

Erdőgazdaságaink és a fapiac helyzete.

Tüzifapiacunk szokásos tavaszi ellanyhulása után így aratás táján úgy a kereslet, mint az árak erősen emelkedő irányzatot szoktak mutatni.

Az idei gazdasági év ebben a tekintetben meglepetéssel szolgált.

Bár a nagy fogyasztóhelyek (Budapest és a nagyobb vidéki városok) detail eladási árai a juniusi árakkal szemben emelkedést mutatnak, a kereslet a kínálattal szemben aránylag csekély s a termelői (feladóállomási) árak május vége óta esőkkentek.

A visszaesés okait megtalálni nem nehéz. A szomszédos államok fizetési eszközei, különösen a lei erősen visszaestek s a megszállott területekről származott tűzifa ára, — bár idegen pénzben számítva számszerű áremelkedést mutat — magyar koronában visszaesuszott.

A pénzszűke, a rendezetlen hitelviszonyok, a korona állandósulása és a drága kamat igen szűkre szabták a határokat, amelyek között a kereskedelem mozoghat, ezért a kínálat került tulsulyba.

Csökkenti az elhelyezési lehetőségeket az a körülmény is, hogy a közintézmények jó része ma még nem rendelkezik a tüzelőanyag beszerzéséhez szükséges hitellel s a keresletből ezek a nagy tételek hiányoznak.

Viszont a fogyasztói árak emelkedését a vasuti szállítási díjak és mellékilletékek emelkedésére és a munkabérek folytonos drágulására kell visszavezetnünk.

Amennyire a helyzetet a közeljövőben megítélni lehet, a piacnak ez a helyzete az erdőgazdaságot is nehéz kérdés elé fogja állítani, annál inkább, mert tűzifatermékeink minőség tekintetében sem állják teljesen a versenyt.

Belföldi termelésünk elhelyezési lehetőségei ma a belföldi piacon kedvezőtlenebbek, mint az u. n. import-fáé.

Az Alföld majdnem egész szükséglete s a fővárosi fogyasztás jó része a román megszállott területekről nyer ki-elégítést.

Sőt a felvidéki és dunántuli termelések termékei ma már

a hozzájuk közelfekvő piacokon is erősen érzik az import-faversenyét s félő, hogy rövidesen olyan ártételek mellett tudnak csak értékesíteni, amelyek a folyton emelkedő kiadásokat sem fedezik.

Az áreltolódás ugyanis végeredményében csak a termelő vállaira fog nehezedni, legyen az birtokos, vagy vállalat!

Meg kell állapítanunk, hogy a mai vasuti tarifaszámítás mellett a dunántuli és a nógrádgömöri részekben fekvő tömegesebb erdőségünk fatermése drágábban szállítható Budapestre, sőt a legtöbb közeli nagyobb fogyasztóhelyre is, mint az ugyanolyan távolfekvő határállomásról az import-fa.

Nagyobb erdőterületeink ugyanis mind helyiérdekű vonalak mentén fekszenek, míg a főbb fogyasztóhelyek, csak az állami vagy más fővonal igénybevételével közelíthetők meg.

A szállításnál tehát mindenütt két-háromféle vasutvonalat kell igénybevenni, aminek következményeképpen a díjtételt úgy számítják, mintha a küldeményt az átmenő állomáson újból adták volna fel.

Hogy mit jelent ez pénzben, annak igazolására álljon itt egy kis összehasonlítás:

10.000 kg tűzifa fuvardija a Budapest-dunabalszabparti vasútállomásokra, aranykoronákban:

Határállomás: Belföldi állomás:

a) 100 km -en belül:

	ar. K		ar. K
Szob	64 km — 30	Diósjenő	63 km — 43
		Vértesszőlős	70 km — 44
		Drégelypalánk	82 km — 50

Határállomás: Belföldi állomás:

b) 100—200 km között:

	ar. K		ar. K
Somoskőujfalu	134 km — 48	Mátraballa	131 km — 60
		Nógrádszakáll	131 km — 74
		Parád	140 km — 63
		Szentgál	144 km — 77

