

## Pécs turizmusának első aranykora

*Gonda Tibor<sup>1</sup> – Kaposi Zoltán<sup>2</sup>*

*<sup>1</sup>Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara, gonda.tibor@ktk.pte.hu*

*<sup>2</sup>Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara, kaposi.zoltan@ktk.pte.hu*

*DOI: 10.33538/TVT.190402.4*

Pécs a 19. század második felében Magyarország egyik legdinamikusabban fejlődő városa volt. Ez a folyamat egészen az első világháborúig tartott. A világháború veszteségei és az azt követő 3 éves szerb megszállás nagyon nagy károkat okozott a város gazdaságában és társadalmában. A tanulmány a gazdaságtörténeti előzményeket és a gazdasági környezetet is bemutatva ismerteti Pécs idegenforgalmának első aranykorát. Pécs turizmusa az 1930-as években rendkívüli fejlődésen ment keresztül. Az ország városai, átélve az első világháború és a nagy gazdasági válság traumáit, felismerték a turizmus gazdasági szerepét, és többségük elindította az ágazat tudatos fejlesztését. Ennek a fontosságát a pécsi vezetés is felismerte, az országban pedig az elsők között 1933. március 28-án elhatározta az idegenforgalmi bizottság és az idegenforgalmi iroda létrehozását. Elindult egy lelkes vendégcsalogató „propaganda” tevékenység, és beindult a tudatos termékfejlesztési munka, elsősorban a kulturális és ökoturizmusra összpontosítva. A turisztikai kínálat a város örökségi értékein és a Mecsek-hegység természetes szépségein alapult. A fogadási feltételeket, mint például a szálláshelyeket és a vendéglátóhelyeket, megfelelő minőséggel alakították ki. Olyan közlekedési kapcsolatok valósultak meg - ami ma is irigylésre méltó -, mint a közvetlen repülési összeköttetések Budapest és Kaposvár között, vagy a vonat összeköttetések Béccsel. Budapestet 3 órán belül vonattal lehetett megközelíteni, és az olcsó vasút miatt sokoldalúvá vált a belföldi turizmus, amelynek egyik legnagyobb kedvezményezettje Pécs volt. A városfejlesztési döntések figyelembe vették az idegenforgalom igényeit, és olyan, napjainkban is divatos tevékenységeket is felkaroltak, mint a helyi termékek turisztikai kínálatba illesztése. Az 1930-as évek eredményei hatással vannak a mai Pécs turizmusára is

**Kulcsszavak:** Pécs város, idegenforgalom, olcsó vasút, szállások, vendéglátás, Mecsek

## Abstract

In the second half of the 19<sup>th</sup> century Pécs was one of the most dynamically developing cities of Hungary. This process persisted until the 1<sup>st</sup> World War. The losses of the world war and the following 3 years of Serbian occupation caused huge damages in the economy and society of the city. The paper, bringing forward the antecedents of the economic history and the economic environment, reviews the first golden age of the tourism of Pécs. The tourism of Pécs experienced an extraordinary development in the 1930s. The cities of the country, getting over the trauma of the 1<sup>st</sup> World War and the Great Economic Crisis, realised the economic opportunities of tourism and their majority started a conscious development of this branch of economy. Its importance was also realised by the management of Pécs and among the firsts in the country, on the 28<sup>th</sup> March, 1933 the municipality committee adjudicated to establish the tourism committee and the tourism bureau. An enthusiastic welcome “propaganda” has been launched and a conscious product development work has been realised primarily concentrating on – in today’s terms – cultural and ecotourism. The tourism supply was based on the heritage values of the city and on the natural beauties of the Mecsek Mountains. The hosting conditions, such as the accommodations and guest catering places, were established with the adequate quality. Such transport connections were realised – which can make us envious even today – as the direct flight connections with Budapest and Kaposvár or the train connections with Vienna. Budapest could be accessed within 3 hours by train and due to the cheap railways domestic tourism became multitudinous and its greatest beneficiary was Pécs. The city development decisions payed regard to the needs of tourism and there was also an intention to utilise the local products in tourism which is even fashionable today. Presently the market of local products has its renaissance. The results of the 1930s have their impacts on the tourism of the present day Pécs as well.

**Keyword:** Pécs, tourism, cheap railways, accommodations, guest catering, Mecsek

## Bevezetés

Az első világháború utáni években az ország idegenforgalma jelentősen visszaesett, a trianoni békeszerződés következtében népszerű üdülőtelepülések kerültek a szomszédos országokba. 1920-ban pl. a fővárost csupán 15 ezer külföldi kereste fel, szemben az 1913. évi 55 ezerrel. A Balatonon is alig 20–25 ezer vendég (közülük alig ezer külföldi) fordult meg ebben az időszakban évente, a háború előtti 100 ezer fő helyett.<sup>1</sup> A háború okozta sokkon túljutva, az 1920-as évek második felétől felismerték az idegenforgalomban rejlő gazdasági lehetőségeket, és hazánkban is megkezdődött a turizmus tudatos fejlesztése<sup>2</sup>. A közlekedési, elszállásolási és szolgáltatási feltételek javítása mellett megkezdődött a turizmus irányítás központi struktúrájának a kialakítása: megalakult az Országos Idegenforgalmi Tanács és megkezdte működését a Balatoni Intéző Bizottság. A külföldiek beutazását elősegítő intézkedések történtek, erőteljes szervező- és propagandatevékenység kezdődött.<sup>3</sup> Az 1930-as évek második felétől a belföldi idegenforgalom élénkítése (pl. balatoni nyaralás, falusi turizmus) is fokozódó figyelmet kapott.<sup>4</sup>

A magyar idegenforgalom a két világháború között 1937-ben érte el csúcspontját. A főváros mellett már számottevő volt a Balaton, a Mátra, a Bükk, a Dunakanyar, valamint egyes vidéki városok és népművészeti értékekben gazdag falvak vendégforgalma is.<sup>5</sup> Ez évben az országba érkező külföldiek száma 380 ezer fő (zömében német és osztrák) volt, míg a külföldre utazó magyaroké meghaladta a 220 ezer főt, és kb. 1 millió magyar állampolgár vett részt a belföldi turizmusban. Mindennek a gazdasági jelentősége is érződött. A nemzetközi idegenforgalomból származó bevételek értékét az export értékének 7%-át.<sup>6</sup> Az ágazat gazdasági súlyát jelzi az is, hogy tudományos igényességgel mutatják be annak jelentőségét<sup>7</sup> és a hazai statisztikai adatgyűjtésbe és elemzésekbe is jelentős figyelem irányult rá.<sup>8</sup> Az oktatásban és a szakmai munkában egyaránt hasznosítható magas színvonalú tudományos munkák születtek az idegenforgalomról<sup>9</sup>. Az idegenforgalom országos folyamatai kellő figyelmet kaptak a kortárs szaksajtóban<sup>10</sup> és a tudományos élet, valamint továbbképzés terén.<sup>11</sup> Ugyanakkor konkrét fogadóterületre (mai szóhasználattal kifejezve: desztinációra) vonatkozó elemzések, a fővárost és a Balatont leszámítva, nem készültek. Ezért is gondoljuk azt, hogy Pécs város

<sup>1</sup> KUDAR (2003)

<sup>2</sup> BANGHA (1941)

<sup>3</sup> RUBOVSKY- SZIGETI - WALKÓ (2009)

<sup>4</sup> A MAGYAR IDEGENFORGALOM ÉVKÖNYVE (1936)

<sup>5</sup> SCHNEIDER (1938)

<sup>6</sup> CZENNER (1933)

<sup>7</sup> AZ IDEGENFORGALOM JELENTŐSÉGE (1938): 153–154. old.

<sup>8</sup> GUNDEL (1937)

<sup>9</sup> MÁDAY (1941)

<sup>10</sup> GÁL (1941)

<sup>11</sup> Lásd: KAPOSI (2006) művét.

példáján keresztül érdemes bemutatni azt a lelkes és elkötelezett munkát, amely több nagyvárosunkat is jellemezte a 30-as években. Fontosnak érezzük a gazdaságtörténeti háttér bemutatását is, mert ez által értékelhető igazán az az erőfeszítés melyet az idegenforgalom fejlesztésének lelkes hívei tettek, és ebben a kontextusban értékelhetők az elért eredmények.

