

16 HE

1841



AZ IBUSZ SZERVEZETE

DR. VERESS GÁBOR
MÁV IGAZGATÓ, AZ IBUSZ ALELNÖK VEZÉRIGAZGATÓJA



KÜLÖNLENYOMAT A MAGYAR IDEGENFORGALOM ÉVKÖNYVÉBŐL.

BUDAPEST, 1941.

KIADJA AZ IDEGENFORGALMI UJSÁGÍRÓK EGYESÜLETE

10-2.504.

AZ IBUSZ SZERVEZETE

Írta: VERESS GÁBOR dr.

MAV igazgató, az IBUSz alelnök vezérigazgatója.



A munkabeosztásnak abban a rendszerében, amelynek keretében az idegenforgalom legnevezetesebb tényei és fejezetei ismertetésre kerülnek, rám jutott az a feladat, hogy Magyarország legrégebb, legnagyobb utazási és idegenforgalmi üzleti szervezetét, az IBUSz-t ismertessem. Az IBUSz-nak mint utazási szervnek, utazási irodának a keletkezése, hogyha nem a jogelődöt, hanem csak a természetes fejlődési folyamatot tekintjük, a 80-as évekre nyúlik vissza. Ugyanis 1885-ben, tehát most már több mint 50 esztendővel ezelőtt kapott engedélyt egy államvasúti felügyelő arra, hogy a városban ilyen jegyirodát nyisson meg, amely igen rövid működés után Baross Gábor akkori kereskedelmi miniszter engedélyével a magyar királyi Államvasutak Hivatalos Menetjegyirodája címet vette fel.

1902-ben, tehát most már közel 40 esztendővel ezelőtt létesült az Idegenforgalmi és Utazási Vállalat, amely ugyancsak elnyerte az előtte működött és időközben megszűnt első vállalat jogát: az államvasutak Hivatalos Menetjegyirodája elnevezést. Ez a vállalat tehát 1902 óta állandóan mint a magyar királyi Államvasutak Hivatalos Menetjegyirodája fejt ki működését.

Nevezetes ténykedése ennek a vállalatnak az, hogy abban az időben, amidőn Magyarországon hivatalos szervek idegenforgalmi propaganda feladatra még nem gondoltak, ez az üzleti vállalkozás megkezdte, megindította és kifejlesztette az utazási propaganda-szolgálatot. A háború előtt, a már szépen fejlődésnek lendült magyarországi idegenforgalom, melyet a vállalkozásnak nagy kiterjedésű nemzetközi kapcsolatai — ezek között különösképpen a Cook céggel való élénk üzleti összeköttetései — is hathatósan támogattak, a háború után természetesen megcsappant; mégis a vállalat világháború előtt nagy gonddal kiépített nemzetközi kapcsolatainak volt köszönhető az idegeneknek a megcsönkített Magyarország iránt való érdeklődése és az az utazási kedv, amely az 1920-as évek folyamán egyre nagyobb mértékben kibontakozott s Magyarországot az idegenforgalom érdeklődésének igen előkelő síkjára emelte.

Az idegenforgalom fejlődése a 20-as évek folyamán állandóan tartott. 1929-ben körülbelül csúcspontját érte el, 1929-től azután kezdett visszaesni s körülbelül 1931-ben a mélypontra volt. Magyarország idegenforgalma 1931-től kezdve — még mindig ezeknek az évtizedekkel ezelőtt kiépített nemzetközi kapcsolatoknak segítségével — újabb rohamos fejlődésnek indult, amíg 1937-ben egy második csúcsponti helyzetet ért el. Ettől kezdve a jelenleg folyamatban lévő és már akkoriban fenyegető újabb

vihar felhői elhomályosították azt az éltető napsugarat, amelyet Magyarországra nézve az idegenforgalom fejlődése jelentett.