*Határállomás:**Belföldi állomás:**c) 200 km -en felül:*

	ar. K		ar. K
Lökösháza	225 km — 69	Zirc	210 km — 82
Biharkeresztes	229 km — 69	Böhönye	210 km — 92
Bánréve	231 km — 71	Mernye	232 km — 85
Hidasnémeti	247 km — 73	Kisbárapáti	248 km — 90
Nyirábrány	254 km — 76	Türje	261 km — 92
Sátoraljaiúj hely	270 km — 78	Erdősokonya	283 km — 97
Gyékényes	283 km — 83	Bak	299 km — 106

Az alföldi fogyasztóhelyeknél ilyen összehasonlításra nincs is szükség, de nem sokkal kedvezőbb a helyzet a Dunántul sem, pld. ugyanez a díjtétel

*Pécsre :**Határállomás:**Belföldi állomás:*

	ar. K		ar. K
Magyarboly	44 km — 25	Sellye	43 km — 37
Drávaszabolcs	39 km — 23		
Bares	64 km — 30	Vajszló	53 km — 39

*Kaposvárra :**Határállomás:**Belföldi állomás:*

	ar. K		ar. K
Gyékényes	72 km — 32	Mesztegye	70 km — 45
		Erdősokonya	72 km — 45

*Nagykanizsára :**Határállomás:**Belföldi állomás:*

	ar. K		ar. K
<u>Bares</u>	84 km — 36	Tófej	83 km — 48
		Tapolca	76 km — 46

Nem kedvezőbb a helyzet Szombathelyre vagy Sopronra vonatkoztatva sem.

Amint a számadatok igazolják, a magyar termelőállomásokon feladott tűzifa Budapesten, de igen sok vidéki állomáson is 10—30 aranykoronával, vagyis 170—500.000 papirkoro-

nával kedvezőtlenebb fuvar-paritásban fekszik, mint az azonos vagy közel azonos távolságu határállomásokra befutó import-fa.

Az ezekre a fogyasztóhelyekre szánt készletek tehát, eltekintve az esetleges minőségi különbségtől, már csak annnyival olcsóbban értékesíthetők, mint az import-fa.

Igaz ugyan, hogy ezzel szemben az import-fát a határállomásig is terheli valami — rendszerint nagyon csekély — vasuti szállítási költség, ez a költség azonban legfeljebb a most számításbavett fuvardijkülönbözetet fedezi és egyáltalában nem egyenliti ki azt a nagy különbséget, ami a termelési viszonyok eltérősége folytán a termelési és szállítási bérekben mutatkozik. Nem tartozik e cikk keretébe fejtegetni azt, hogy a megszállott területen lévő tömegtermelések mennyivel olcsóbbak azokon a vidékeken, ahol a lakosság teljesen az erdei munkára van utalva és mennyivel olcsóbban szállítanak régi, már amortizált vasuti berendezéseiken, mint a mi mezőgazdasági munkásokra és helyi fuvarerőre utalt apró erdőgazdaságaink.

Ha azonban figyelembe vesszük azt, hogy a gabonaárak és az iparcikkek árának állandó emelkedése folytán nálunk a napszám- és fuvarbérek már az utolsó időkben is rendkívüli módon emelkedtek, hogy egy vasuti kocsirakomány tűzifa termelése és 10—12 km-re való szállítása 5—6 q buzát igen könnyen felemészt, könnyű belátni, hogy a helyi szükségleteken felülmaradó tűzifakészletek rövid időn belül csak vesztességgel lesznek értékesíthetők.

Igaz ugyan, hogy ezek a magas fuvardíjtételek a helyi fogyasztás ellátásánál a közvetlen közeli termelők érdekeit erősen védik, sajnos azonban éppen nagyobb, összefüggőbb erdőbirtokaink, ahol a személyzet, felújítások, progresszív adó, vagyonszállás, kényszerkölcsön stb. a költségeket erősen növelik, a közvetlen fogyasztóhelyektől majdnem mind elég nagy távolságra fekszenek.

Nem kedvezőbb a műfapiac helyzete sem és a veszedelem, amely a belföldi fűrészipart fenyegeti, végeredményben ugyancsak a termelőkre fog átháramlani.

