

COBDEN - K Ö N Y V T Á R

72. SZÁM

BÁRSONY OSZKÁR:

UTAZÁS
ÉS IDEGENFORGALOM
TEGNAP, MA ÉS – HOLNAP



A MAGYAR COBDEN SZÖVETSÉG KIADÁSA, BUDAPEST

A MAGYAR COBDEN SZÖVETSÉG CÉLJA:

Cobden tanításának megvalósítása.

Kapcsolatot teremteni a gazdasági és a kulturális élet között, felvartartani az érdeklődést a gazdasági életben a kulturális problémák iránt, a kulturális életben pedig a gazdasági kérdések iránt.

Áthidalni a szakadékokat országok és országok, népek és népek között az áruk és a gondolatok szabad forgalmának biztosításával és így megteremteni a béke atmoszféráját, azt a levegőt, amelyben erőteljesen fejlődhetik a gazdasági élet és a kultúra.

A Cobden Szövetség felfogása szerint:

a kulturális haladás és a gazdasági fejlődés egymástól függenek, feltételezik egymást, nincs ellentét köztük és a közösség fogja őket össze. A Cobden Szövetség tehát gazdasági feladatot végez a több tudás terjesztésével.

16 3E

COBDEN - K Ö N Y V T Á R

72. SZÁM

BÁRSONY OSZKÁR:

UTAZÁS
ÉS IDEGENFORGALOM
TEGNAP, MA ÉS – HOLNAP

ELŐADÁS A MAGYAR COBDEN SZÖVETSÉGBEN
1934. MÁRCIUS 27.-ÉN

Bársony Oszkár



Magyarországi Turizmus Szolgálat
Budapest, Könyvtár

Lejtári szám:

Raktári szám:

RPG 18

2008 JÚL 21

B E V E Z E T Ő.

Halasi-Fischer Ödön, elnök:

A Magyar Cobden Szövetség ülését megnyitom és nagy tisztelettel köszöntöm illusztris előadónkat, Bársony Oszkár vezérigazgató urat. Mai témája különösen két szempontból tarthat nagy érdeklődésre számot. Az egyik az, hogy az utazás, a világlátási vágy ősi emberi ösztönének kérdését tárgyalja. Ez a vágy, ez az ösztön volt az, amely a kezdetlegesebb technikai felszerelési korokban új meg új világrészek fölfedezésére, új meg új életformák és institúciók tanulmányozására és alkalmazására sarkalta az embereket. A civilizáció történetét ugyyszólván lehetetlen megérteni az utazási ösztön figyelembevétele nélkül. A másik és még döntőbb szempont azonban az, hogy nekünk, magyaroknak, kiváltképen fontos gazdasági és pénzügyi problémáink kapcsolódnak az idegenforgalmi kérdésbe. Magyarország, elsősorban a főváros, a maga páratlan természeti fekvésével, gyógyítóerejű forrásaival, a természeti és emberi erők adományaival kétségtelenül hivatott arra, hogy idegenforgalmi gócpont legyen. Nem új felismerés ez, de sokáig hiányoztak a gyakor-

lati eszközök, a gyakorlati szervezetek a gazdag lehetőségek kiaknázására, a magyar idegenforgalom megteremtésére. Ma már azon a ponton vagyunk, hogy a magyar idegenforgalom megindult, pénzügyi szempontból rendkívül becses nyereséghez juttatta az országot s a fejlődésnek új perspektíváját nyitotta meg. Az idegenforgalom az a palackbuzárt szellem, mely mesterének parancsára sorra rakja a magyar nép lába elé a pompásnál-pompásabb ajándékokat. A mai szomorúan stagnáló korban nincsen terület, melyen a gondolatból a beteljesülésig oly rövid út vezetne, mint ezen a területen. S nyugodtan mondhatjuk, hogy ebben kevés embernek van olyan hatalmas érdeme, mint Bársony Oszkárnak. Ő látta meg először azokat a gyakorlati módszereket, amelyekkel a magyar idegenforgalmat valóban meg lehet szervezni; tökéletes szakismeretével, teremtő ötletességével, fáradhatatlan munkabíráásával és odaadásával olyan szervezeteket teremtett, amelyeknek áldásait ma az egész város, az egész ország élvezheti s amelyeknek fejlődőképessége is elvitathatatlan.

Bársony Oszkár nemcsak Magyarországon: nemzetközi relációkban is elismert, kiváló szakembere az utazás és az idegenforgalmi tervgazdálkodás ügyének s amiként gyakorlati működését csak mély elismerés illeti meg, úgy a kérdésre vonatkozó fejtegetéseit is a legnagyobb érdeklődéssel fogadjuk. Kérem a vezérigazgató urat, tartsa meg előadását.

Utazás és Idegenforgalom. Tegnap, ma és holnap.

Idegenforgalomról az elmúlt időkben összesen és együttvéve sem hallottunk és főleg nem olvashattunk annyit, mint manapság, amikor ez a téma, — nemzetközi viszonylatban is — mint a közgazdasági publicisztika kedvence tárgya szerepel. Igen örvendetes, hogy ez a problema nálunk is fölkelte a közvélemény érdeklődését és nemcsak a szorosan vett szakemberek, hanem neves nemzetgazdák és felelős államférfiak is fölfigyelnek annak jelenségeire. A fokozott érdeklődés kétségkívül arra vezethető vissza, hogy idegenforgalmunk, mely a multban túlnyomóan cikk-, vagy előadás-téma volt és ankétek napirendjén, egyesületek, szövetségek fejtegetésein szerepelt, — végre élő valósággá vált és nálunk is zsufolt *autocarokon sightseeingező* külföldiek képében jelentkezik.

Mialatt a világgazdaság súlypontja kezd Európáról a tengerentúlra áttolódni, addig a turisztikai világfoglalomnak változatlanul, sőt azelőtt sohasem tapasztalt mértékben Európa a középpontja. Sorsdöntően jelentős reánk nézve, hogy most, amidőn a *tegnap* tájékoztatanságából és sokszor szándékos félreismertségeből kiemelkedve, *számottevő érdeklődés kezd mutatkozni Magyarország iránt* és mi is átkeültünk a nemzetközi idegenforgalom naposabb oldalára, akkor a *tegnap* nehéz körülményei között megteremtett szilárd alapokon ne csak a

mának teremtsünk pozíciót, hanem a *holnapi* fejlődés lehetőségét is biztosítsuk magunknak.

Mit értünk idegenforgalom alatt?