## 1. Pécs gazdasági fejlődése az 1920-as éveket megelőző évtizedekben

Pécs a 19. században Dunántúl egyik leggyorsabban fejlődő városa volt. Az önálló törvényhatósági jogú város az első világháború előtti évekre a csaknem 50 000 lakosával a történeti Magyarország tizenötödik legnépesebb településévé vált.<sup>12</sup> A város fejlődése különösen a kiegyezés megkötése utáni időszakban gyorsult fel, amikor is Pécssett gomba módra szaporodtak az ipari vállalkozások. Többnyire ebben az időszakban alakult ki az a vonzó városkép, amely a pár évtizeddel később beindult jelentősebb turisztikai érdeklődés során az egyik fő vonzerőt jelentette. Országos és birodalmi piacokat szerző nagyvállalkozások születtek ebben az időben, amelyek jelentős technikai innovációkat tudtak felmutatni.<sup>13</sup> Az iparosodás másik szála a szénbányászat fejlődése volt: a város határain belül lévő Pécs-bányatelepen, illetve a Pécs melletti falvakban (Vasas, Szabolcs, Somogy) a Dunagőzhajózási Társaság (továbbiakban DGT) egyre kiterjedtebb kőszénbányászatot folytatott. A félévszázados fejlesztések nyomán a századfordulóra már egy 3800 főt foglalkoztató nagyvállalat épült ki, e munkástömeg mintegy harmada Pécssett élt,<sup>14</sup> s fogyasztásával, munkájával nagy hatást gyakorolt a város működésére.<sup>15</sup> *A gyáriparosodás és a szénbányászat mellett erős maradt a tradicionális kisipar is, amit jól mutat, hogy az első világháború előtt az összes pécsi ipari és kereskedelmi vállalkozás 56%-a segédek nélkül működött.*<sup>16</sup>

De más ágazatokban is látszik az előrelépés. Pécs területén belül a mintegy 2500 holdas szőlőültetvény az 1880-as évek közepéig nagy lehetőséget biztosított a város polgárságának a jövedelemtermelésre.<sup>17</sup> *Pécs egyre jelentősebb kereskedelmi központtá vált: a város a délkelet-dunántúli és a szlavóniai vidékeknek is a legnagyobb piacos helye volt. A helyi kereskedelem is folyamatosan erősödött: egyre több bolt, magazin jött létre úgy, hogy mellettük a hagyományos országos és heti vásároknak is megmaradt a funkciója. A vasút (megkésve) az 1880-as évektől javította a kereskedők pozícióját.*<sup>18</sup> *Pécs pénzügyi és igazgatási központi funkcióinak erősödését mutatja számos bank, takarékpénztár, segélyezési*

<sup>12</sup> Lásd: NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 1.): 12.

<sup>13</sup> Az ipar fejlődésének áttekintéshez lásd: KAPOSÍ (2006).; KAPOSÍ (2011/a.)

<sup>14</sup> NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 3.): 1059.

<sup>15</sup> Lásd: BABICS (1952).; HUSZÁR (2005)

<sup>16</sup> NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 3.) kötet adatai alapján.

<sup>17</sup> NAGY (1996): 88–89.; KAPOSÍ (2007): 121.

<sup>18</sup> ÁGH (1894): 257.

egylet, biztosító megalakulása.<sup>19</sup> Az állami fejlesztéseknek is voltak pozitív hatásai. A nagy állami szolgáltatók (vasút, posta stb.) megtelepedése nagyszámú hivatali értelmiségi és középreeghez tartozó megjelenését is magával hozza. Pécs katonaváros is volt:<sup>20</sup> a városban általában 1500–2000 fős katonaság állomásozott.<sup>21</sup> A háború előtti félévszázad során Pécsset a társadalmi tolerancia magas fokot ért el; a városban élő zsidó vállalkozók meghatározó szegmensét alkották a helyi gazdaságnak.<sup>22</sup>

Az első világháború időszaka megtörte a gazdaság fejlődését. 1914 után a gazdaság tulajdoni jellegét tekintve megtartotta ugyan magánjellegét, de az állam megrendeléseivel és kényszerítő erejével alaposan átalakította működését. A beavatkozás révén felértékelődött a hazai nehézipar, a fegyvergyártás, a hadianyaggyártás. A pécsi iparrendszerben viszonylag sok olyan üzem volt, amely közvetlenül is bekapcsolódhatott a frontermelésbe, a katonaság kiszolgálásába; különösen fontosak voltak a gépiparral, vasiparral foglalkozó vállalatok, valamint a szénbányák. A Hamerli-gépgyárat hadiüzemmé nyilvánították, így a korábbi mezőgazdasági gépek előállítására vonatkozó termelési profilt át kellett alakítani: a háború alatt már lőporgránátokat, kézigránátokat, aknákat és aknavetőket gyártottak.<sup>23</sup> A hadiüzemekben a dolgozók létszáma általában nem csökkent: a gépgyár munkáslétszáma 200 fő körül mozgott, ami összehasonlítva a háború előtti adatokkal, enyhe emelkedésnek számít.<sup>24</sup> *Jól járt a dohánygyár is, hiszen az állami kereslet nőtt a cigaretta iránt, így a vállalat gyors növekedést ért el. A háború alatt új gépeket szereztek be, amelyekkel öt év alatt háromszorosára növelték a termelést; ugyanakkor a foglalkoztatás is emelkedett, a kezdeti 1912. évi 296 fős létszám 1918-ban már 533 fő volt.*<sup>25</sup> A háború alatt az egyik legnagyobb probléma a szénellátás biztosítása volt. A katonai szállítási kapacitások üzemeltetése, az energiaellátás és a fűtőanyag-biztosítás miatt felértékelődött a Pécs környéki szénbányászat is. A kormányzat a széntermelés növelése érdekében nagyszámú hadifogollyal próbálta meg pótolni a DGT munkaerő-vesztését, ám az újonnan érkezettek alkalmazása nehézkes volt.<sup>26</sup> A DGT tisztaszén-termelése 1913-ban 701 350 tonna volt, ezzel szemben 1919-ben már csak 310 660 tonnát tudtak termelni.<sup>27</sup>

A behívottak helyére a legtöbb iparágban női munkaerő került, ami a termelékenység csökkenésével járt. A családi munkaerő-szerkezet felborulásából következett a pótlólagos jövedelmek (borértékesítés) elmaradása. A reáljövedelmek csökkenésének a gyorsuló infláció is oka volt. Főleg 1916 után nőtt meg a bankjegymennyiség, ugyanakkor az árukészle-

<sup>19</sup> Lásd: GÁL (2002): 7–60.; FISCHER (1895)

<sup>20</sup> A laktanya-építkezésekhez lásd: PILKHOFER (2004): 270–280.

<sup>21</sup> NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 1.): 12.

<sup>22</sup> 1910-ben a Pécsset 3975, 1920-ban 4292 zsidó élt. Lásd: KOVÁCS (1928): 356.

<sup>23</sup> KOPASZ (1965): 33.

<sup>24</sup> T. MÉREY (1999): 18. A háború előtti években 185 főt foglalkoztattak.

<sup>25</sup> T. MÉREY (1997): 36.

<sup>26</sup> BABICS (1952): 83.

<sup>27</sup> BABICS (1952): 123. (Táblázat)

tek csökkentek, a feketekereskedelem terjedt, az árak emelkedtek. A reálbérek csökkenése leginkább a bérből, fizetésből élők helyzetét sújtotta. Az állam elvonta a készletek jelentős részét. A polgármester egy 1918. évi jelentése joggal hánytorgatta fel, hogy „a központosítás rendszere napról-napra terjeszkedik”.<sup>28</sup> A kormányzat a jegyrendszert kiterjesztette az alapvető élelmiszerekre is. Az egyes termékekre vonatkozó városi kvótát folyamatosan csökkentették.<sup>29</sup> Sokat segített ugyanakkor a helyi élelmezésben, hogy korábban a város saját sertéshizláló telepet és konyhakertészetet hozott létre.<sup>30</sup>

Pécs meglehetősen speciális helyzetbe került a világháború végén. 1918. november 13-án Magyarország fegyverszünetre kényszerült, s a megállapodás értelmében a Dél-Dunántúl egy része, így Pécs is szerb katonai megszállás alá került.<sup>31</sup> Mozgalmas három évet hozott a szerb katonaság pécsi jelenléte. Sok jóra nyilván nem lehetett számítani, amit világosan jelez a szerb városparancsnoknak levele, amelyben bármiféle szerb-ellenes tevékenység esetére azt ígérte, hogy „...*kérlelhetetlenül fogok fellépni, senkinek az életét nem fogom megkímélni, s a várost elpusztítom a föld színéről*”.<sup>32</sup> A polgárok fizikai bántalmazása és kényszerítése a kortársi visszaemlékezések szerint mindennapos volt.<sup>33</sup> A lakosság ellenállásra nem igen gondolhatott, így maradt a passzív rezisztencia. A munkásság sztrájkjai nem ingatták meg a szerb megszállók hatalmát, annál jobban kikezdték viszont a pécsi lakosság egységét. Már a szerbek közeledtének hírére megindult a vagyonkimenekítés.<sup>34</sup> Pécs a csaknem három éves szerb megszállás alatt Csonka-Magyarországgal nem tudott kereskedni, maradt viszont lehetőség a balkáni területek irányába. A város és a szerb hadsereg ellátása miatt a déli területek felé zajló kereskedelmi forgalom növekedett. A korábban a magyar állam tulajdonában lévő intézményeket most a szerb állam működtette, a pécsi tanárok és egyéb állami alkalmazottak a szerbektől kapták a fizetésüket. Súlyos helyzetet eredményezett az új adók kivetése és begyűjtése.<sup>35</sup> A vasutat a szerb területek rendszerébe próbálták integrálni.<sup>36</sup> A városban növekedett az infláció, ami sok tényező konvergenciájának volt az eredménye: a rossz ellátás, a hiány, a sokfajta pénz, a bizonytalanság, a feketepiac mind hozzájárult a gazdasági dezorganizációhoz. Különösen erősen sújtotta a megszállás a kiszolgáltatott kisipa-

<sup>28</sup> PÉCS EZER ÉVE (1996): 206.

<sup>29</sup> Ugyanott.

<sup>30</sup> LENKEI (1922): 69–71.

<sup>31</sup> A szerb övezet magába foglalta a Barcs – Szigetvár – Pécs – Baja – Kelebia vonalától délre lévő településeket. A szerb megszállás alatti gazdasági változásokhoz lásd: KAPOSÍ (2011/b.) tanulmányát.