Fuvarbér tekintetében ma a hazai fűrésztelepekre irányított műfa azonos a tűzifával, tehát ebből a szempontból ugyanolyan hátrányban van az import-rönkkel szemben, mint a belföldi tűzifa az import-tűzifával. Ha most még hozzávesszük, hogy a külföldi fűrészek legnagyobb része a termelés közvetlen közelében létesült és így a nyersanyagnak a fűrészig való vasuti szállítását megtakarítja, minden részletezés nélkül megtaláljuk a nyitját annak, miért nem képes a Budapesten, vagy valamely magyar fűrésztelepen előállított fatermék versenyezni a külföldi áruval olyan helyen, ahová neki is vasuton kell a készterméket szállítania.

Mélyreható megfontolást igényelnek ezek a dolgok, mert erdőgazdaságunk egész jövője jóformán ezen a kérdésen fordul meg. Ugy vélem, hogy a békés állapotra való áttéréssel, vissza kell térniök azoknak a kedvezményeknek is, amely kedvezményeket a belföldi termelésnek a békés állapot biztosít.

Igy elsősorban meg kell szünni annak a háborúeredményezte visszás állapotnak, amely a különböző állami szállításoknál (igy különösen az államvasutnál) a belföldi termékek árát mindenkor a külföldi termékek ára alá szorította, vagy legalább is ezzel kívánta egyensúlyba helyezni.

Itt volna az ideje a belföldi termelést és munkákat abban a támogatásban részesíteni, amelyben részesítette azt a béke-idők közgazdasága azáltal, hogy magasabb ártétel mellett is tőle vásárolt azért, hogy a munkabért és keresetet a külföldnek ne juttassa.

De másrésről bármennyire ellenkező is ez az államvasutak tisztán finánciális számításával, feltétlenül mérsékelni kell a rakodóbérek, kocsi kiállítás stb. címén szedett rendkívüli nagy mellékkilleteket, feltétlenül csökkenteni kell a helyiérdekű vasutakról más vasutakra való átmenetnél mutatkozó rendkívüli szállítási díjkülönbözeteket, végül módot kell keresni a szállítási visszatérítések visszaállítására olyan szállítók részére, akik egy-egy állomásról nagyobb mennyiségű tömegárut szállítanak.

Ezeken az intézkedéseken kívül a legfontosabb kérdés lesz az erdőgazdasági hitel kérdésének rendezése.

Nem azt a nehézkes, kötöttformájú hitelt értem, amelyet a már meglévő törvény biztosít az erdőgazdaság részére, mert hiszen ilyen hitellel, ilyen feltételek mellett termelési, vagy szállítási költségeket fedezni egyáltalában nem lehet.

Egyébként is a jelzáloghitelek valorizálásának kérdése még mindig annyi titkos veszedelmet rejt magában, hogy a mai bizonytalan gazdasági viszonyok mellett ilyen hitel aligha lesz igénybevehető.

Feltétlenül módját kellene azonban ejteni annak, hogy termelő erdőgazdaságaink közvetlenül is élvezhessenek hitelt a Jegyintézetből és ne legyenek 30 százalékos, vagy ennél még drágább bankhitelre utalva, esetleg arra kényszerítve, hogy az üzemi költségek fedezése céljából termékeiket bármilyen áron piacra dobják.

Ugy vélem, a kérdés fontossága megérdemli, hogy az egyesület komolyan és erélyesen foglalkozzék vele és pedig a legrövidebb időn belül.

Laitner Elek †

Mult számunkban röviden közöltük, hogy *Laitner* Elek ny. miniszteri tanácsos folyó évi július 5-én Budapesten meghalt. Vele ismét egy oszlopos tagja dőlt ki annak az erdészgenerációnak, amely a magyar erdőgazdaság megalapozásának és fokozatos fejlesztésének nehéz, úttörő munkájában vezetőszerepet töltött be s hosszú szolgálata alatt elévülhetetlen érdemeket szerzett.

Laitner Elek 1844-ben Nagybányán született. A gimnáziumot Szatmáron, az erdészeti akadémiát Selmechányán végezte. Az erdészeti akadémia elvégzése után, 1864-ben, mint erdészjelölt a nagybányai cs. és kir. bányászati és erdőgazdasági jószágigazgatóságnál kezdte meg szolgálatát. 1869—1871-ig Nagybánya sz. kir. városnál az erdész mérnök tanácsosi állást töltötte be. 1871-ben, mint m. kir. erdész a nagybányai m. kir. erdőhivatalnál újból állami szolgálatba lépett. 1877—1880. évek alatt Pécskán a m. kir. állami javak igaz-