Késedelmes érvényesülésünk — sok egyéb között — alighanem annak tulajdonítható, hogy az etikai céljában, valamint gazdasági, kulturális és politikai kihatásaiban régebben másutt is alig ismert idegenforgalomért csak ott hoztak nagyobb áldozatot, ahol előnyeit és hasznát fokozott mértékben élvezték s élvezték gyakran anélkül, hogy még csak megfelelő nevet is találtak volna számára. A franciák például *mouvement des étrangers*-nek, az olaszok *movimento dei forestieri*-nek nevezték és mindössze 20—25 éve, hogy az angolból átvett *tourisme* e fogalom megjelölésére közkeletűvé vált. Az idegenforgalom nomenklaturájában az első elnevezésért a múlt század elejéig kell visszamennünk, amikor a *New English Dictionary*-ban (1811) találjuk először a *tourisme* kifejezést, a *travelling for pleasure*, a *magunk örömeire való utazás* megjelölésére.

Ma már, — hála néhány neves európai közgazdásznak — sokkal szabatosabb definícióját ismerjük az idegenforgalomnak. Így örömmel találtam rá *F. W. Ogilvie*, edinburghi egyetemi tanár legújabb, „*The Tourist movement*“ (*An Economy Study*) című könyvében az idegenforgalom olyan meghatározására, amelyet 25—30

évvel ezelőtt gyakran hangoztatott *Gálos Kálmán*, a magyar idegenforgalom korán (1925) elhúnyt előharcosa, aki azzal szokta megokolni az idegenforgalom különös előnyét, hogy ennek révén az idegenek olyan pénzt költenek el *nálunk*, amelyet *másutt* kerestek meg és így különös jelentősége abban van, hogy a *mi* gazdaságunk vérkeringésébe *más* országok munkájának *gyümölcse kerülhet át*.

Az említett edinburghi professzor is — gazdasági szempontból — *tourist*-nak tekint mindenkit:

„... aki a visszatérés szándékával hagyja el állandó lakóhelyét és az ott szerzett pénzt útközben, vagy utazásának rendeltetési helyén költi el...”

(„... *they spend money in the place they visit, without earning it there...*“)

Az idegenforgalom meghatározásánál mások is* annak tulajdonítanak fontosságot, hogy az, aki állandó lakhelyét átmenetileg elhagyja, lényegében *másutt mint fogyasztó* („... *lediglich als Verbraucher von Wirtschafts- und Kultur-gütern*“) jelenjék meg.

A fogalom tisztázásához lényegesen hozzájárul a külföldön is meghecsült *Fellner Frigyes* egyetemi tanárnak az a megállapítása,** mely a nemzetközi személyforgalomnak, a vándorforgalomtól megkülönböztetendő ama jelenségében lát *idegenforgalmat*, „midőn ideiglenes tartózkodásra — letelepedéssel kapcsolatos ke-

* pl. dr. Wilhelm Morgenroth

** *Fellner: „Csonka-Magyarország Nemzeti Jövedelme*“, Budapest 1930.

reseti tevékenység nélkül — szórakozás, gyógyulás, művelődés, tanulmányok folytatása, üzletszerzés stb. céljából mennek külföldre“.

Mindebből látjuk, hogy az idegenforgalom lényegét azelőtt és most is, úgy gyakorlati, mint tudományos téren nálunk is helyesen ismerték föl.

Utazásból lesz az idegenforgalom.

E terminológiákon és elméleteken átesve, megállapíthatjuk tehát, hogy az *idegenforgalom legfontosabb eredménye az a pénzbeli érték, amellyel gazdasági életünk megtermékenyül, előfeltétele pedig az állandó lakhely elhagyása, az elutazás*, — az utazás, mely a modern embert ellenállhatatlan kényszerrel vonzza új és ismeretlen tájak felé.

Paul Morand mondja, hogy utazni, menni egyik helyről a másikra, olyan szokás, mely felsőbbrendűséget jelent.

Tudjuk, hogy az utazás még *tegnap*, — a közlekedési eszközök gyermekeipőivel —, milyen fáradságos és veszedelmes, mennyire bizonytalan és kétes eredményű vállalkozás volt, amely csaknem minden esetben valami kényszerű elhatározásból fakadt. — Ma azonban, amikor a távolság pénzkérdéssé sülyedt, vagy nemesült, — ahogy vesszük —, amidőn a legrefináltabb kényelem s a mindenki számára hozzáférhető olcsóság korát éljük, olyan elsőrendű szükségletté vált, mint az ujság, a vil-

lany, telefon, rádió, mozi s napjaink annyi sok és nélkülözhetetlen vívmánya. *Hol van a ma a tegnaptól — és mit hoz még a holnap?*

Az irányítótól sem vezet hosszabb út az aerobuszig, mint a delizsánsztól — a *Flèche d'Or*-, az *Edelweiss*-, vagy a *Reingold-Expresszig*. Az első világkörüli utazás (1522-ben) még 1126 napot vett igénybe, míg a „BORGNE“ tavaly 7 nap és 18 óra alatt tette meg ezt az utat. Amennyi idő alatt és költséggel tegnap, váltott lovakkal Budapesttől Szegedig eljutnánk, ma kétségkívül elérünk Párisba és nincs kizárva, hogy holnap, 24 személyes, 600 km-es repülőn fogjuk ezt az utat megtenni, nem is szólva a stratoszfériai közlekedés perspektíváiról.

Ezekben találjuk a *tegnap* álmait, a *mának* lehetőségeit és a *holnap* valóságait.

A természeti szépségek, ritka műkincsek, egyes tájak klimatikus előnyei és hőforrások gyógyereje, a világ nagy kultúrcentrumainak modern látványosságai és szórakozásai, elmúlt korszakok műemlékei mind-mind nemzeti vagyont jelentenek, de idegenforgalmi jelentőségük attól függ, hogy milyen mértékben hatnak serkentően az utazási forgalom fokozására és általában hogyan tudjuk ezeknek a természeti és kultúrkincseknek, idegenforgalmunk fejlesztésénél hasznukat venni.

A legutóbbi egy-két évtized mindezen hatásokat kikémlelte, hasznosította és ennek eredményeként született meg a mai, régebben el sem képzelhető méretű, nemzetközi idegenforgalom.