<sup>32</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Megyei Levéltára (továbbiakban MNL BML). IV. 1406. 3. doboz.

<sup>33</sup> LENKEI (1922): 283.

<sup>34</sup> SIPTÁR (1996): 52.

<sup>35</sup> Lásd pl. MNL BML IV. 1406. 1. doboz, 3122/1919.; 3857/1919. stb.

<sup>36</sup> MNL BML IV. 1406. 3. doboz. 1920. november 19. Jegyzőkönyv a városi adókető bizottság üléséről.

rosokat és kiskereskedőket. A kézművesek társulatokba próbáltak szerveződni, így például 1920 elején megalakult a Pécsi Iparosok Szövetsége, amelynek célja a közös fellépés és a tagok megsegítése volt.<sup>37</sup> Egy 1920. szeptember 13-án kelt Kaposvárról keltezett parancsnoki levél a honvédelmi miniszterhez írt jelentésében arról számolt be, hogy „*Pécsset gazdasági válság és ennek nyomán anarchisztikus állapotok fenyegetik. A pénzintézetekben pénz nincs, a gyárak üzemei alig tarthatók fenn. A munkanélküliség napról napra nő. Fa és gabona teljesen hiányzik a városból*”.<sup>38</sup> Egyes gyárak bezártak, így például a Zsolnay- és a Hamerli-gyár átmenetileg felfüggesztette a termelését, amiben persze szerepe volt az üzemi sztrájkoknak is. Végül is a várost a teljes gazdasági-, társadalmi és politikai katasztrófától a szerbek kényszerű kivonulása mentette meg.

## 2. Az országos és a pécsi idegenforgalmi igazgatás kiépülése

A város gazdaságának és társadalmának reorganizációja nem volt egyszerű folyamat. Némi vigaszt jelentett a város polgársága számára az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözése<sup>39</sup>, de a gyors gazdasági helyreállást nehezítette a gazdasági világválság okozta általános recesszió, mely az egész ország gazdasági teljesítményét is jelentősen befolyásolta.<sup>40</sup>

A harmadik évtized elejére azonban Pécs város polgársága is kezdett magára találni. A középosztály szélesedésével, egyes társadalmi rétegek növekvő szabadidejével összefüggésben az egész országban kezdett kiépülni egy új gazdasági szektor, az idegenforgalom. Ennek jelentőségét Pécs vezetése is felismerte és az országban első között, 1933. március 28-án a törvényhatósági bizottság határozatot hozott az idegenforgalmi bizottság megalakításáról.<sup>41</sup>

Ha figyelembe vesszük az országos idegenforgalmi igazgatás akkori helyzetét, akkor különösen nagyra értékelhetjük a várost vezető testület ezen döntését. A '30-as évek elején ugyanis még az idegenforgalmi irányítás is a kezdeteknél tartott. Működött ugyan 1928 óta Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács, ez azonban az idegenforgalmat irányító kereskedelemügyi miniszter tanácsadó szervezeteként nem volt operatív hatással az ágazat fejlődésére. Természetesen hatósági hatáskörrel sem rendelkezett. Mindössze javaslatokat fogalmazott meg az illetékes miniszter felé. Nagy létszáma miatt nehézkes volt a működése, ezért 1931-ben módosították is a szervezetét<sup>42</sup>, és egy 9 tagú intéző bizottságot hoztak létre azoknak a hivataloknak és hatóságoknak a képviselőiből, ahol jelentős idegenforgalmi költségvetési fedezet állt rendelkezésre. 1935-ben szabályozták újra kormányrendelettel az idegenforgalmi közigazgatást, és a kereskedelemügyi minisztérium kebelében létrehozták az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatalt (OMIH).

<sup>37</sup> KOPASZ (1988): 133.

<sup>38</sup> SZITA (1985): 93.

<sup>39</sup> KAPOS (1998)

<sup>40</sup> Lásd: MNL BML IV. 1421. Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának iratai, 9236/1939.

<sup>41</sup> CZIZMADIA (1979)

<sup>42</sup> CSIZMADIA (1979)

Az OMIH egyaránt foglalkozott külső és belső idegenforgalommal (vagy ahogy akkor már kezdték nevezni: vendégforgalommal). A kormányrendelet az első részben, az 1-8. pontig a Hivatal feladatait a belső idegenforgalom koordinálásában jelölte meg. Nevezetesen a Hivatal feladata lett:

- az idegenforgalommal foglalkozó hatóságok, intézmények, szervezetek és társaságok munkájának koordinálása, valamint a kormány felügyelete alatt álló intézmények idegenforgalommal kapcsolatos fejlesztési terveinek és költségvetésének figyelemmel kísérése;
- részben koordinációs, illetőleg a felügyeleti tevékenység gyakorlása a vármegyék, városok és községek idegenforgalmi tevékenysége felett, mint pl. a helyi kulturális kiállítások, sport- és turisztikai rendezvények, kongresszusok, kulturális ünnepek rendezése, a helyi háziipari és iparművészeti cikkek forgalmazásának elősegítése, a helyi vendéglátóipari egységek színvonalának idegenforgalmi szempontból való ellenőrzése.

A rendelet második részében, a 9-11. pontokban a külső idegenforgalmi igazgatásnak az alábbi kérdéseit utalja a Hivatal feladatkörébe:

- a külföldi magyar idegenforgalmi propaganda kifejtése, koordinálása és fejlesztése;
- külföldön új programirodák felállítása, illetőleg a régiéket átszervezése;
- külföldön idegenforgalmi szervezetekkel való együttműködés.

A rendelet harmadik részében, a 12-17. pontokban a belső szervezési munkáról szól. Ennek keretében a Hivatal legfontosabb feladatai:

- az idegenforgalom fejlesztését célzó munkaterv és költség-előirányzat évenkénti összeállítás;
- a közlekedési vállalatok menetrendjének és az idegenforgalmat érintő intézkedéseinek szakvéleményezése;
- az országban működő utazási irodák és turisztikai programirodák működésének ellenőrzése;
- az idegenvezetők képzésének és továbbképzésének megszervezése, valamint működésüknek ellenőrzése;
- az idegenforgalmi célokat szolgáló adatgyűjtés, valamint annak feldolgozása;
- az idegenforgalmi szakoktatás és szakirodalom fejlesztése.<sup>43</sup>

A Hivatal ellátta a belföldi hatósági feladatokat, de nagyon nagy hangsúlyt fektetett a külföldi propagandamunkára is. Ez a kettő szerepvállalás, mint majd látni fogjuk, jellemző volt a városi idegenforgalmi hivatalok működésére is.

<sup>43</sup> GONDA (2005): 75.



Az OMIH Európa szinte valamennyi fővárosában megszervezte az idegenforgalom propagálását szolgáló szervezetet.

Az OMIH-t felállító rendelet 1936. évtől kezdve gondoskodott arról, hogy a Hivatal a feladatai megoldásához a szükséges anyagi eszközökkel rendelkezessen. Az anyagi eszközök voltak:

- a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium költségvetésében előirányzott hitel;
- a kivándorlási alapból – amely jövedelmit többek között az útlevílletekekből is nyerte – rendelkezésére bocsátott és az 1934. XXVI. tc-ben megállapított hozzájárulás;
- az Államvasutak 30 km-nél távolabbi utazásra érvényes menetjegyei után jegyeként beszedett 2 fillér díjrészletből a MÁV költségvetésében idegenforgalmi célokra előirányzott összeg;
- az IBUSZ hozzájárulása és egyéb hozzájárulások.

Valamennyi magyar település közül magától értetődően Budapest volt a legaktívabb, de a harmincas években a nagyobb városok sorra hozták létre az idegenforgalmi irodáikat. A Magyar Városok Országos Szövetsége (a városok érdekvédelmi szervezete) rendszeresen napirendre tűzte az idegenforgalom fejlesztésének kérdését, és lobbizott a városok érdekében.<sup>44</sup>

Fontos szerepet töltött be az 1932-ben megalakult Országos Magyar Weekend Egyesület is, amely bár társadalmi szervezet volt, különböző igazgatási feladatokat is ellátott. A szervezet átalakulásával jött létre 1935-ben az Országos Magyar Vendégforgalmi Szövetség.

A Szövetség fő célja a belföldi üdülés fellendítése, a hétfégi pihenések országos megszervezése. Jelentős lépéseket tett a vidék idegenforgalmának fejlesztéséért. Megszervezte például, hogy a vendégek fogadására alkalmas községekben megszerveződjenek a vendégek fogadásának feltételei, biztosítva ezzel, hogy az egyszerűbb, kispénzű emberek is igénybe tudjanak venni olcsó üdülési lehetőségeket. Minden vármegyében megalakult az OMVESZ helyi szervezete az alispán elnökségével.

Óriási jelentőségű volt, hogy megszervezte a vendéglátást önként vállaló gazdák magán szállás szolgálatát, amelyet 1936-tól „Fizető vendéglátó” táblával is megjelöltek. A szervezetnek 1-2 év alatt közel 4000 tagja lett. Ugyancsak a szervezet gondozásában jelent meg az első komplex belföldi utazási kézikönyv.

