

1926 NOVEMBER

ERDÉSZETI LAPOK

LXV. ÉVF.

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

KÖZLÖNYE

11. FÜZET

KIADJA: AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

Felelős szerkesztő

CZILLINGER JÁNOS

Megjelenik minden hó 15-én.

Előfizetési díj 1926 évre általában 250.000 K., erdészeti altiszteknek 125.000 K

Az Országos Erdészeti Egyesület tagjai a tagjárulékok (alap. kamat vagy tagdíj) és az időnkint közzétett pótdíj fejében kapják.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapesten, Lipótváros, Alkotmány-utca 6. sz. II. emelet

A lap irányával nem ellenkező hirdetések mérsékelt díjért közöltnének.

(Telefon: 37—22.)

Az államvasúti szállítások és az erdőgazdaság.

Minden év őszén feszült érdeklődéssel várjuk az Államvasutak anyagbeszerzési kiírásait és az ezekre befutó ajánlatokat.

A MÁV. ma a legnagyobb fogyasztója a Magyarországon is előállítható műfaválasztékoknak és talpfában, pályafenntartási és műhelyanyagokban évente beszerzendő szükséglete, valamint a versenytárgyaláson elért árak igen jelentékenyen befolyásolják azokat az ártételeket, amiket a magyar erdőgazdaság és pedig úgy a házilag termelő, mint a tövön értékesítő, fakészleteiért elérhet.

Nincs még olyan messze a múltban az az idő, amikor az Államvasutak kormányintézkedések és kényszer útján vették igénybe a magyar műfatermelés túlnyomó részét.

Nem is lett volna ok ez ellen az igénybevétel ellen anynyira felzúdulni, ha az ármegállapítások a kereslet és kínálat viszonyaival, a zuhanó valutával lépést tartottak volna.

Sokszor fordult azonban elő az az eset, hogy a magyar termelő a kényszer útján igénybevett anyagokért csekély töre-

dékét (volt eset rá, hogy 15—20%-át) kapta annak az árnak, amit a külföldi termelőnek az Államvasút ugyanakkor fizetett.

Még a versenytárgyalások útján való beszerzés első idejében is a magyar termelőktől a lekötött anyag 75—80%-át kapta meg az Államvasút akkor, amikor a külföldi termelők bizony csak igen csekély töredékét szállították le a náluk megrendelt anyagnak.

Ezeknek az előzményeknek természetes következménye gyanánt csak két dolog jelentkezik, úgy is, mint erkölcsi következmény, egyrészt az, hogy az Államvasút szükségletét lehetőleg hazai termelésből iparkodik biztosítani, másrészt az, hogy a hazai termelésnek (már csak a szállítás biztonságára való tekintettel is) még áldozatok árán is előnyt nyújt a külföldi termeléssel szemben.

El kell ismernünk, hogy az Államvasutak vezetősége az elmúlt időben a hazai termelésnek előnyt nyújtott annyiban, hogy amit csak lehetett, azt a belföldi termelőktől szerezte be; s ha most mégis szóvá tesszük ezt a kérdést, arra okot a „Magyar Vasút és Közlekedés“ ez évi 19—20-ik számában megjelent szinte félhivatalos cikk szolgáltat. Ez a cikk a magyar erdőgazdaság és fatermelés termelő kapacitását 200.000 darab talpfában és 3.000—3.500 m³. váltótalpfában, mint maximumban állapítja meg, azzal, hogy az ezen felül mutatkozó szükségletet külföldről kell beszerezni még akkor is, ha arra belföldi ajánlat van és hogy ezen a kereten belül is a belföldi ajánlatok csak úgyszólván egyenlő árak mellett vehetők figyelembe.

Nem először mutatunk rá arra, mennyivel van előnyösebb helyzetben az ország leszakított részein dolgozó, ma még sajnos külföldinek minősítendő fatermelés és erdőgazdaság a megcsontított ország gazdaságával szemben.

A munkásviszonyok, az adórendszer, a tömegtermelés összes előnyei mind sokkal kedvezőbb helyzetbe juttatják a megszállott területek erdőgazdasági termelését.

Ha most még hozzávesszük azt, hogy az Államvasutak az ez évi versenytárgyaláson az árakat ismét a telítőttelepre beszállítva kívánják megszabni, a helyzet képe tökéletes.

Mind a két államvasuti telítőttelep a trianoni határok tö-

szomszédságában, az egyik az erdélyi, a másik a szlavoniai tömegtermelések közvetlen közelében fekszik.