Ezt a gigászi forgalmat az 1931. évi világválság nyomán jött általános elszegényedés, a kereseti lehetőségek összezsugorodása, valamint a válság hatása alatt kiadott különféle pénzkiviteltilalmak is csak átmenetileg — és előreláthatóan csak rövid időre — tudták megbénítani, mint ahogy a régebbi keletű vám-, útlevel-, és egyéb korlátozások sorvasztó erejének sem sikerült kipusztítani a modern ember olthatatlan kóborlási vágyát. Unalom vagy kalandvágy, az ismeret^{lora} vagy a változatosság utáni sóvárgás felejtés, vagy emlékezés, mind, mind az utazásban nyer kielégülést. Már azt is mondják: *Partir c'est maigrir et maigrir c'est rajeunir un peu.*¹ Sietek kijelenteni, hogy a világeért sem akarom e terminológiát az utazási irodák számára, — melyek az utazást szervirozzák — reklámul használni.

Utazási irodák szerepe az idegenforgalomban.

Az idegenforgalom problémáival foglalkozva, részletesebben kell kitérnem az utazási irodákra, amelyekről köztudomású, hogy az utazási kedv fölkeltésében, fokozásában és fentartásában nagy részük van s melyekről az is ismert, hogy *túlnyomórészt az ő propagandájuk tette oly népszerűvé korunkban az utazást.*

Annak a szemrehányásnak elkerülése végett, hogy csak az „*amour propre professionnel*” szólal meg bennem, amidőn az utazási irodák

¹ * (Az elutazás fogyást. — a fogyás fiatalodást jelent.)

jelentőségére kívánok utalni, szóljon helyettem *Otto Baedeker*, a híres utazó, aki 1928-ban 72 éves korában indult el Afrika belsejébe, utolsó felfedező útjára, ahol nyoma is veszett:

„Az utazási irodák — írta elutazása előtt — megbecsülhetetlen szolgálatot tettek a civilizációnak. Ők hoztak össze bennünket más országbeli és tengerentúli testvéreinkkel s különösen nagy elismerés illeti meg őket a társasutazások rendezéseért, melyekkel a világjárás legjobb és legolcsóbb módját honosították meg: azt a módot, amely a kényelem maximumát az utazási alkalmatlanságok minimumával egyesíti s lehetővé teszi, hogy kevesebb idő alatt többet lássunk.“

Az utazási irodák szerepét és fontosságát nemcsak az útnak indított társaskirándulások és eladott menetjegyek száma, hanem az a körülmény is determinálja, hogy *befolyást gyakorolhatnak az egyes ember utazásának irányára és céljára: a választandó üdülőhelyre, a megtekintendő vidékre, városra stb. és ezzel döntő szerepet nyernek a nagy utazási világforgalom irányításában.*

Ennek az irányításnak a lehetősége adja az utazási irodának a legfőbb jelentőségét,

és ez az a szempont, amelynek az idegenforgalmi propaganda- és toborzómunka (a *Werbetätigkeiten*) újabban egészen különös figyelmet szentel.

Az utazási forgalom irányításának lehetősége adott impulzust az ú. n. *nemzeti utazási vállalatok* létesítésére és fentartására, amelyek

mindenütt az állam, vagy az államvasút fenhatósága, illetve felügyelete alatt fejtik ki tevékenységüket. E vállalatok az idegenforgalomért világszerte folyó *mai* harcokban a *nemzeti* hadsereg szerepét töltik be, a *tegnapi*, igen jól bevált és gyakran nélkülözhetetlen zsoldos hadsereg, — a *nemzetközi* utazási irodák mellett.

Igen természetes, hogy úgy a nemzeti, vagy hivatalos menetjegyirodák, valamint a nemzetközi utazási vállalatok, — *mint az idegenforgalom kereskedelmi szervei* — sohasem válhattak volna a modern népvándorlás ennyire hasznos eszközeivé, a közlekedés — gyorsaságban, pontosságban, biztonságban és olcsóságban elért — frappáns fejlődése nélkül és az is bizonyos, hogy *az idegenforgalomban ugyanannyi köszönhető a hatalmassá fejlődött hotelek kultúrájának, azok még tegnap elképzelhetlen mai kényelmének*, valamint az idegenforgalom állami, városi és társadalmi szervezeteinek s akcióinak.

Az idegenforgalom *magyar* harcterén küzdők és verejtékezők táborában is felismerésre talált ama tudományos és gyakorlati megállapítás, hogy az idegenforgalom az export értékes tételle és éppen ezért nekünk, mint eladósodott országnak fokozottabb mértékben kell odahatni, hogy

az exporttal egyenlő értékű idegenforgalom nálunk is fejlődésnek induljon.

Figyelembe kell vennünk, hogy az idegen-

forgalom, megfogyatkozott boldogulási lehetőségeink tényezői között az élre került. Nekünk tehát a rádióamatőrök jelmondatával: *We never sleep!* (Sohasem alszunk) új lendülettel és új invencióval, a régi tapasztalokkal és a mai kor eszközeivel, nemcsak elméleti, hanem gyakorlati és szakszerű hozzáértéssel kell folytatni a régi küzdelmet.

Ha idegenforgalmi propagandánknak eredeti ötletekben gazdag munkaterületén még tegnap nélkülözniünk kellett azokat az anyagi eszközöket, amelyek híján a legodaandóbb törekvések is meghíúsulnak, — akkor ma már nemcsak eddig sohasem tapasztalt áldozatkészséggel találkozunk, hanem arra is rámutathatunk, hogy e nagyjelentőségű kérdés irányítását, anyagi fedezetének biztosítását a legilletékesebb hely vette át és olyan imponáló tempót diktál, amelyet azelőtt remélni se mertünk. Ez a lendület biztosíték arra, hogy

valóban magas fokon álló idegenforgalmi iparunk hozzájut az érvényesülés nélkülözhetetlen előfeltételeihez.

Régen elmúlt az az idő, amikor az idegenforgalom hálás humoranyag volt. Ma már mindenki tudja, hogy több európai állam *fizetési mérlegének egész egyensúlya az idegenforgalomtól függ.* Még a súlyosan leromlott 1932-ik idegenforgalmi évben is az elért bevételi többlet Franciaországban 562, Olaszországban 249, Canadában 782, Nagybritanniában po-

dig 60 millió pengő volt.* Ez adatok értékeléséhez azonban tudni kell azt is, hogy e bevételi többletek az 1929-i összegeknek: Franciaországban 29.3 százalékára, Olaszországban 37 százalékára és Nagybritanniában 77 százalékára zuhantak vissza.