### 3. A világgazdasági válság hatásai Pécsen, az éledező turizmus gazdasági környezete

Az 1920-as évek vége felé már jelentkező problémák a világgazdasági válság ideje alatt (1929-33) igen érzékenyen érintették a magyarországi gazdaságot. Kétségtelen, hogy a válság elsődlegesen az agrárágazatot, az állami finanszírozást és a bankszektort sújtotta, de át-

<sup>44</sup> AUBERT – CSAPÓ – GELÁNYI – GYURICZA - JÓNÁS-BERKI (2010)

tételesen a többi ágazat sem tudta kivonni magát a negatív hatások alól. A felduzzadó munkanélküliség, a jövedelmek jelentős csökkenése, a kereslet visszaesése, a szociális segélyek szükségsszerű növelése, a meginduló népességmozgások az ipart is mélyen megérintették. A mezőgazdaságból való megélhetés lehetősége is csökkent: az agrárárak felére, harmadára estek vissza, a régi híres pécsi szőlőkből egyre inkább gyümölcsösök lettek.<sup>45</sup> Az éles társadalmi probléma a sajtóban is nagy teret kapott, ahol folyamatosan írtak a munkanélküliség növekedéséről, illetve a közmunkák szükségességéről.<sup>46</sup> S hol volt még a vége! Pécssett 1932. februárban 4232, két hónappal később pedig már 5060 fős munkanélkülségről vannak adatok.<sup>47</sup> A város saját bevételeiből, a központi támogatásokból, illetve hitelekből megpróbált építkezések és közmunkák révén munkaalkalmakat teremteni, valamint a rászorultaknak segélyeket juttatni. Ezekből a szűkösen rendelkezésre álló forrásokból (mint azt, ahogyan majd a későbbiekben bemutatjuk), jelentős olyan beruházást is meg tudtak valósítani, amelyeknek az idegenforgalom fejlődésére is hatása volt. A helyzetet enyhítendő különösen fontos volt a Stefánia Anya- és Csecsemővédő Intézet, az egyetemi tanárok bérháza, valamint a Vegykísérleti Állomás összesen mintegy 1 millió pengős építkezése.<sup>48</sup> 1929-ben a repülőtér kiépítése céljából földmunkákra 60 000 pengőt (a közúti alapból), 1930-ban földmunkákra, gyalogjáró-burkolásra, utépítésre 83 000 pengőt fordítottak.<sup>49</sup> Szerepelt a tervek között a mecseki tudószanatórium tereprendezési munkálata, kislakás-építési akció, utépítések, terek karbantartása, csatornázás, magasépítés stb., ami a foglalkoztatás megteremtésén keresztül a város infrastruktúráját is javította.<sup>50</sup> A világgazdasági válság alaposan visszavetette a keresletet a pécsi ipar termékeire. A pár éve még igen sikeres Pannonia-sörgyárat a csőd szele is megérintette: olyannyira eladhatatlanná váltak a termékek, hogy a sörgyárnak 6000 hl termelése mellett a jéggyártás vált a legfontosabb üzemágává.<sup>51</sup> A Sopiana gépgyár esetében a veszteség folyamatosan növekedett. Jól mutatja az ágazat válságát, hogy a vas- és fémiparban dolgozó segédek száma látványosan lecsökkent: az 1921. évi 224 segéddel szemben 1931-ben már csak 172-en dolgoztak; a gépgyártásban pedig 62-ről 13-ra fogyott a számuk.<sup>52</sup> Hasonló folyamatot figyelhetünk meg a Zsolnay-gyár esetében is: 1920-ban még 404-en dolgoztak a gyárban, de 1930-ban már csak 246-an, s ezt követően nagyon lassan indult meg a növekedés, s majd csak 1934 végére sikerült a válság előtti állapotot meghaladni.<sup>53</sup> Az építőipar még rosszabbul járt: Pécssett az Ipartestület adatai alapján 1921-ben 945

<sup>45</sup> *Friss Újság*, 1933. április 13.

<sup>46</sup> Lásd: *Dunántúl*, 1929. október 27.; *Pécsi Hírek*, 1929. november 18.

<sup>47</sup> VARGHA (1988): 322.

<sup>48</sup> VARGHA (1983): 343.

<sup>49</sup> Ugyanott, 353.

<sup>50</sup> A tervekre lásd pl.: *Dunántúl*, 1930. június 19.; *Dunántúl*, 1930. október 4.

<sup>51</sup> GARADNAINÉ DONÁT (1996): 276.

<sup>52</sup> Kopasz Gábor adatai alapján közli: T. MÉREY (1985): 179.

<sup>53</sup> RÚZSÁS (1954): 202.

építőipari segédet tartottak nyilván, ám ez a szám 1931-re 73 főre csökkent.<sup>54</sup> A dohánygyár dolgozói létszáma is visszaesett: 1929-ben 430 főt, ezzel szemben 1932-ben 391 fő foglalkoztattak. Érdekes ugyanakkor a vállalati termelés szerkezetének változása a válság időszakában: a régi termék termelésének visszaesését az új termék, a szivarkagyártás (vagyis a cigarettagyártás) nem tudta ellensúlyozni.<sup>55</sup> A malomiparra is sanyarú idők jártak. A helyi malomtulajdonosok 1932-ben egy országos akcióhoz kapcsolódva beszüntették tevékenységüket. A probléma egy miniszteri rendelet (3500/1932. M.E.) volt, amely az árakat és az adókat illetően eltörölte a vámörlés és a kereskedelmi őrlés közti különbséget. E miatt Pécs és Baranya megyében összesen 1000 malmi alkalmazottnak mondtak fel, és 1932. szeptember 22-től nagyon sok malomban megszüntették az őrlést. A megoldás érdekében a város vezetése felajánlotta a malomtulajdonosoknak, hogy részletfizetési kedvezményt kaphatnak, ha hajlandók újra működni. A válság okozta negatív hatást leíró eseteket még hosszan sorolhatnánk, ám az világosan látszik, hogy a helyi nagyvállalatok komoly elbocsátásokra és termelésesökkentésre kényszerültek. Egyes régi tradíciókkal bíró szakmák kiürültek, lassan az utolsó képviselők is felhagytak a munkával. Így járt például a pécsi kádáripár is, amely iparág sirját a pécsi bortermelés visszaesése ásta meg.<sup>56</sup> A leépülés még a divatszakmákat is elérte. Pécs esetében a könnyűipari ágazatban dolgozókat sújtotta a legkisebb mértékben a válság: így például 1932-re a női szabók száma megduplázódott. Ez azonban csalóka kép: valójában arról van szó, hogy korábban a nagyobb szabóműhelyek 30–35 dolgozót is foglalkoztattak, most azonban a munkások egy részét el kellett küldeni, akik közül sokan önállóan próbáltak megélni. Így a divatszabók esetében 4–5 fős műhelyek alakultak ki, de sok esetben műhelyenként 20 ember is elvesztette állását. Egészében véve a kisipar lehetőségei nagyon összeszűkültek. A nagyvállalatok még viszonylag egyszerű eszközökkel túléltek az 1920-as évek pénzügyi-finanszírozási nehézségein, az 1929–33 közti gazdasági válságon, ám a nagyszámú kisiparosnak sem tartalékai, sem terjeszkedési lehetőségei nem voltak, ugyanakkor fejlesztési hitelekhez sokkal nehezebben juthattak hozzá. A pécsi kisiparosok folyamatosan sürgették a közmunkák megindítását (városi építkezések stb.).<sup>57</sup> Megindult közöttük az önszerveződés: a válság alatt gazdasági hitelszövetkezetet hoztak létre, s a Kamaránál is megpróbálták elérni, hogy állami megrendelésekhez juthassanak. Így például a pécsi szabó kisiparosoknak a Kamara katonai egyenruha-szállításokat tudott kiharcolni. Egy másik szervezet volt a Pécsi Építőiparosok Szövetkezete, akik az építkezések megindítását és az anyagárak leszorítását próbálták elérni, de említhetjük az Iparosok Országos Központi Szövetkezetét is, amely az iparosok legfontosabb hitelügyeinek intézőjeként lépett fel.<sup>58</sup> Azt is hozzá kell tennünk azonban, hogy a válság néhány üzem számára az olcsó felvásárlás és bővülés lehetőségét teremtette meg. Jó példa erre a pécsi börgyár, amely a nehéz évek alatt is

<sup>54</sup> T. MÉREY (1985): 182.

<sup>55</sup> T. MÉREY (1997): 79. alapján, átalakítva.

<sup>56</sup> *Dunántúl*, 1931. július 25.

<sup>57</sup> Lásd: *Dunántúl*, 1931. július 10.