180—200 km.-re vehetjük azt a távolságtöbbletet, amennyivel hosszabb vasúti szállítást igényelnek a magyar termelésnek termékei ezekig a telítőtelepekig (Dombóvár, Püspök-ladány).

Ha pedig ezt a tonnakilométerenkint 530 koronás rezi fuvartétellel szorozzuk, 1 vagon talpfánál 1,000.000 korona, vagyis a 2.60-as talpfára számítva drb.-ként közel 10.000 korona az a tétel, amivel a magyar termelés az adott helyzet következtében a megszállott területek termelésével szemben hátrányban van. A legelső kívánsága tehát a magyar termelésnek az kell hogy legyen, hogy az összehasonlítás alapját nem a telítőtelepre számított árak, hanem a feladóállomási ár és a befutó határállomási ár képezzék.

De nem állhatunk meg az ezen az alapon egyenlő elbánás elve mellett sem.

Az összes külföldi vasutaknál az ilyen ajánlatokat mindenütt a feladóállomási árak alapján bírálják el és az egyetlen fogyasztópiaccon Németországban, ahol az ilyen versenytárgyalásnál a magyar termelés még szóba jöhet, a belföldi termelés 10%-os minimális előnyt élvez az ár tekintetében.

A többi szomszédállamokban az ilyen versenytárgyalásnál a magyar termeléssel szóba sem állanak.

Miért kell éppen nálunk, — ahol a legtöbbet szenvedett erdőgazdaság fejlesztése be van állítva egyik oldalról a kormány programjába, — a külföldi ajánlatokat arra felhasználni, hogy ezzel a magyar termelésnek igazán a minimális haszontétellel számított egységárait még jobban leszorítsák.

Hiszen mindnyájan tudjuk, hogy a külföldről ajánlott nagy tételek igen számottevő része olyan maradvány, amiken az illetők túladni másfelé nem tudtak és azért ajánlják ilyen olcsó áron, mert attól bármi áron szabadulni kívánnak.

Csak helyeselni lehet az Államvasutaknak azt a politikáját, hogy a belföldön be nem szerezhető készleteket ezekből az olcsó ajánlatokból kívánja fedezni; de már az egyenlő elbánás elvével fogva sem nyugodhatunk bele abba, hogy ezeket a kényszerárakat a magyar ajánlatok egységárára le-

szorítására használják fel akkor, amikor az ipari termékek beszerzésénél (textil, vas, papíráru, stb.), ahol pedig pénzbelileg is sokkal nagyobb tételekről van szó, a belföldi termelés a külföldivel szemben akárhányszor 50%-os árkedvezményt is élvez.

Itt merül fel mindjárt annak a kérdésnek az eldöntése is, mennyi is lehet tulajdonképen a belföldi termelés?

A „Magyar Vasút és Közlekedés“-ben megjelent és előbb említett cikk ezt minden gondolkozás nélkül 200.000 darab talpfában és 3.000-tól 3.500 köbméter váltótalpfában állapítja meg.

A magyar termelést és annak méreteit valameennyire magam is ismerem, de ilyen határozott számtételt egyszerűen odavágni nem mernék.

Van ezenkívül még három olyan kérdés, aminek megfelelő megoldásával a magyarországi talpfatermelés eredményét — véleményem szerint — 15—20%-kal lehet igen könnyen fokozni.

Az első ezek közül a tölgnél a szijács kérdése.

Az Államvasút újabban az összes tölgytalpfát telíti és így — véleményem szerint — egyáltalán nem indokolt a szijácsos talpfáknak az átvételből való kizárása, ami — hozzávetőleges becslésem szerint — a legutolsó évi tölgytalpfatermelés átvételénél legalább 15—20%-os indokolatlan visszautasítást eredményezett.

Azt sem lehet állítani, hogy ebben a tekintetben a gyakorlati adatok hiányoznának, mert eltekintve a német vasutaknál szerzett tapasztalatoktól, magyar vasutaknál is vannak már olyan vonalak, ahol telített szijácsos tölgytalpfák 14—15 éve vannak már beépítve.

A legutolsó napokban éppen az Államvasutak talpfaátvételi osztályánál módomban volt véletlenül látni néhány ilyen talpfának a keresztaszelvényét.

Amíg a gesztbe a telítőanyag alig hatolt be, addig a szijács ma is teljesen fekete a kátrányolajaktól, csontkemény és kifogástalan minőségű.