Rendkívül örvendetes, hogy ezzel szemben a mi *fizetési* mérlegünk idegenforgalmi tételeinek lényeges javulásáról számolhatunk be, ami bel- és külföldi idegenforgalmunk fokozott fejlődésének tulajdonítható.** E fokozott idegenforgalom, illetve az a körülmény, hogy *nálunk nagyobb visszaesés a legutóbbi években sem mutatkozott*, arra vezethető vissza, hogy még sohasem voltunk külföldön úgy divatban, mint most és bizvást megállapíthatjuk, hogy

ma már nemcsak Magyarországnak van szüksége idegenforgalomra, hanem a világ — és különösen Európa — idegenforgalmának is szüksége van Magyarországra, mint idegenforgalmi attrakcióra.

Belföldi vándorforgalom.

Az idegenforgalom és a fizetési mérleg, illetve annak aktív oldala közötti összefüggés termé-

* Az idegenforgalom jelentősége az egyes államok fizetési mérlegében. *Magyar Statisztikai Szemle* 1933; 12. szám.
** Dr. Szigethy Gyula: *Magyarország nemzetközi fizetési mérlege és külföldi tartozásai az 1931. évben*, Budapest 1932. és további számításai szerint:

	1928.	1929.	1930.	1931.	1932.
	millió pengőben				
Honfitársaink elköltötték külföldön	40.—	57.—	60.—	57.5	33.—
Külföldiek elköltötték nálunk	21.—	23.—	27.—	26.5	22.—
Hiány:	19.—	34.—	33.—	31.2	11.—

szetesen csak a *külföldiek* idegenforgalmára vonatkozik, minthogy a passzív oldalon honfitársaink külföldi költekezésének összegei szerepelnek. Ennek a passzívumnak további csökkentése érdekében kell belföldön is piacot teremtenünk az idegenforgalom számára.

A külföldre gravitáló utazási forgalom ellen-súlyozására szervezzük meg jobban — természeti kincseink és látnivalóink megfelelő kialakításával — a belső fogyasztást és igyekezzünk főleg az *itthoni nyaralás* népszerűsítésével, belföldön tartani a nyári pihenésre és üdülésre szorulókat.

A belső *vándorforgalom* terén kitermelt értékek között különös figyelemre tarthatnak igényt az 1932. év húsvétján bevezetett és valóban korszakos újításnak tekinthető *MAV filléres vonatok*. E vonatok csodálatos népszerűsége adja meg rendkívüli jelentőségüket s fokozza fontosságukat, hogy megvalósították az idegenforgalmi propaganda *minden eddigi törekvésének a legóhajtottabb célját, hogy bármikor és bárhová az utasok ezreit lehessen koncentrálni.*

Csak egy kis ízelítőt óhajtok adni a filléres vonatok statisztikájából és ezzel fölöslegessé válik minden további kommentár. E vonatok forgalma fennállásuknak alig két éve alatt a következő volt:

	1932.		1933.	
	vonat,	utas	vonat,	utas
Vidékről—vidékre .	123	136.881	111	138.336
Budapestről—vidékre	47	56.874	44	45.277
Vidékről—Budapestre	47	39.028	81	49.193
összesen:	217	232.783	236	232.806

Azzal a szemrehányással szemben tehát, mellyel a fővárosi idegenforgalom fejlesztésével kapcsolatban, illetve a belső vándorforgalomnak a fővárosba való koncentrálása miatt a vidék részéről találkozunk, megállapítható, hogy *míg Budapest az első évben 56.874 és tavaly 45.277 utast kapott a filléres forgalomból, addig a magyar vidék forgalmát 175.909, illetve 187.529 utassal gazdagították e vonatok.*

Cserevonatok.

A „filléres vonatot“ már csak egy lépés választotta el az ú. n. *cserevonattól*, mely nem más, mint a filléres gyorsvonatoknak külföldre való kiterjesztése. E kiterjesztés egyetlen feltételét a devizakérdés megfelelő megoldása képezte.

Nyilvánvaló volt ugyanis, hogy a *Magyar Nemzeti Bank* a külföldre indítandó „filléres vonatok“ költségeire nem fog idegen valutát rendelkezésre bocsájthatni és így más megoldás vált szükségessé. A megvalósítás módozatainak keresése során azután a szükség kitermelte az ugyancsak közelfekvő megoldást. Nem kellett egyéb, mint annak biztosítása, hogy *előbb külföldről jöjjön* ilyen vonat Magyarországra és így a külföldiek által hazájuk pénznemében lefizetett részvételi díjakat használják fel, az innen *kifelé* induló ellenvonatok *ottani* költségeire.

Így indult meg „*Jöjjetek hozzánk, hogy hoz-*

zátok mehe ssünk“ jeligével — nagyobb napilapjaink részvétélével — ez a csereforgalom úgy a szomszéd államokkal, mint Németországgal, Itáliával, Svájjal, Franciaországgal és Angliával s olyan fokozódó sikerrel, hogy ennek eredményeit látva, nem minden túlzás nélküli elragadtatással állapította meg Nagy Endre, hogy a világ teremtése óta csak két valóban nagy dolgot fedeztek föl: *a könyvnyomtatást és — a cserevonatot.*

Más irányt vett ez a forgalom, amióán a tavalyi nyár elején a Magyar Nemzeti Bank lehetővé tette az ú. n. *zárolt pengőknek* idegenforgalmi célokra való felhasználását. A zárolt pengő, a pengő rendes és hivatalos árfolyamán jóval alul vásárolható és

ez az árfolyamkülönbség nemcsak új és jelentős kereseti lehetőséget biztosított a külföldi utazási vállalatoknak, de arra is módot nyújtott nekik, hogy egyrészt a régi méreteket messze meghaladó propagandát fejthessenek ki ez utazások érdekében, másrészt pedig, hogy a hirdetett utazások részvételi díjait a legmérsékeltbben szabhassák meg.

Ebben segítették őket: a vasútnak díjszabáson kívüli, valóban rendkívüli kedvezményei, a hotelek redukált árai, az autócarok leszállított díjai, amelyek együttvéve valósággal a *dumping* jellegét mutatták és így minden Budapestre kiírt vonat sikerét biztosították.