Amidőn ezt a rövid vázlatot az Idegenforgalmi és Utazási Vállalatnak most már 40 esztendőre terjedő történetéről felrajzoltam, különösen szeretném hangsúlyozni azt a tényt, hogy egy utazási iroda a saját nemzetének az idegenforgalomhoz fűződő nyomós érdekeit csakis akkor tudja kellő súllyal képviselni, ha ez az iroda megfelelő nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik. Arra nézve, hogy az IBUSz milyen nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik, legyen szabad megemlíteni azt, hogy a legutolsó és ma is érvényben lévő, ha ezidőszerint nem is praktikábilis szerződéseinek alapján 650 jegykiadó hely működik, amely az IBUSz és az IBUSz által képviselt közlekedési vállalatok jegyeit árusítja, ezek között Ázsiában 11, Afrikában 9, az Egyesült Államokban 4 és ezenkívül különféle nemzeti lobogók alatt hajózó tengeri hajók keretében további 25 helyen. Így tehát az IBUSz-nak összesen kb. 700 jegykiadóhelye van Magyarországon kívül. Ezek a jegykiadóhelyek közvetlenül az IBUSz-szal kötött szerződés alapján működnek. Ilyen szerződéses viszonyban állunk többek közt a Wagons Lits—Cook utazási irodával — amely iroda a Cook angol utazási irodának és a Wagons Lits-nek, a belga Nemzetközi Hálókocsi Társaságnak a közös alapítása —, azután az Európában is igen jelentékeny pozíciót betöltő American Express Company-val és a CIT-el, Olaszország nemzeti utazási irodájával. Ha tehát csak ezt a három nagy nemzetközi hálózatot vesszük alapul, akkor több mint 3000 helyen, a világ valamennyi jelentősebb helyén, propagálják azokat az idegenforgalmi akciókat, amelyeket az IBUSz ilyen célból napirendre hoz. Ez a nemzetközi szervezet adja meg egy utazási irodának azt a jelentőséget, amellyel a saját területén jelentékeny nemzetgazdasági sikereket tud országa részére biztosítani.

Utazási irodánk tulajdonképpeni hivatáskörének ismertetését most elhagyom s az IBUSz szervezetét óhajtom megvilágítani.

Mindenekelőtt a szervezet logikus összefüggésére óhajtanék rámutatni. Az IBUSz elnevezése négy betűből áll. Az „I” betű jelenti az idegenforgalmat, a „B” betű jelenti a beszerzést, az „U” betű az utazást és az „Sz” betű a szállítást. Ebből a négy fogalmi körből, mint bevezetőleg említettem, — az idegenforgalom az első perctől kezdve egyik legfontosabb és leginkább előtérben álló feladatköre volt a hivatalos menetjegyirodának. Tehát az idegenforgalom olyan időben került ehhez az üzleti vállalkozáshoz, amidőn nem volt még olyan hivatalos szerv, amely az idegenforgalom ápolásával foglalkozott volna. Ezt a nemes tradíciót megőrizte az IBUSz és ezután is meg fogja őrizni. Azóta már egy országos közigazgatási szerv: az OMIH vezetése alatt az ország minden részében idegenforgalmi hivatalok működnek és az országos szervezést megelőzve, már Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatala is — amelynek partikuláris feladatköre Budapest propagálása — nagy jelentőségre tett szert. Az „I” betűhöz, tehát az idegenforgalomhoz ez a vállalat azért ragaszkodik, mert ez a vállalat volt az első Magyarországon, amely az idegenforgalom megindításában és ápolásában látta feladatkörét.