Ugyancsak itt módomban volt látni azt is, hogy milyen különbséget okoz az, ha a sínek leerősítésénél az ék gyanánt

működő sínszeg elé eléje fúrnak, mert míg a bevert sínszeg a talpfát az első alkalommal egész vastagságában ketté hasította, az előzetes fúrás után bevert szeg mellett repedésnek nyoma sem volt.

Meggyőződésem az, hogy ha az Államvasút a talpfákat telíti — amint azt ez évben is tette —, ha a síneket — amint az tudomásom szerint most már az összes államvasúti vonalaknál be van vezetve — szeg helyett csavarral erősíti oda, a talpfák tartósságát legalább a kétszeresére fogja felfokozni, ami már magában véve a szükségletek olyan mérvű apadását jelenti, hogy a magyar termelés sokkal nagyobb hányadot tud majd a szükségletből fedezni, mint idáig.

Azok az intézkedések, amit ebben az irányban az Államvasút igazgatóságának illetékes osztályai már eddig is tettek, egyrészt évről-évre igen sok milliárdos megtakarítást jelentenek a MÁV-nak; másrészt ha az egészséges szijácsot tartalmazó talpfák átvételével is számolunk, rövidesen odavezetnek, hogy a tölgytalpfaszükségletet a belföldi termelés fedezni fogja.

A második körülmény a talpfák méreteinek a megállapítása.

Hogy ebben a tekintetben az Államvasút mennyire számol a mai anyagárrakkal, azt legjobbar igazolja a talpfáknak újabban megállapított méretezése.

Egy hiányt azonban még itt is érzünk. Ez pedig a méreteknél bizonyos minimális tolerancia megállapítása.

Nem értem alatta azt, hogy ebben a tekintetben odáig menjen el a MÁV, ameddig a háborús és háború utáni évek kényszerhelyzetében elment.

De még maguk az annyira pedáns német vasútak is adnak ebben a tekintetben a talpfák magasságánál a szélességben mutatkozó és viszont a talpfák szélességében a magasságnál mutatkozó mérsékelt felülméret ellenében bizonyos engedményeket.

Ezenkívül a német vasútak a négy oldalon való bárdolást nem követelik meg, amit a mi vasutaink is elsősorban a szijács eltávolítása érdekében követelnek meg a szállítóktól.

Hogy a két oldali faragás a termelési költségeknél talpfa

darabonként 3.000-tól 4.000 korona megtakarítást jelent, azt mindnyájan igen jól tudjuk és ezt a megtakarítást a vasút teljes egészében maga élvezné anélkül, hogy telítés esetén a rajta maradt szijács a talpfának használhatóságát bármily kevéssé is csökkentené.

A harmadik kérdés, amivel a magyar termelés térfoglalását jelentékenyen elő lehetne segíteni, az erdei fenyő és csertalpfák alkalmazása.

Természetesen mindkettőre csak telített állapotban gondolok.

Tudomásom szerint különösen az északnémet vasútak az erdefenyőtalpfa mellett csak mellékesen használnak kemény talpfát és az eredményeik jók.

Hogy a telített cser a telített bükknél aligha lesz rosszabb, annak éppen a tölgytalpfák szijácsánál tett tapasztalatok a bizonyítékai, mert hiszen mindnyájan tudjuk, hogy a tölgy szijácsa azonos körülmények között kevésbé tartós, mint a cser és viszont a telítőanyagokat a durvább rostú, nagyobb edényű cser még a tölgnél is jobban veszi fel.

Az egyetlen kifogás ezeknél a hasadás lehetne, ami azonban a legutóbb alkalmazásba vett síncsavarok mellett — minden valószínűség szerint — a minimumra fog visszaesni.

Talán fel fog tűnni az Államvasutak előtt, hogy a magyar talpfaajánlatok ez évben, dacára a kisebb méreteknek, általában magasabbak azoknál az áraknál, amit az Államvasút a talpfáért az előző évi ajánlatok alapján fizet. Ennek oka azonban az átvétel módjában rejlik.

Évtizedes szokás alakította ki azokat a minőségi feltételeket, amelyek mellett az Államvasút mostanáig a talpfát átvette.