A cserevonatok, különvonatok és kirándulások forgalma az elmúlt két évben így alakult:

Honnan jött v. hová indult a cserevonat	1932.				1933.			
	Külföldről Magyarországra Utazások száma	Utazók száma	Magyarországból külföldre Utazások száma	Utazók száma	Külföldről Magyarországra Utazások száma	Utazók száma	Magyarországból külföldre Utazások száma	Utazók száma
Ausztria . . .	10	3.058	2	1.202	11	4.097	5	1.354
Anglia . . .	4	64	—	—	4	1.350	1	280
Belgium . . .	1	25	—	—	—	—	—	—
Bulgária . . .	1	68	—	—	—	—	1	514
Csehszlovákia . . .	3	1.367	—	—	4	1.408	3	865
Dánia . . .	—	—	—	—	1	19	—	—
Franciaország . . .	3	124	—	—	5	1.602	3	979
Jugoszlávia . . .	—	—	—	—	1	43	—	—
Lengyelország . . .	3	67	—	—	2	238	1	80
Németország . . .	19	4.944	2	914	13	3.022	3	460
Olaszország . . .	15	2.816	5	2.050	6	1.175	5	2.829
Románia . . .	9	4.616	4	2.512	6	3.262	1	967
Svájc . . .	6	330	—	—	6	2.077	1	210
Törökország . . .	—	—	—	—	—	—	1	174
Összesen . . .	74	17.479	13	6.678	59	18.293	25	8.712

Ezekből az adatokból látjuk, hogy az eredetileg paritásos csereviszonynak indult forgalom, főleg a zárolt pengők felszabadítása folytán, a javunkra diszparitásossá változott. Sokat várunk az *utazási pengő csekkektől is*, amelyek most kerültek forgalomba és amelyek, mint hogy a rájuk vonatkozó rendelet lényeges könnyítéseket tartalmaz, előreláthatólag fokozott mértékben fogják szolgálni idegenforgalmunk fejlődését.

Budapest idegenforgalma egyébként tavaly — nagyrészt e vonatok hatása alatt — svájci viszonylatban 87.8%, angol viszonylatban 72.8% és francia viszonylatban 58.9% emelkedést mutatott az 1932. évvel szemben.

Sokan ezekben az olcsó különvonatokban vélik a jövő, a *holnapi* idegenforgalom lebonyolításának módját felismerni. Ezt a felfogást nem osztjuk teljesen, mert ha kétségtelen is, hogy a jövő a *tömegforgalomé*, mégis valószínűnek látszik, hogy a gazdasági viszonyok javulásával az utazóközönség nagyrésze vissza fog térni a több szabadságot biztosító, az egyéni ízléshez és igényekhez jobban alkalmazkodó egyéni utazásokhoz. Nem pusztulhatnak el mindazok a nagyszerű intézmények, amelyeket az utazási kultúra kitermelt, csak azért, mert egy gazdasági válság kényszerhatása alatt, átmenetileg csak úgy tudjuk igénybevenni őket, ha áraitak az önköltségek alá csökkentik. Az impozáns hotelpaloták és előkelő restaurantok, a remek luxusvonatok és hajók, a mondain üdülők és fürdőhelyek kora még nem múlt el.

Máris határozott javulás mutatkozik 1932-vel szemben, amennyiben *a forgalom emelkedik és az árak visszafejlődése is megindult.*

A cserevonatok részvételi díjai valóban *dumping* jellegével hatottak és ezért sokféle szemrehányás hangzott el. Ezzel szemben rámutathatunk arra, hogy vannak államok, amelyek annyi és annyiféle menetdíjkezdvényt

adtak, hogy az utazási irodák 1933 tavasza óta nem adtak el egyetlen egy *rendes úru* menetjegyet sem, mert az év minden szakában más és más menetdíj-kedvezmény lépett életbe.

Szabad utat az idegenforgalomnak.

Sajnosan tapasztaljuk, hogy még mindig akad olyan felfogás, mely nemesak az ilyen kedvezményeket sokalja, hanem zárlatokban, pénzkiviteli korlátozásokban és más, a forgalom szabadságát bénító rendszabályokban vél bizonyos érdekek számára védelmet találni. Nem lehet vitás, hogy *az idegenforgalom szabad fejlődését, minden erőszakos beavatkozás megbénítja és kialakulásának normális útjáról eltéríti.*

Tudom, hogy ebben a körben, ahol *Richard Cobden* szelleme él és ahol, csak úgy, mint hazájában és a maga idejében az ő és *John Bright* gazdasági elmélete szinte hitté nemesedett, nem nekem kell a forgalom szabadságának zászlaját kitűznöm. Épp ezért csak arra kívánok utalni, hogy *az idegenforgalomnak is a szabad közlekedés, a szabad valuta- és devizaforgalom az éltető eleme és hogy a gyakorlati élet józan normáit az idegenforgalomra is alkalmazni kell.*

Ahogy a kötött és védővamos gazdálkodás, az áru- és deviza-clearing és a valuták hullámozása és értékesökkenése nem pótolhatják a szabadverseny és szilárd pénzegység áldásait, úgy

az idegenforgalom is riadtan elkerüli azokat az országokat, amelyekben vizsgálatokkal, motozásokkal, különféle be- és kiviteli korlátozásokkal és más vezetturákkal alkalmatlankodnak az idegenek.

A nemzetközi idegenforgalom szabad kialakulása szempontjából az újabbkéletű pénzkiviteli korlátozások szigorán csak nagyon keveset enyhíthetnek az egyes viszonylatokban engedélyezett kontingentálások, vagy *a közép-kori csereforgalomnak élő utasokra való alkalmazása*. Hogy e tekintetben nem esem túlzásokba, igazolható a tavalyi osztrák—lengyel tárgyalásokkal, amikor már arról is szó esett, hogy a lengyelek három sertés ellenében egy Ausztriába szóló útlevelet engedélyezzenek.

Elismerem s nem is fér hozzá kétség, hogy nálunk az összes illetékes tényezők szívesen tennék egészen szabaddá a közlekedést és a devizaforgalmat, ha súlyos pénzügyi megfontolások és egész gazdaságunk fontos államérdekei nem okolnák meg a korlátozások fenntartását.

A korlátozások enyhítését szolgálhatja, ha a *kereskedelmi szerződések* megkötésénél figyelembe veszik az idegenforgalom követelményeit. Megeshetik ugyan, — csak úgy, mint a kereskedelmi szerződések más intézkedéseinél — hogy utólag különféle devizakorlátozásokkal vagy más rendszabályokkal hiúsítják meg a legüdvö-

sebb kikötéseket, mindamellet ma már elkerülhetetlen, hogy az idegenforgalmi érdekek a kereskedelmi szerződésekből megfelelő védelemre találjanak.

