi propaganda. Budapest, 1930.
- Meillon, Félix: La dure épreuve de l'hôtellerie et du tourisme en France. Revue Internationale „Hotel“. 1936. 25. szám.
- Meyer, Maximilián, *dr.*: Cénügt unsere Fremdenverkehrsstatistik den Anforderungen, die man an sie zu stellen hat? Archív für den Fremdenverkehr. 1931/32. 2. szám.
- Morgenroth, Wilhelm: Fremdenverkehr. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. kiadás. IV. kötet. Jena, 1927.
- Neumann Károly *dr.*: „Közlekedési jog és politika” címen a Közgazdaságtudományi Karon tartott előadásai.
- Neumann Károly *dr.*: Adalékok a közlekedés gazdaságának elméletéhez. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1934. évi 11—12. számából.
- Ogilvie, F. W., *dr.*: The tourist movement. London, 1933.
- Oppenheimer, Franz *dr.*: Zur Soziologie des Fremdenverkehrs. Archív für den Fremdenverkehr. 1932/33. 2. szám.
- Persson, F. *dr.*: Schwedische Fremdenverkehrsstatistik. 1925—1929. Archív für den Fremdenverkehr. 1930. 3. szám.
- Radvánszky Béla *dr.*: Magyar családélet és háztartás a XVI. és XVII. században. Budapest, 1896.
- Sandberg, Borje: Die erste Turistenstatistik Finnlands. Archív für den Fremdenverkehr. 1931/32. 1. szám.
- Sax, Emil *dr.*: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Berlin, 1920.
- Schmidt, K. E.: Das Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr. Verkehr und Bäder. 1929. 23. szám.
- v. Schuhmacher K. and M.: Cook's Tour of European Kitchens. London, 1933.
- Schuhwerk, Franz *dr.*: Die Methodik in der deutschen und österreichischen Fremdenverkehrssfafisfik. Archív für den Fremdenverkehr. 1930. 3. szám.
- Schuhwerk, Franz *dr.*: Wandlungen im Fremdenverkehr Europas. Wirtschaftsdienst. Hamburg, 1936. 31. füzet,
- v. Schüllem zu Schratthofen, Hermann *dr.*: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena, 1911. III. Folge. 42. kötet. 1. füzet.

- Schwink, dr.: Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die bayerische Wirtschaft, Monatliche Mitteilungen des Bundes Deutscher Verkehrsvereine. 1929/30. 70., 71. szám.
- Simkowsky, Hans dr.: Der Fremdenverkehr. Wien, 1934.
- Simon, dr.: Die Frage nach der Herkunft in der Fremdenverkehrsstatistik. Archiv für den Fremdenverkehr. 1931/32. 2. szám.
- Smith, Adam: Vizsgálódás a nemzeti vagyonosság természetéről és okairól. Enyedi Lukács és Pólya Jakab fordítása. Budapest, 1891.
- Sombarf, Werner: Die drei Nationalökonomien. Berlin, 1930.
- Sombart, Werner: Bäderproblem im Lichte der Nationalökonomie. Verkehr und Bäder. 1926. 38. szám.
- Szabó Béla dr.: A fürdőstatisztika kérdései. Magyar Statisztikai Szemle. 1936. 5. szám.
- Tábori Kornél: Idegenforgalom. Magyarország évkönyve. Budapest, 1935.
- Teleki Pál gróf dr.: Város. Közgazdasági Encyklopédia. IV. kötet. Budapest, 1930.
- Thirring Gusztáv dr.: az idegenforgalmi statisztika problémái. Magyar Statisztikai Szemle. 1929. 11. szám.
- Thirring Gusztáv dr.: Újabb magyar és közép-európai idegenforgalmi adatok. Magyar Statisztikai Szemle. 1934. 8. szám.
- Urbányi János dr.: A reklám kézikönyve. Budapest, 1930.
- Wegener, Georg: Der Fremdenverkehr in geographischer Betrachtung. Sammelwerk „Fremdenverkehr“. Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer. Berlin, 1929.
- Winkler, Wilhelm dr.: Grundriss der Statistik. Berlin, 1933.
- Zahn, Friedrich dr.: Zur Frage der Fremdenverkehrsstatistik. Bulletin de l'Institut International de Statistique. Tömé XXIV.
- Zilahy Dezső—Markos Béla dr.: Jelentés Budapest 1935. évi idegenforgalmáról és az 1935. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről. Budapest, 1936.
- Société des Nations: Balances des Paiements. Genève, 1935.
- Société des Nations: Bulletin Mensuel de Statistique. Genève, 1935. 12. szám.
- Bulletin de l'Institut International de Statistique, idézett jelentései.
- Archiv für den Fremdenverkehr, Berlin, idézett cikkei.
- Revue Internationale „Hotel“, Köln, idézett évfolyamai.
- Magyar Szállodás és Vendéglős, Budapest, idézett évfolyamai.
- A magy. kir. miniszterelnöknek az 1932/33. évi hivatalos statisztikai munkaterv tárgyában az országgyűlés elé terjesztett jelentése. Budapest, 1933.
- A magy. kir. miniszterelnöknek az 1933/34. évi hivatalos statisztikai munkaterv tárgyában az országgyűlés elé terjesztett jelentése. Budapest, 1934.
- A 11.001/1935. M. E. számú rendelet.

T a r t a l o m :

| | Oldal |
|--|-------|
| Előszó..... | 5 |
| I. Idegenforgalom és idegenforgalmi politika..... | 7 |
| II. az idegenforgalom fogalma..... | 11 |
| III. az idegenforgalom története | 20 |
| IV. az idegenforgalom fajai..... | 35 |
| V. az idegenforgalmat befolyásoló tényezők..... | 48 |
| VI. Vendéglátó iparok..... | 76 |
| VII. A közlekedés szerepe az idegenforgalomban..... | 84 |
| VIII. az idegenforgalmi organizáció és propaganda..... | 97 |
| IX. az idegenforgalmi statisztika..... | 114 |
| X. az idegenforgalom gazdasági értékelése. A nemzetközi idegen- forgalmi fizetési mérleg..... | 135 |
| Forrásmunkák | 147 |