<sup>58</sup> Lásd B. HORVÁTH (1977) adatait; ill. KAPOSI (2006): 169.; a Kamara tevékenységéhez KOPASZ (1970) tanulmányát.

növelte foglalkoztatását: az 1929-ben 349 főt foglalkoztató cég 1933-ban már 485 dolgozónak biztosított munkát. Ugyanebben az időben több csődbe ment üzemet is felvásárolt a pécsi nagyüzem, így például 1931-ben a szombathelyi Stricker S. és Fiai Bőrgyárat vette meg, 1933-ban a csepregi Kollár-féle bőrgyár került pécsi tulajdonba, de megszerezte a szombathelyi bőrgyár cipőgyárát is.<sup>59</sup> Egy másik jól menő vállalkozás volt Graumann Gusztáv híres húsfeldolgozója. Ez a cég igen régen, 1884-ben alakult. Az 1920-as évekbeli tulajdonosa, Graumann Gusztáv külföldi tapasztalatokkal bíró vállalkozó volt.<sup>60</sup> Pécsi vállalkozása azért volt különleges, mert az ő kezében a húsipari ág teljes vertikuma összpontosult, amivel a piac nagy részét tudta befolyásolni. Graumannak a városban (Zsolnay út 45.) neves húsfeldolgozó üzeme volt, amely mindig is híres volt a kiváló minőségű áruiról. Ugyanakkor Pécs délkeleti határában, Basatelepen egy igen jelentős yorksertés-hizlaldával rendelkezett, ahova Baranyából, Somogyból összevásárolta a york-süldőket, ami a tenyésztőknek is jó volt, mert nem kellett költségesen azokat Budapestre szállítani. S nem utolsósorban új termékeket is bevezetett, így például prágai módra készült sonkát és egyéb márkázott termékeket is gyártott, amit nemcsak itthon, de külföldön is tudott értékesíteni.<sup>61</sup> Graumann sikerei azért is fontosak, mert közismertek az agrárszféra és az élelmiszeripar nehézségei a válság alatt. Az említett cégek mellett még az építőiparban is mutatkozott némi élénkülés a válság alatt, aminek egyik oka a nehéz években megszerzett, sokszor spekulációs pénz ingatlanban való megjelenése, másik pedig a város – korábban már említett - építkezés kivitelezésére való törekvése, javítandó a foglalkoztatási helyzetet.<sup>62</sup>

#### 4. Törekvések az idegenforgalom fellendítésére a válság után

Pécs gazdasága 1933 után kezdett újra magára találni. Az önkormányzat gazdálkodása is stabilizálódott, és ha szűkös keretek között is, de már tudtak forrást biztosítani kisebb-nagyobb fejlesztésekhez. A levéltári kutatás eredménye szerint számos fejlesztési döntés során a szempontok között már figyelembe vették az idegenforgalom igényeit is. A vizsgált időszakban a helyi turizmusfejlesztésre a lelkesedés és a jószándékú laikusság volt a jellemző. Ennek ellenére tiszteletre méltó kezdeményezések indultak el, és figyelemre méltó eredmények születtek, amelyeket párhuzamba lehet állítani egy mai város turizmusfejlesztési törekvéseivel és annak szakmai megalapozottságával.<sup>63</sup> Annak ellenére, hogy az idegenforgalommal megbízott helyi érintettek nem voltak e területen képzett szakemberek, a turisztikai termékfejlesztés mai prioritásait a szemük előtt tartva foglalkoztak az attrakció- és infrastruktúra-fejlesztéssel, a fogadási feltételek kialakításával, és a modern turizmusmarketing eszközeinek a meghonosításával.<sup>64</sup>

<sup>59</sup> GULYÁS-TÓTH (1962): 84–85.

<sup>60</sup> Graumann Gusztávhoz lásd: *Dunántúl*, 1923. augusztus 25.

<sup>61</sup> A Graumann-céghez lásd: *Köztelek*, 1931. november 15.

<sup>62</sup> A város terveire lásd: VARGHA (1983) tanulmányát.

<sup>63</sup> Lásd: LENGYEL (1992)

<sup>64</sup> MNL BML IV. 1421. Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának iratai, 809/1939.

A város idegenforgalmának fejlődést – két forrást felhasználva – jól nyomon követhetjük. A '30-as évek színvonalas napilapja, a Dunántúl folyamatosan és örömmel számolt be minden idegenforgalommal kapcsolatos kezdeményezésről. A levéltári dokumentumok között az Idegenforgalmi Iroda iratanyagából lehetett tájékozódni. Ez azonban csak 1933-ban alakult, ezért az 1930–1933 közötti időszak vizsgálatánál alapvetően a Dunántúl folyóiratra kell hagyatkoznunk. 1932-ből a filléres gyorsvonatokra vonatkozó adatok, 1936-ból pedig a Pécsi Ünnepi Játékok Rendező Bizottságának iratai szolgálnak nagyon hasznos kutatási forrásul.

Az Idegenforgalmi Irodát igen sokrétű feladattal hozták létre.<sup>65</sup>

- 1.) Az idegenforgalmat szolgáló tényezők (elsősorban az utasellátó ipar) eredményes együttműködésének biztosítása, irányítása és ellenőrzése, a netán felmerült panaszok orvoslása.
- 2.) A város és környéke idegenforgalmi értékeinek ismertetése a korszerű hírvetés eszközeinek (ismertető és tájékoztató kiadványok, városismertető előadások, sajtóközlemények, kiállítások, emléktárgyak) felhasználásával és a magánvállalkozás keretében üzött idegenforgalmi tevékenység ellenőrzése.
- 3.) Az utasforgalom emelését szolgáló tennivalók, vasúti és közúti közlekedési viszonyok (előnyös menetrend, közvetlen és különvonatok, járatok, csatlakozások, célszerű közúti közlekedés – úgy helyben, mint a helyközi forgalomban, az utas igényeit kielégítő úthálózat stb.) javítása, kedvezményes díjszabás, utazási kedvezmények stb. előkészítése, előmozdítása és szorgalmazása.
- 4.) A város nevezetességeinek bemutatása és az ezzel kapcsolatban az idegenvezetés megszervezése.
- 5.) A város és környékén üdülő- és nyaralóhellyé történő fejlesztésének előmozdítása, az erre alkalmas tényezők (pl. gyümölcs- és tejkúrák) hasznosításával.
- 6.) Az idegenforgalmi célkitűzések megvalósítására alkalmas rendezések (ünnepi játékok, kiállítások, hangversenyek, sportesemények stb.) előmozdítása és támogatása.
- 7.) A Pécsre irányított tanulmányi, társas- és egyéb utazások, valamint a Pécssett rendezett országos és regionális érdekképviselői összejövetelek (kongresszusok, közgyűlések) idegenforgalmi részének előkészítése és lebonyolítása. Az ilyen utasoknak, valamint a városban és környékén üdülni szándékozók elhelyezéséről, általában az ellátásáról való gondoskodás, amennyiben az utasellátó ipar nem képes megfelelni a felmerült igényeknek.
- 8.) Általában minden olyan kezdeményezésnek a támogatása, amely a város idegenforgalmi érdekeinek a szolgálására alkalmas.

<sup>65</sup> *Dunántúl*, 1930. június 5.

Az iroda a város idegenforgalmának két földrajzi területével foglalkozott elsősorban: a Mecsekkel és magával a város nevezetességeivel (müemlékek, gyárak stb.). A város nevezetességeihez tartozott még a városra jellemző termékek propagálása (őszibarack, Mecseki Itóka, Littke Pezsgő, Pécsi Sör, Zsolnay kerámia, Mecseki rablöhús stb.) is. A város környéki idegenforgalom pedig elsősorban a két baranyai fürdőhely, Harkány és Sikonda felé irányult. Az iroda működését a hivatali (bürokratikusnak is mondható) aprólékosság jellemezte, amely szinte mindenre kiterjedt. Így nagy gondot fordítottak például a turizmus tárgyi kultúrájára. Mint például: prospektusok, ismertető, levélpapírok, levelezőlapok, tájékoztató táblák, útjelző oszlopok, művészi színvonalú emléktárgyak (botjelvények, bőrröndcímkek, városkulcsok és városkulcsok, szivarkahüvelyek, fapipák stb.) A továbbiakban a ma érvényes szakterminológiákhoz igazítva mutatjuk be a város akkori idegenforgalmi tevékenységének néhány meghatározó elemét. Pécs város idegenforgalmi irodájának az alapcélja a belföldi és a külföldi beutazás fejlesztése volt. Sajnos az Idegenforgalmi Iroda hivatali iratai csak az évtized második felétől maradtak meg nagyobb teljességükben, így átfogó képet is alapvetően erről az időszakról kaptunk. A „hőskor” remek eredményei viszont jól nyomon követhetőek a Dunántúl tudósításaiból

#### 4.1. Turisztikai vonzerőfejlesztés

Az idegenforgalom fejlesztésében illetékes közreműködők és a város vezetői tisztában voltak azzal, hogy a városba látogató vendégek rendezett városképre és attraktív látványosságra vágnak. Ennek megfelelően 1930-ban döntöttek a Széchenyi tér átépítéséről és a díszvilágítás kiépítéséről.<sup>66</sup> Még ugyanezen év májusában átadták a Zsolnay díszkutat, amely azóta Pécs egyik szimbólumává vált.<sup>67</sup> 1931-ben 500 korcsolyás számára is használható műjégpályát építettek, a közvágóhíd jéggyárának téli szabad kapacitását kihasználva.<sup>68</sup> 1933-ban döntöttek arról, hogy a Balokány ligetben 600 fő befogadására alkalmas modern strandfürdő létesüljön. A fejlesztéssel párhuzamosan rendbe tették a tavat és a parkot is.<sup>69</sup> A pécsi polgárság is figyelemmel kísérte az idegenforgalom fejlődését, és sok esetben lelkes kezdeményezésekkel próbálta segíteni azt. Derner József rendőrkapitány is „életrevaló tervet vetett fel, miszerint a Havi-hegyen végig gyalogutat létesítenének... a Havi-hegyről gyönyörű kilátás nyílik a városra, és ezt a pazar panorámát mindenképpen bele kell építeni Pécs idegenforgalmába... Úgy értesültünk, hogy hamarosan megalakul a Havi-hegy baráti köre, amelynek az lesz a célja, hogy feltárja, és az idegenforgalom számára kihasználja a Havi-hegyet és környékét.”<sup>70</sup> A kulturális turizmus infrastrukturális adottságainak javítását is szolgálta az 1934-ben átadott szabadtéri színpad. A létesítmény a Pécsi Ünnepi Hét ren-

<sup>66</sup> *Dunántúl*, 1930. május 15.