Magyarország például, melynek idegenforgalmi mérlege passzív, méltán igényelhetné, hogy azok az államok, melyek felé idegenforgalma irányul, *mezőgazdasági termékeiből annyival többet vegyenek át, mint amennyit idegenforgalmi mérlegének passzív egyenlege ez államokkal szemben kimutat.* Ezen a módon a fizetések olyan egyensúlya volna biztosítható, mely feleslegessé tehetné, hogy két állam között a szabad forgalom, pénzkiviteli korlátozásokkal megbéníttassék.

Megokolttnak kell találnunk, ha az A. I. H. (*Alliance Internationale de l'Hôtellerie*) állást foglalt az ellen, hogy egyes államok, amelyek árukivitelük és idegenforgalmuk tekintetében lényegében exportállamoknak tekinthetők, pénzügyi sorompókat állítsanak és akadályokat gördítsenek annak az utasforgalomnak az útjába, mely a tőlük árut vásárló állam felé irányul.

Pregnánsan ismerteti a mai állapotokat e ténren dr. Erich Gebert, midőn ezt mondja:*

„Az idegenforgalmat, a nemzetközi gazdasági forgalomnak ezt a fontos tényezőjét különféle rendelkezésekkel és korlátozásokkal már éppen úgy agyonszabályozták, mint ahogy évről-évre fokozódó mértékben sorvasztó akadályokat gördítenek a nemzetközi áruforgalom

* „Archiv für den Fremdenverkehr“ 1933 október—december. Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr, Berlin.

lebonyolításának útjába. A személyforgalomra is kiterjesztették, a valuta- és devizakorlátozások preferenciáit, kontingens-rendszerét, behozatali tilalmait és represszáliáit, anélkül, hogy a kereskedelmi szerződések jól bevált, régi módszerével, legalább arról gondoskodtak volna, hogy az áruforgalmi szokások rendszeresen és fokról-fokra kerüljenek az idegenforgalom szabályozásánál alkalmazásra.“

Propaganda.

Ha idegenforgalmunk további fejlesztésének eszközei fölött tartanánk seregszemlét, mindekelőtt és újra meg újra a minél nagyobb és minél sokoldalúbb propagandát kellene kiemelnünk. A propaganda korát éljük. Nemesak az ipar, mezőgazdaság és kereskedelem, hanem a tudomány, művészet, de még az állami élet sem — s ez talán legkevésbé — mellőzheti ma már a propagandát, mely természetesen *az idegenforgalomnak is nélkülözhetetlen kelléke, legerősebb hajtóereje és leghatékonyabb agitációs eszköze.*

Ha tudjuk, — amire egyébként már történt utalás —, hogy a nemzetközi idegenforgalom ma már nem csupán a felsőbb tízezer unaloműző szeszélyéből táplálkozik s hogy a mind olcsóbbá váló utazás napjainkban a széles tömegeknek nélkülözhetetlen kultúrzsükségletévé fejlődött, akkor természetes, hogy az idegenforgalmi propagandát is ki kell terjeszteni mindazokra a rétegekre, amelyeknek gazdasági helyzete a cél szempontjából figyelembeveendő. Épp ezért a mai idegenforgalmi *Werbetätig-*

keit-től elsősorban azt várjuk, hogy olyan tömegpropagandából álljon, mely a maga találékony és ötletes eszközeivel alkalmas arra, hogy a legszélesebb rétegekre hasson, azokat befolyásolja, irányítsa.

A nyomtatott betű, az élő szó, a lángoló plakát, a hangos film, a beszédes prospektus, a tökéletes fénykép, a világot átfogó és örökkön működő rádió stb., stb., a sziklára hulló esőcsepp állhatatosságával vájja ki akaraterőd minden ellenállását.

Míg az idegenforgalmi propaganda még tegnap csak a jó ízlés, esztétikai érzék és a halkszavú előkelőség kifogástalan külsejében forgott a mondain-világ előkelő helyein, addig ma a tömeglélektan ismeretéből fakadt és egy külön tudománynak kitermelt és hatásában ismert eszközeivel verekszik, furakodik és tolakszik a világpiac káoszába és keres a maga számára érvényesülést. Tévedés volna azt hinni, hogy az eszközök változása csökkenteni a propaganda művészi ízlését. Mindössze arról van szó, hogy teljes technikával közelebb hozza a nagy tömegekhez. A milliószámban kiadott foldereken épp úgy rajta van az előkelő művész és kiváló író kezenyoma, mint a pompás albumokon, melyek azonban költséges voltuknál fogva csak kevesekhez juthatnak el.

E kérdést tovább vizsgálva, rá kell mutatni a propaganda érzelmi momentumaira is. Nálunk semmi esetre sem maradhatnak figyelmen kívül idegenforgalmunk politikai vonatkozásai.

Az idegenforgalom olyan politikai fegyverré fejlődött nálunk, mely nélkül, hogy máson sebet ejtene, a külföld helyes felvilágosításának egyik leghatékonyabb eszközévé lett.

Az érzelmi szempontok azonban más irányban is érvényesülnek, mert az idegenforgalmi propaganda sikere is ugyanolyan általános elvektől függ, mint amelyek az exportpropaganda eredményét eldöntik. Minden, egyébként igen sokra értékelt *Wirtschaftspsychologisches Forschungsinstitut* nélkül is tudjuk, hogy áruinknak nehezen találunk piacot ott, ahol gyűlölnék bennünket. Az ilyen helyeken mezőgazdaságunk és gyáriparunk termékeit, gyógytényezőinket és kultúrkinccseinket egyformán kedvezőtlen eséllyel kínáljuk. *Az idegenforgalmi tervgazdálkodásnak ebből a szempontból is vizsgálat tárgyává kell tenni a kiszemelt piacokat, de egyébként is meg kell állapítani a figyelembe jövő szükségleteket és ezekkel kell szembeállítani versenyképességünk fokát.*

Igen természetes emellett, hogy az idegenforgalom sem nélkülözheti a *Wirtschaftsfürsorge* támogatását, amely míg egyrészt erős védelmet biztosít minden jogos érvényesülésnek, addig másrészt szigorú önkritikával kíméletlenül kiselejtezi — az idegenforgalomban is — a külföldi piacra kerülő árut, esetről-esetre gondosan megállapítva mindegyik kelendőségének mérvét.

Statisztika.