A „B” betű a beszerzést jelenti. Ugyanis a m. kir. Államvasutak területén lévő valamennyi állomáson, mind a külső perronon, mind a belső csarnokokban, váróhelyiségekben, senkinek semmiféle árusításra jogosultsága nincsen, csak az IBUSz-nak. Ennek a monopoliumnak technikai indokolása szerint a MÁV kártérítéssel tartozna minden balesetért, amely nemcsak a vonatokon, hanem a MÁV egész területén történik. Így tehát a MÁV nem engedheti meg akárkinek azt, hogy területén állandó foglalkozást üzzön. Ennek következtében minden vállalkozás, amely a MÁV területén valamely üzlet lebonyolításába fog, terhelve van előre súlyos biztosítási feltételek következményeivel úgy, hogy a MÁV magánosra ezt a feladatot nem bízhatja rá; ezért bizta meg saját vállalatát. Az IBUSz

az utazóközönség érdekeinek megfelelően árusítja mindazokat a cikkeket, amelyekre az utazóközönségnek szüksége van. Az áru beszerzéshez szorosan kapcsolódik a hírlapok beszerzése külföldről és belföldről s ezeknek vasútállomási és városi pavillonokban való terjesztése, valamint előfizetés az összes külföldi és belföldi lapokra és monopoliumos joggal hirdetések gyűjtése állomási épületekben, vonatokon való kifüggesztés és a hivatalos menetrendkönyvben való közzététel számára.

Az „U” betű jelenti az utazás szót, amelyről már megemlékeztem. Az „Sz” betű a szállítás szót jelenti. A szállítási osztálynak az a feladatköre, hogy áruk szállításával foglalkozik. — 1926-ban, amidőn az Idegenforgalmi és Utazási Vállalat a MÁV tulajdonába ment át, született ez a szó és ezzel egyúttal az az állami vállalat is, amely az „IBUSz” megjelölést vette fel. A „szállítás” szónak jelentősége a teher-szállításban domborodik ki oly módon, hogy az IBUSz kebelében működik egy gyorsáru-gyűjtő osztály és csomagszállító vállalat, amelynek gépjárműveit, a nagy kék autókat, a fővárosban szanaszét látjuk száguldani és feladata az, hogy a csomagokat összegyűjtse és a lehető legolcsóbb módon eljuttassa vidékre a címzettekhez. — Vidéki relációban szintén gyűjt csomagokat és eljuttatja azokat Budapestre. Ebbe a csomagszállítási forgalomba kb. 2 éve, a nemzetközi szállítási ágat is felvettük, amely a expedíós szolgálatot látja el.

Különös dolog, hogy egy utazási vállalat más irányú üzleti tevékenységgel is foglalkozzék, de nem szokatlan. A nagy utazási irodák jórésze, különösen pedig a legismertebb nemzetközi vállalatok között az AMEXCO, ma is expedíós cég s ugyanazt csinálja, amit az IBUSz, egyszersmind bankár és utazási vállalat is. Tehát a expedíós cégek jórésze foglalkozik utazási üzletekkel. Az utazási irodáknak egy része pl.: a hollandi Lissone—Lindemann cég is ugyanúgy csomagszállítással foglalkozik, mint az IBUSz. E nagyméretű üzleti konstrukció jelentőségét illetőleg ki kell emelnem azt a tényt, hogy ugyanakkor, amikor az idegenforgalom megbénult, mint például: ma, az utazási irodát a még prosperáló üzletágak mentik át. — Viszont ezeknek az üzletágaknak jövedelmei az utazási forgalomnak fellendülése esetén arra a célra fordíthatók, hogy az idegenforgalmi propaganda költségeihez minél nagyobb mértékben hozzájárulhatnak. Így tehát az IBUSz három nagy vállalkozást egyesít magában: az utazási irodát, az állomásokon az utazóközönség érdekében szükséges árusítások lebonyolítását egy monopolium keretében, végül pedig a csomag- és áruszállítást, amely az országos Collis expressforgalmat és a nemzetközi szállítási üzletágat egyesíti magában és biztosítja, hogy azokat az áldozatokat, amelyeket egy utazási iroda az idegenforgalom propagálása érdekében szükségképpen hoz, a saját jövedelméből fődözni tudja. Az IBUSz 700 állandó alkalmazottat foglalkoztat, tisztviselőket, segédtiszteket, altiszteket és munkásokat és ezenkívül az országban működő bizományosainak száma körülbelül 500.