<sup>67</sup> *Dunántúl*, 1931. június 30.

<sup>68</sup> *Dunántúl*, 1933. március 3.

<sup>69</sup> *Dunántúl*, 1933. április 5.

<sup>70</sup> *Dunántúl*, 1934. május 25.

dezvénytársorozat egyes eseményeinek is helyszínt tudott biztosítani.<sup>71</sup> A részben turisztikai célú beruházások sorát gyarapította a modern Hullámfürdő átadása is, melyre 1935 júniusában került sor.<sup>72</sup> Jól ráéreztek arra is a kor turizmus-szervezői, hogy a beruházások mellett rendezvények szervezésével is jelentősen lehet fokozni az érdeklődést a város iránt. Ezért a már említett ünnepi hét mellett őszi szőlészeti és mezőgazdasági kiállítást és számos más programot szerveztek. Ezek közül kiemelkedett az 1936-os Missa Sollemnis (Ünnepi Mise) nagyszabású szabadtéri előadása, amely mai mércével mérve is jelentős tömegeket vonzott. A figyelem kiterjedt a mai megnevezéssel látogatómenedzsmentnek nevezett feladatokra is. Erről tanúskodik az alábbi bekezdés: „A filléres vonatok elősegítik a belföldi forgalmat, de nem állandósítják azt. Ezért fontos lenne a meglévő idegenforgalom fejlesztése és sokrétűsítése. Elkerülhetetlen a telefonfülkék kihelyezése, a nagyvárosokban már elengedhetetlen világító hirdetőoszlopok kiépítése, illetve a Széchenyi és a Sétatéren lehetőleg földalatti illemhelységek kiépítése.”<sup>73</sup>

#### 4.2. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése

A város közlekedési kapcsolatai egyes területeken mai szemmel is irigylésre méltók voltak. Ilyen volt a légi közlekedés. 1930 februárjában döntöttek a reptér létesítéséről<sup>74</sup>, és április 15-én már meg is indult a légiforgalom Pécs és Budapest között. A fővárosba 1 óra 10 perc alatt, a jó csatlakozásnak köszönhetően Bécsbe pedig 3 óra alatt el lehetett érni a városból 8, illetve 16 személyes Fokker repülőgépek igénybevételével.<sup>75</sup>

A modern turizmus kialakulásában jelentős szerepe volt a vasútnak. Ezzel összefüggésben a vasút turizmusra gyakorolt hatására számos szerző rámutatott<sup>76</sup>. Pécs város erősödő idegenforgalmára is pozitív hatást gyakoroltak az akkor még jól működő vasúti szolgáltatások. 1930. május 15-től éjszakai vonattal (kényelmes hálófülkékkel) lehetett közvetlenül Bécsbe utazni. Ha valaki 18 óra 15 perckor elindult Pécsről, reggel 8 óra 44 perckor már Bécs belvárosában kezdhetné a napját.<sup>77</sup> A korszak egyik jellegzetessége volt a filléres vonatok rendszere. Pécsre már 1930-ban és 31-ben is érkeztek filléres vonatok, de a pécsiek utazási lehetőségei 1932-től bővültek ki lényegesen. Ebben az évben Pécsről kiránduló vonatok indultak Budapestre, Bajára, Fonyódra, Győrbe, Miskolcra, Mohácsra, Sopronba, Szegedre, Veszprémbe és Szombathelyre.<sup>78</sup> Egy 1932 tavaszán készült elemzés szerint az előző évben 2060 vendég érkezett

<sup>71</sup> *Dunántúl*, 1935. június 9.

<sup>72</sup> *Dunántúl*, 1934. február 15.

<sup>73</sup> *Dunántúl*, 1930. február 25.

<sup>74</sup> *Dunántúl*, 1930. április 3.

<sup>75</sup> CSAPÓ - HUSZTI (2012): 4. fejezet.

<sup>76</sup> *Dunántúl*, 1930. április 29.

<sup>77</sup> *Dunántúl*, 1932. április 9.

<sup>78</sup> *Dunántúl*, 1932. április 12.

a városba a filléres vonatokkal, és a MÁV egyik legnépszerűbb kirándulása volt a pécsi.<sup>79</sup> Tekintettel arra, hogy turizmusunk fejlődésének ezen korai szakaszában még egyáltalán nem volt jellemző a tömegturizmus és annak negatív kísérő jelei, a város lakossága nagyon pozitív dolognak ítélte meg az új gazdasági ág kialakulását, és lehetősége szerint szívesen segítette is annak fejlődését. A Pécsre érkező filléres vonatokat is kisebb népnünnep kísérte. Erről tanúskodik az alábbi írás is:<sup>80</sup> "Pécsre pontban délelőtt féltizenkettőkor érkezünk. Az állomáson fúvós zenekar várt bennünket és Pécs város közönsége, mely lelkesen megéljenzte a vendégeket. Az utakon figyelmeztető táblák, felvilágosító helyek, kedves cserkészgyerekek, akik készséggel kalauzoltak bennünket. Benn a városban megtekintettük a helyi különlegességek vásárját és a város középpontjában lévő nevezetességeket. Térzene várt minket a főtéren, és olcsó, jó ebéd a vendéglőkben és étkezőhelyeken. Délután gyalog és autókörseta keretében mutatták meg nekünk a város érdekesebb részeit, múzeumokat stb. Kimentünk a Zsolnay-gyárba, onnan a Mecsekre. Akármelyik pécsi nevezetességet néztük is meg, az volt mindegyiknél az impresszióink, hogy nem láttunk semmit, mert pl. a székesegyház belseje a maga műkinccseivel, művészi freskóival, földalatti templomaival, szobraival, faragványaiával, múzeumúval egész hétre szóló látványosságot jelentett nekünk. Ugyanígy a Zsolnay-gyár múzeumma is, melynek tüzetes áttanulmányozása heteket vett volna igénybe. Úgy mentünk el a látnivalók mellett, hogy elkábított bennünket az, amit láttunk, mert összefolyt szemünk előtt, mint a gyorsan pergetett film egyes kockái, csak a benyomás maradt meg. Ez pedig nagyszerű volt!"

1937 márciusában nagy örömmel értesült a város lakossága arról, hogy a nyári menetrend szerint munkába áll az Árpád sínautóbusz, mely kényelmes és modern, első és másodosztályú kocsikkal, „csaknem repülőgép sebességének megfelelő gyorsasággal”, 3 óra alatt valószínűsíti meg a fővárosba utazást.<sup>81</sup> Ez egy igazán figyelemre méltó eredmény, különösen annak tükrében, hogy a MÁV napjainkban sem tudja túlszárnyalni ezt. A nemzetközi vasúti kapcsolatok terén is jobb volt a helyzet, mint manapság. 1938. május 15-től a Siegfried motoros vonat forgalomba állásával 6 és fél órára rövidült a Pécs–Bécs utazás, ráadásul Gyékényesen csatlakozás volt a Trieszt–Velence–Fiume felé tartó vonatokra.<sup>82</sup>

### 4.3. Az idegenforgalom fogadási feltételeinek a fejlesztése

A kereslet igényeire reagálva a turizmus fogadási feltételeit is folyamatosan fejlesztették Pécsen. 1930-ban a Pannónia szállodát modernizálták, és még ugyanebben az évben a Nagy presztízsű Mecsek Egyesület megkezdte a Dömörkapu mellett egy kétemeletes turista- és üdülőház fejlesztést, 70 000 pengős összköltségvetéssel.<sup>83</sup> A szálláshely hamar népszerűvé vált, és pár év múlva már nem is tudta kielégíteni a felmerülő igényeket. Vállalkozói szándék hiányában a város vezetése döntött 1935 elején arról, hogy negyedmillió pengős

<sup>79</sup> GONDA (2005); illetve MNL BML IV. 1421. 8. dosszié 3. lap

<sup>80</sup> *Dunántúl*, 1937. március 15. és április 2.

<sup>81</sup> *Dunántúl*, 1938. május 12.

<sup>82</sup> *Dunántúl*, 1930. szeptember 14.

<sup>83</sup> *Dunántúl*, 1936. november 7.



költségvetéssel kétemeletes, 50 férőhelyes elegáns üdülőszállót épít a Mecseken, mely meglehetősen gyors munkával 1936. év végére el is készült, és december 15-én megnyitotta kapuját a turisták előtt. Az üzemeltetést bérleti jogviszony keretében valósították meg. A bérlőnek a szállásárbevétel 50%-át és az éttermi bevétel 7%-át kellett bérleti díjként fizetnie a városnak, úgy, hogy ez nem lehetett kevesebb, mint 10 000 pengő.<sup>84</sup> A szálló hamar nagy népszerűsége tett szert, (ez köszönhető az 1937-ben itt forgatott Hotel Kikelet című vígjátéknak is), és jelentősen növelte Pécs idegenforgalmát. Az étterme is felkapott hely lett, és gyakran sétáltak fel egy jó ebédért vagy vacsoráért a pécsi polgárok. Az üdülőszállóval együtt 1937-ben már 9 szálloda és 21 elegáns étterem, illetve kávéház működött a városban. Ezekben 430 vendéget tudtak elszállásolni, és 1300 vendéget pedig megebédeltetni<sup>85</sup>. Pécs város turizmusának fogadási feltételei a 30-as évek második felére jó színvonalon kiépültek.