E feladat megoldásánál jelentős szerep jutna az országos idegenforgalmi statisztikai adatgyűjtésnek. Nálunk: „A m. kir. miniszterelnöknek a m. kir. központi statisztikai hivatal 1930—31. évi munkaterve tárgyában az országgyűlés elé terjesztendő jelentése“ a szállodákra, pensiókra és gyógyfürdőkre bízta az adatszolgáltatást. Ez azonban pontos és az egész ország idegenforgalmát felölelő adatszolgáltatás nem lehet. Általános vélemény szerint a külföldiek forgalmáról és az idegenforgalom gazdasági értékelésének szempontjából nélkülözhetetlen tartózkodási időkről pontos és megbízható országos statisztikát csak úgy kaphatunk, ha az országhatáron való be- és kilépést használjuk fel adatgyűjtésre.

E kérdéssel vonatkozásban figyelmet érdemelnek *Dott. Avancini* nemrég megjelent fejtegetései,* melyek szerint:

„Az idegenforgalom nem merül ki annak tömeg-megnyilvánulásaiban (*turismo attivo*), hanem felöleli mindazt, ami az utazási forgalom kialakulásának előfeltételét képezi, érteve ez alatt az idegen fogadásának előkészítését és annak eszközeként a közlekedésnek és elszállásnak megszervezését (*turismo ricettivo*).

Ehhez képest tehát külön statisztikát kell vezetni az utazási forgalom aktív szereplőiről és külön kell nyilvántartani a befogadó, fölvevő szervek adatait stb. és ezekből megállapítani a befogadás lehetőségének mérvét, fokát és minő-

* Dr. Marco Avancini: Trattato Elementare di Statistica. Statistica Turistica. Milano Antonino Genfré. 1933

ségét. Az „aktív“ és a „felvevő“ idegenforgalom adatainak megfelelő szembehelyezésével állítható fel az idegenforgalom tulajdonképpeni mérlege és így állapítható meg, hogy valamely időben és helyen lezajlott idegenforgalom hogyan viszonylik az igénybevett férőhelyek számához stb.

A statisztika fontosságát vizsgálva, nem kevésbé érdekes *dr. Schuhwerk** felfogása is, aki az ugyancsak fontos belső vándorforgalom adatgyűjtésének kellékeit ismertetve, „primär“-nek minősíti azt a statisztikai adatgyűjtést, mely a hatóságok informálását és a tudományos kutatás céljait szolgálja, „sekundär“-nek pedig, ha ez elsősorban nem a szorosán vett statisztikának, hanem más, általános céloknak (rendőri bejelentés, a beszédett kurtaksák összegének megállapítása) szolgál.

Ilyen *secundär* jellegű adatgyűjtés folyik nálunk a vidéki fürdőhelyeken,** habár legújabbban országutaink belépő határállomásain megkezdték az autók és utasaik összeírását is.

„Primär“ adatgyűjtést végez nálunk a Székesfővárosi Statisztikai Hivatal, melynek adatai, természetesen csak a főváros idegenforgalmára szorítkoznak, de, mint már jeleztük, igen öröndetes fejlődésről adnak számot.

* (l. Archiv für den Fremdenverkehr 1930. Nr. 3.

** (A vidéki fürdőkön és üdülőhelyeken tartózkodó vendégek 1932. évi statisztikája 4.346 állandó külföldi és 76.449 állandó bel-földi vendéget mutat ki.)

Ezek szerint a Budapest szállodáiba és pensióiba külföldi útlevéllal érkezett idegenek száma 1933-ban 8.7%-kal volt *nagyobb*, mint 1932-ben, az itt tartózkodás ideje pedig 12.6% *emelkedést* mutat, — míg 1930-al szemben az érkezések 12.4%-kal, az itt töltött éjszakák száma pedig 5.2%-kal csökkent. Ezek az adatok élesen rávilágítanak arra, hogy sikerült a külföldiek tartózkodási *átlagát fokozni* és a régebbi 2.8 nap helyett 1930-ban 3.1-re, tavaly pedig 3.3 napra felemelni. Bízató eredménynek tekintendő továbbá, hogy *a mostanáig elért legjobb eredményekkel (1930) szemben*, tavaly lényegében csak 5.2% volt a *csökkenés*.

E fejlődés megítélésénél figyelembe kell venni azt is, hogy míg azelőtt hazánk csak az osztrák idegenforgalom kevésbé frekventált mellékszíntere volt, Budapest pedig a bécsi idegenforgalomnak kisebb jelentőségű kirándulólhelye, ahova egyes vállalkozó-kedvű idegenek egész vagy félnapra, a nagy podgyász hátrahagyásával rándultak át, — addig most, — ha távolról sem állíthatjuk még, hogy megfordult a helyzet —, mégis tény az, hogy már 1933-ban számtalan olyan útiprogramm látott napvilágot, melyekben Bécs 3 és Budapest 5 nappal szerepelt. De tisztelhattünk nálunk már olyan nagyobb

utascsoportot is, melynél az utazás végcélja és főállomása Budapest volt és az itteni tartózkodás keretében jutott csak rövid kirándulás Bécsnek, — a nagy podgyász pedig Budapesten maradt.

Az 1930—33. évi *bécsi idegenforgalom* adatait vizsgálva,* megállapítható, hogy ezekben az években — a figyelembe jövő fontosabb nyugati államok forgalmából — Budapestnek mind nagyobb rész jutott és pedig:

	1930.	1931.	1932.	1933.
Németekből	17.1%	18.9%	22.9%	34.8%
Svájeiakból	32.3%	27.7%	29.3%	46.4%
Angolokból	27.4%	31.8%	34.3%	41.4%
Franciákból	45.4%	47.1%	54.9%	52.8%
USA és Canada . .	33.5%	35.8%	40.9%	34.4%
Összes más külföldiekből	17.9%	19.1%	22.1%	26.5%

* * *

Befejezésül csak annyit, hogy bár nem ismerem el, amit annyian hisznek, hogy az idegenforgalomhoz mindenki ért, de állítom, — hogy akár hivatásában, akár egyéni, vagy társadalmi életében —, *mindenki használhat neki*. Helyesen teszi tehát az ország minden polgára, ha e lehetőséggel élni kíván.

A walesi herceg *a Travel Association of*

* Statistische Nachrichten, Wien, Bundesamt für Statistik.

Great Britain and Ireland alakuló gyűlésén a következőket mondotta:

*„Travel and Trade are international and it is only by a free exchange of goods, services and visits, that we can all live in comfort in peace and in mutual understanding.“**

Megszívlelést érdemlő szavak, amelyeket nálunk is szem előtt kellene tartani.