#### 4.4. Innovatív termékfejlesztés

A turisztikai fejlesztésekben a termékszempléletű közelítés csak a 20. század utolsó évtizedeiben vált gyakorlattá. A 30-as években, még egyáltalán nem különböztették meg a fogyasztók motiváltsága és az attrakciók jellege alapján a különböző turisztikai termékeket. Ennek ellenére érdemes megvizsgálnunk azt, hogy elődjeink milyen körülmények között és átgondoltan fogtak hozzá a turizmus fejlesztéséhez. A vizsgált levéltári anyagokból és a Dunántúl folyóirat tudósításaiból az körvonalazódik, hogy a fő fejlesztési hangsúly alapvetően 2 terméktípuson volt, a kulturális turizmuson és az ökoturizmuson. (Természetesen, mint ahogyan az előbb már utaltam rá, ezek a kategóriák akkor még nem léteztek.)

Az ökoturizmus motorja a Mecsek Egyesület volt. Az egyesületnek több mint 2000 tagja volt, köztük a város legbefolyásosabb polgársaival. Aktív és kezdeményező volt, és ami ennél is fontosabb, jelentős tőkével is rendelkezett. Ez tette lehetővé, hogy megépítse a turista- és üdülőszállását, hogy karbantartsa a Mecsek túraútvonalait és turista házait. A pécsiek számára ezekben az években fontosabb volt a Mecsek, mint napjainkban. Itt jegyezzük meg, hogy Pécs tehetősebb polgárai magánvagyonukból is adakoztak a fejlesztésekhez: pl. a Pécs feletti városi erdők legszebb sétaútja, a Rotary körsétány (ma már tanösvény) is ekkor épült, az 1930-as évek elején, Ereth Ede, néhai börgyári vezérigazgató magánadományából. A Mecsek a város idegenforgalmi kínálatának egyik központi eleme volt. Még a filléres vonatok közönségét is felvitték a Mecsekre, hogy megcsodálhassák a város csodálatos panorámáját. Népszerű kilátópontokat építettek, kialakult a ma is használt jelzett turista úthálózat, és számos erdei turistaszállás és menedékhely várta a vendégeket. 1935-ben a mecseki kirándulások ösztönzésére tájékoztató táblákat állítottak fel a Széchenyi téren. „Mintha csak valami osztrák tábláról mintázták volna”- írta lelkesen a Dunántúl.<sup>86</sup>

A másik kiemelt érdemlő turisztikai terméktípus a kulturális turizmus volt. 1933-tól megrendezték a Pécsi Ünnepi Hét kulturális rendezvénysorozatát. Az idegenforgalmi iroda

<sup>84</sup> GONDA (2005): I. rész. 77.

<sup>85</sup> *Dunántúl*, 1935. december 18.

<sup>86</sup> *Dunántúl*, 1931. február 11.

ösztönözte a különböző kongresszusok pécsi megrendezését (Pl. 1934-ben Országos ügyvéd kongresszus). 1934-ben elkészült a belvárosi szabadtéri színpad és 1935-től két helyszínen (a belvárosban és a Tettyén) bonyolították le a szabadtéri játékokat. Ugyancsak korszerű kezdeményezés volt az 1934. szeptember 2-án megtartott nagyszabású repülőnap is. 1934-től szeptemberben Pécsi Bornapokat szerveztek, amely a mai modern gasztrofesztiváloknak volt az előde. A városba látogató egyéni vendégek és szervezett csoportok számára összeállított programcsomagok meghatározó elemei voltak a város örökségi értékeinek reprezentáns elemei: az „őskeresztény sírkamrák”, a Zsolnay gyár és múzeum, a Székesegyház stb.

1936-ban pedig igazi nagyszabású turisztikai eseményt is szervezett a város, amikor is a Pécsi Ünnepi Játékok keretében bemutatták a Missa Sollemnis-t.

#### 4.5. Modern marketingtevékenység

A vendégforgalom növelésére korszerű marketingeszközöket használtak. 1931-ben „a magyar közönség szinte hisztériás külföld imádatával szemben” az Országos Filmiroda Rt. a magyar városok szépségére terelné a figyelmet. Ezért a jelentősebb városokról hangosfilmet készítettek.<sup>87</sup> 1934-ben a városi idegenforgalmi iroda az őszi idegenforgalmi szezon népszerűsítésére kampányt szervezett. A marketingmunkában megjelentek a prospektusok, plakátok, képeslapok, programfüzetek, bélyegek. Az ország más városaiban rádió- és mozi reklámból értesülhettek az emberek Pécs attrakcióiról. Ma is korszerű gondolatnak számítana a helyi termékek turisztikai hasznosításának az előtérbe állítása. Ezt a célt szolgálta az idegenforgalmi iroda által kezdeményezett szőlő-, bor-, virág- és mézkiállítás és a „világszerte ismert” pécsi barack beillesztése a kínálatba.<sup>88</sup> Kimondottan a turisták igényeinek a kielégítésére egyedi ajándéktárgyakat terveztek és gyártattak. Népszerűek voltak a botjelvények, a Zsolnay ajándéktárgyak és az ugyancsak az idegenforgalmi iroda kezdeményezésére gyártani kezdett Mecseki Gyógyítóka. A vásárlásösztönzés ma is használt formáját a kedvezményt adó szelvényfüzetet is bevezették, 20 % kedvezményt nyújtva a vásárlóknak a különböző belépőkből és vendéglátásból. Ugyancsak az idegenforgalmi iroda anyagi támogatásával és népszerű színészek közreműködésével valósult meg 1937-ben a Hotel Kikelet című nagysikerű mozifilm. És végezetül megemlítem még az Egy nap Pécsen című, Hamerli Antal által készített filmet, melyet a filléres vonatok közönségének városon belüli mozgása inspirált.

#### 4.6. A város idegenforgalmának eredményei számokban

Az idegenforgalom fejlesztésébe fektetett energia meghozta a gyümölcsöt. Rendszeresen nagy örömmel számolt be a javuló vendégforgalmi adatokról a Dunántúl. Az adatok forrásául az idegenforgalmi hivatal statisztikája szolgált.<sup>89</sup> Ez alapján 1934-ben arról tudósítottak, hogy a város idegenforgalma az előző évihez képest 28 000 fővel bővült. 1933-ban még csak 30

<sup>87</sup> *Dunántúl*, 1931. augusztus 4.

<sup>88</sup> *Dunántúl*, 1934. december 2.

<sup>89</sup> *Dunántúl*, 1936. április 6.

120 "bejelentett idegen" járt a városban, 1934-ben pedig már 58 608 fő (ebből 1871 külföldi). A belföldi vendégek közül több mint tízezren a filléres vonatokkal érkeztek, tanulmányi kirándulás céljából pedig 1 766 fő látogatott Pécsre. Magánszálláshelyen megszállt 29 634 fő, szállodában pedig 14 433. A következő években a növekedés dinamikája jóval kisebb volt, de évről évre nőtt a város turizmusa. 1936-ban 63000 vendég érkezett a városba, közülük már 2 579 volt a külföldi.<sup>90</sup> 1938-ban már meghaladta a 70 000-ret a város iránt érdeklődő turisták száma. 2 606 külföldi érkezett, akik közül 1 206 szállodában szállt meg, 614-en magánszállást vettek igénybe. A belföldi vendégek száma 69 117 volt, akik közül szállodai ellátást vett igénybe 23 194 fő, és magánszálláshelyet használt 31 196 fő. A filléres vonatok kis mértékben vesztek a fontosságukból, de még így is 6 614-en ezzel érkeztek. Megszaporodtak a szervezett csoportos utazások Pécsre, és jellegüket tekintve igen változatos képet mutatnak. "Májusban 44 fős francia csoport, júliusban 14 fő amerikai vendég, júliusban lengyel cserkészek 8 fő, lovastúra 7 fő, lengyel főiskolások 20 fő, augusztusban VI. lovastúra 9 fő, keszthelyi nyári egyetem 14 fő, lengyel diákcsoport 13 fő, német diákcsoport 114 fő, angol csoport 17 fő, amerikai magyar csoport 33 fő." Színesítette a beutazó programokat az is, hogy 23 fővel repülőgépes csillagtúra érkezett Pécsre, Eszékéről pedig különvonattal utazott a városba 480 vendég. A számok azt igazolják, hogy Pécs városban a turizmus ténylegesen jelentős gazdasági ágazattá vált. A város támogatásának, a helyi lakosság idegenforgalom iránti szimpátiájának és az idegenforgalmi hivatal lelkes munkájának köszönhetően Pécs felzárkózott a kedvelt magyarországi célpontok közé.

## Összefoglalás

Pécs az ország egyik leggyorsabban fejlődő városa volt a 19. század második felében. Ez a lendület a századfordulón túlnyúlva az első világháborúig tartott. Azt követően azonban a szerb megszállás 3 éve, majd a gazdasági világválság fokozottan érezte negatív hatását a város gazdasági életében. A gazdasági és a városfejlesztési folyamatok felerősödésével egyidejűleg megindult Pécs város idegenforgalmának a tudatos fejlesztése. „Az idegenforgalom nem sablonos, évről-évre megismételt változatlan körforgás, hanem minden alkalommal megújuló, örökké ötletes, belső megszervezés és együtt munkálkodás eredménye.”<sup>91</sup> fogalmazta meg egy lelkes polgár olvasói levelében. Mint ahogyan az előzőkből láthattuk, sem ötletességből, sem az együtt munkálkodásból nem volt hiány ezekben az években. Sajnos a háborús készülődés, majd a II. világháború megszakította ezt a lendületes fejlődést, és több mint két évtizednek kellett eltelnie ahhoz, hogy a 60-as években újra elkezdődhessen Pécs turizmusának a fellendülése. A 30-as évek eredményei azonban napjaink turizmusára is hatással vannak.

<sup>90</sup> *Dunántúl*, 1939. január 17.

<sup>91</sup> *Dunántúl*, 1938. október 26.

**FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES*****Irodalomjegyzék***

- ÁGH, T. (1894): Emléklapok Pécs sz. kir város múltjából és jelenéből. Pécs, 1894.
- AZ IDEGENFORGALOM JELENTŐSÉGE (1938): Az idegenforgalom jelentősége az egyes államok fizetési mérlegében. Magyar Statisztikai Szemle 2. szám. pp. 153-154.
- AUBERT, A. - CSAPÓ, J. - GELÁNYI, N. - GYURICZA, L. - JÓNÁS-BERKI, M. (2010): A tetraéder modelltől a turizmusig. In: Trócsányi András - Kovács István - István Péter (szerk.): Tér, találmány, tanítványok I. IDResearch Kft. Publikon Kiadó. pp. 15-25.
- BABICS, A. (1952): A pécsvidéki kőszénbányászat története. Budapest
- BANGHA, G. (1941): Az Országos Idegenforgalmi Hivatal szervezete. In: Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 61-66.
- B. HORVÁTH, CS. (1977): Mozaikok a pécsi kisipar történetéből az 1930-as években. Janus Pannonius Múzeum Évkönyve 19. Pécs, pp. 149-167.
- CZENNER, J. (1933): Idegenforgalmi gazdaságpolitika. s.n. Budapest.
- CSAPÓ, J. – HUSZTI, ZS. (2012): Turizmus és közlekedés: Vasúti közlekedés. In: Aubert Antal (szerk.): Turizmusmenedzsment. Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Főiskolai Kar. Szekszárd.
- CSIZMADIA, L. (1979): A magyar idegenforgalmi igazgatás kezdetei. Állam és Igazgatás. (12.) szám. Budapest.
- FISCHER, F. (1996): A Pécsi Takarékpénztár Részvénytársaság 50 éves múltjának rövid ismertetése. In: Siptár László (szerk.): A Pécsi Takarékpénztár Rt. története. Pécs. pp. 9-39.
- GÁL, L. (1941): Idegenforgalmi közigazgatás Magyarországon. In: Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 57-60.
- GÁL, Z. (2002): A pécsi bankok aranykora. Pécs bankrendszerének története a XIX. század végén és a XX. század első felében. In: Szirtes Gábor - Vargha Dezső (szerk.): Iparosok és bányászok a Mecsekalján. Gazdaságtörténeti tanulmányok. Pécs. pp. 7–61.

- GARADNAINÉ DONÁT, Á. (1996): Pécsi sörgyár. In: Kassai Miklós (szerk.): Baranya megye 100 éve a műszaki és természettudományos folyamatok történetében 1896–1996. Pécs. pp. 274-284.
- GONDA, T. (2005): Pécs Idegenforgalmának Hőskora. I. Pécsi Szemle 8 (1.): Pécs. pp.70-82.
- GONDA, T. (2005): Pécs Idegenforgalmának Hőskora. II. Pécsi Szemle 8 (2.): Pécs. pp. 58-67.
- GULYÁS, J. – TÓTH, G. (1962): A kapitalista börgyártás. In: A kétszáz éves Pécsi Börgyár. Pécs. pp.74-95.
- GUNDEL, E. (1937): Az idegenforgalom elmélete és gyakorlata. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége. Budapest
- HUSZÁR, Z. (2005): A szénbányászat szerepe Pécs város fejlődésében a 19. század végétől a második világháború kitöréséig. In: Szirtes Gábor – Vargha Dezső (szerk.): Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből. Pécs. pp. 186-206.
- KAPOSI, Z. (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867-2000. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara. Pécs.
- KAPOSI, Z. (1998): A XX. század gazdaságtörténete I. 1918-1945. Dialóg Campus Kiadó. Pécs.
- KAPOSI, Z. (2007): Pécs mezőgazdasági rendszere a dualizmus időszakában. In: Kaposi Zoltán – Pilkhoffer Mónika (szerk.): Tanulmányok Pécs történetéből 19. Pécs. pp. 101-126.
- KAPOSI, Z. (2011/a.): Iparfejlődés és városszerkezet Pécsen a 19-20. század fordulóján. Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv 6. Budapest. pp. 51-76.
- KAPOSI, Z. (2011/b.): Pécs gazdasági helyzete a szerb megszállás idején (1918–1921). Közép-Európai Közlemények. (4.évf., No. 13.) (2.): pp. 40-51.
- KAPOSI, Z. (2014): Pécs gazdasági és társadalmi helyzete az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözése évtizedében. Per Aspera Ad Astra: A Pécsi Tudományegyetem Művelődés- és Egyetemtörténeti Közleményei. (1.): pp. 26-49.
- KOPASZ, G. (1965): Hamerli József Gépgyár és Vasöntöde Részvénytársaság (1918-1944). In: Kopasz Gábor (szerk.): A pécsi Sopiana Gépgyár 1865-1965. Pécs.
- KOPASZ, G. (1970): A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara (1880-1948). In: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából. Kaposvár. pp. 159-195.

- KOPASZ, G. (1988): A baranyai kisipar és a kézműiparosok helyzete a szerb megszállás alatt. In: Szita László – Vonyó József (szerk.): Történeti tanulmányok Dél-Pannóniából I. Pécs. pp. 131-139.
- KOVÁCS, A. (1928): Pécs lakosságának összetétele. Statisztikai Szemle. (4.): pp. 349-374.
- KUDAR, L. (2003): Turizmusunk története dióhéjban. Budapest.
- LENGYEL, H. (1992): A turizmus általános elmélete. Budapest.
- LENKEI, L. (1922): Negyven év Pécs életében. Pécs.
- NAGY, I. G. (1996): Fejezetek a pécsi szőlő- és borkultúra történetéhez (1890–1914). In: Vonyó József (szerk.): Tanulmányok Pécs történetéből 2–3. Pécs. pp. 81-91.
- NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 1.): A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. I. rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Budapest.
- NÉPSZÁMLÁLÁS (1910. 3.): A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. III. Rész. A népesség foglalkozása részletesen és a vállalati statisztika. Budapest.
- MÁDAY, B. (1941): A szabadidőmozgalmak és az idegenforgalom. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest.
- PÉCS EZER ÉVE (1996): Pécs ezer éve. Szemelvények és források a város történetéből 1009–1962 (Főszerk.: Márfi Attila). Pécs.
- RUBOVSKY, A. – SZIGETI, A. – WALKÓ, M. (2009): A magyar vendéglátás és turizmus újkori története. Szaktudás Kiadó. Budapest.
- RÚZSÁS, L. (1954): A Pécsi Zsolnay-gyár története. Budapest.
- SCHNEIDER, Á. (1938): Magyarország Trianontól napjainkig. Vendégforgalom. Magyar Statisztikai Szemle. 1938. (4.): pp. 543-547.
- SIPTÁR, L. (1996): A Pécsi Takarékpénztár második 50 évének történet. In: Siptár Lajos (szerk.): A Pécsi Takarékpénztár Rt. története. Pécs. pp. 40–90.
- SZITA, L. (1985): A munkásmozgalom újjászervezése a szerb megszállás után. In: Szita László – Szűts Emil (szerk.): A baranyai-pécsi munkásmozgalom története II. Pécs. pp. 11-70.
- T. MÉREY, K. (1985): Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején. Budapest.
- T. MÉREY, (1997): A pécsi dohánygyár története 1912–1948. Pécs.

T. MÉREY, Klára (1999): Baranya megye ipara (1850–1914). In: Szirtes Gábor – Vargha Dezső (szerk.): Angstertől Zsolnayig. Ipartörténeti tanulmányok. Pécs. pp. 17-34.

VARGHA, D. (1983): Pécs thj. város szociálpolitikai tevékenysége 1929-1935 In: Szita László (szerk.): Baranyai helytörténetírás 1982. Pécs. pp. 341-363.

VARGHA, D. (1988): A pécsi munkaerőhelyzet és a városi ínségmunka-rendszer 1929–1940. In: Szita László (szerk.): Baranyai helytörténetírás 1987-1988. Pécs. pp. 315-339.

### ***Levéltári források***

Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Megyei Levéltára. IV. 14121. Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának 1933 és 1939 közötti iratai; A filléres vonatokkal kapcsolatos iratanyagok 1932.; A Pécsi Ünnepi Játékok Rendező Bizottságának az iratai 1936.

MNL BML IV. 1406. 1., 3. doboz.

MNL BML. Pécs város „C” ügyosztályának iratai. C 16482/1921.

### ***Dokumentumgyűjtemények, forráskiadások, eredeti dokumentumok***

Idegenforgalmi Újságírók Szindikátusa, s.a.,s.l. (1935): A magyar idegenforgalom évkönyve 1935.

Idegenforgalmi Újságírók Szindikátusa, s.a.,s.l. (1936): A magyar idegenforgalom évkönyve 1936.

### ***Sajtó***

*Dunántúl*

*8 Órai Újság*

*Friss Újság*

*Pécsi Hírek*

*Köztelek*