* (Az utazás és kereskedelem nemzetközi. Csak az áruforgalom, a szolgáltatások szabad cserője és a kölcsönös személyes látogatások révén lehetséges, hogy mindnyájan kényelemben, békességben és kölcsönös megértésben éljünk.)

BÁRSONY OSZKÁR

IDEGENFORGALMI TANULMÁNYAI



1. Párhuzam a hazai és külföldi idegenforgalmi törekvések között.
2. Tallózás az idegenforgalom körül.
(Idegenforgalom és kereskedelem.)
3. Idegenforgalom és itthoni nyaralás.



Valamennyi megjelent az **IDEGENFORGALMI KÖNYVTÁRBAN**. (Szerkeszti **Táborj Kornél**, kiadja a Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége, Budapest, Dunapalota-szálló.)



A COBDEN KÖNYVTÁR

EDDIG MEGJELENT KIADVÁNYAI:

1. *Havas Miksa*: Cobden Richard és tanítása.
2. *Marczali Henrik*: Cobden történeti jelentősége.
3. *Méhely Kálmán*: A kereskedelem filozófiája.
4. *Hantos Etmér*: A pénzügyi kibontakozás útja.
5. *Vámbergy Rusztem*: A panamáról.
6. *Mallekovics Sándor*: Az új ipartörvényről.
7. *Gratz Gusztáv*: Politikai és gazdasági liberalizmus.
8. *Rákosi Jenő*: Kultúra és kereskedelem.
9. *Gróf Apponyi Albert*: Társadalmi átalakulások.
10. *Lujo Brentano*: Védővám és szabadkereskedelem.
11. *Lujo Brentano*: Szabadkereskedelem és vámvédelem a békekötések után.
12. *Lujo Brentano*: Freihandel und Zollschutz nach den Friedenschlüssen.
13. *Naményi Ernő*: Mallekovics Sándor. — Két emberöltő munkája és tanulságai.
14. *Werner Sombart*: Kapitalizmus és szocializmus.
15. *Berzeviczy Albert*: Az ötvenes évekből.
16. *Bárá Köhner Adolf*: Többtermelés.
17. *Méhely Kálmán*: A XIX. század öröksége.
18. *Papp Dezső*: A tisztességtelen verseny.
19. *Vágó József*: Drágaság, infláció, kivétel.
20. *Órgróf Pallavicini György*: A magyar agrárpolitikáról.
21. *Yves Guyot*: A nemzetközi szabadkereskedelemről.
22. *Frédéric Bastiat*: Amit látunk és amit nem látunk.
23. *Dr. Franz Oppenheimer*: Az ártatlanul elítélt szabadverseny.
24. *Dr. Kadosa Marcel*: A vámvédelem babonája.
25. *Yves Guyot*: A szabadkereskedelem áhécéje.
26. *Exner Kornél*: Pénzügyi politikánk legsürgősebb feladatai.
27. *Exner Kornél*: Az emberiség jövője.
28. *Hegedűs Lóránt*: Kossuth.
29. *Székács Antal*: Gazdasági liberalizmus.
30. *Drucker Géza*: A hitelvédelem problémái.
31. *Dr. Kerpel Jenő*: A parlamentarizmus gazdasági újjáalapozása.
32. *Teleszky János*: A fuvarókosságról.
33. *Drucker Géza*: A magyar kereskedelem perspektívája.
34. *Bárá Madarassy-Beck Gyula*: Quo vadis, domine Bethlen?
35. *Dr. Stein Emil*: Magyarország gazdasági szerepe Nyugat és Kelet között.

36. *Dr. Wolf Ernő*: Orosz úfiium és amerikai maszlag.
37. *Dr. Auer Pál*: Nemzetközi kereskedelem és jogi Bábél.
38. *Popovics Sándor*: A pénz értékállandóságú.
39. *Nagy Endre*: Az igénytelenségről.
40. *Havas Miksa*: Walter Rathenau.
41. *Koós Zoltán*: Mezőgazdasági hitelkérdések.
42. *Báró Hatvany Endre*: Gazdaságpolitikai revízió.
43. *Kerpel Jenő*: Platon Lakomája 1930.
44. *Márkus Miksa*: Rákosi Jenőről.
45. *Fleissig Sándor*: A lelkek szanalása.
46. *Hevesi Sándor*: Társadalom és színház.
47. *Kállay Tibor*: A feudalizmusról.
48. *Magyar Bertalan*: Istenek alkonya.
49. *Schiffer György*: A belföldi tőke szerepe az ország újjáépítésében.
50. *Biró Lajos*: Anno Domini 2000.
51. *Dr. Schlesinger Károly*: A francia aranybehozatal rejtelye.
52. *Gróf Esterházy Móric*: Tanulságos példák.
53. *Stern Samu*: Jelszavak és közgazdaság.
54. *Széekács Antal*: A gazdaság megszervezése.
55. *Sós Endre*: Mi lesz Európával?
56. *Schóber Béla*: Gazdasági és pénzügyi kérdések.
57. *Popovics Sándor*: A társadalmi szervezkedések gazdasági hatásai.
58. *Fleissig Endre*: Páneurópa.
59. *Báró Hatvany Bertalan*: Ázsia és a nacionalizmus.
60. *Kuthy Sándor*: Vidéki magyar városok kultúrája.
61. *Havas Miksa*: Grünwald Béla és a legújabb Magyarország.
62. *Gomperz Ervin*: Az arany szerepe a világ gazdaságban.
63. *Eszenyi Jenő*: Mezőgazdasági termelésünk átszervezése.
64. *Kállay Tibor*: Politikai hatalom és közgazdaság.
65. *Forgó István*: Az új társadalom alapja.
66. *Magyar Pál*: Magángazdaság és állami beavatkozás.
67. *Fleissig Sándor*: Hadiipar és közüzemek.
68. *Havas Miksa*: Eötvös József báró a ma szemszögéből.
— Méhely Kálmán emlékezete. Két előadás.
69. *Sós Endre*: Diktátorok és diktatúrák.
70. *Dr. Schlesinger György*: A biztosítás a gazdasági élet keretében. (Die Versicherung im Rahmen der Gesamtwirtschaft.)
71. *Havas Miksa*: A pénz tragédiája. Ősi vámkonferencia.
72. *Bársony Oszkár*: Utazás és idegenforgalom tegnap, ma és — holnap.