Néhány hibából kifolyólag az utolsó időkben az átvevők olyan szigorú utasításokat kaptak, hogy csekély, lényegtelen hiányokért az átvételre bejelentett talpfamennyiségeknek néhol 30—40%-át utasították vissza és pedig túlnyomó részben oly talpfákat, amelyeket az Államvasút még a békében is kifogás nélkül, vagy legfeljebb néhány százalékos árengedménnyel átvett. Hogy a túlszigorú minősítés az árak emel-

kedését vonja maga után, ezt — úgy vélem — mindenki természetesnek fogja találni.

Szóvá kell azonban itt tenni az árverési feltételek egyik-másik kikötéseit is. Ilyen elsősorban a minőségi átvétel kérdése.

Megesett legutóbb, hogy olyan műhelyanyagkészletet, amelyet az Államvasút egyik legszigorúbbnak ismert átvételezője kifogás nélkül átvett, a műhely teljes 100%-ban visszautasított. Ez a visszautasítási jog a kétszeres minőségi átvételen alapul, ami igazságtalan, méltánytalan és minden kereskedelmi szokással is ellenkezik.

Véleményem szerint az átvételekhez az Államvasút olyan elsőrendű szakértőkkel rendelkezik, akiknek munkáját a minőség szempontjából, a műhely is teljes megnyugvással elfogadhatja.

De másrésztől a szállítóval szemben is méltánytalan dolog az, hogy olyan anyagot, amit tőle a vásárló megbízottja minőségileg kifogástalanul átvett, a rendeltetési állomáson újból rendelkezésére bocsássanak és pedig igen sokszor olyan csekély mennyiségben, amit nemcsak elszállítani nem tud, de akárhányszor a kifogásolt anyag értéke még a szállító oda kiküldendő tisztviselőjének egyszeri utazási költségeit sem fedezné.

Így például az általam vezetett vállalattal megtörtént az, hogy egy 200 m³-es műhelyanyag-szállításból kifolyólag az egyik helyen 0.4 m³-t, a másik helyen pedig ugyanakkor a szállított mennyiségből 0.8 m³-t bocsátottak, mint meg nem felelőt rendelkezésre.

Tény az, hogy az így rendelkezésre bocsátott csekély anyagmennyiséget azután az Államvasút bizonyos százalékos árengedménnyel átvette; az újabb időkben azonban megtörtént már az is, hogy az ilyen anyagnak az átvételét megtagadták.

Nem akarom bővebben részletezni azt, mennyire kellemtelen és hátrányos az ilyen eset a szállítóra, de az a meggyőződésem, hogy a MÁV. vezetősége, aki a gyakorlati kérdések iránti erős érzékének eddig is már annyi tanujelét adta,

módját fogja ejteni annak, hogy ezeket a nehézségeket megfelelő formában kiküszöbölje.

Végül még egy dolog van, ami az Államvasúti szállításokra annyira ráutalt hazai termelés érdekeit igen hátrányosan érinti.

Ez a szállításra kiírt mennyiségeknek rendkívüli hullámzása. Hogy csak két példát említsek; talpfából az Államvasút két évvel ezelőtt másfélmillió darabot írt ki és kétmillió darabon felül vásárolt, a múlt évben az egész kiírás 300.000 darab volt, amiből az eddig legnagyobb mértékben használt 2.20-as talpfára mindössze 30.000 darab esett, az ez évi kiírás 500.000 darab.

Műhelyanyagokból két éve 20.000 m³-en felüli mennyiséget írtak ki és több mint 30.000 m³-t szereztek be; a tavalyi kiírás 20.000 m³. volt, amit a több mint 4 hónapig elhúzódó tárgyalások alatt 14.000 m³-re redukálták. Az ez évi kiírás a „Magyar Vasút és Közlekedés“ közleménye szerint alig 4.000 m³-t fog kitenni.

Bár ezt az utolsó tételt nem tudjuk valószínűnek és reálisnak elfogadni és bár megvagyunk győződve arról, hogy a kiírásokban és rendelésekben mutatkozó ezek az eltérések mind hosszas megfontolás és az Államvasút gazdasági viszonyaiban gyökerező komoly indokok következménye, még is az a meggyőződésünk, hogy itt a kiírások egyenletességére nagyobb súlyt kellene helyezni.

A MÁV.-nak is feltétlen érdeke az, hogy a megfelelő mennyiségű száraz anyag évről-évre rendelkezésére álljon a műhelyekben, valamint az is, hogy telített, tehát minden nehézség nélkül raktározható talpfából legalább 1 évi szükségletnek megfelelő tartalékkal rendelkezzen.

Semmi nehézséget nem okozhat az, ha az Államvasút abban az esetben is, ha az előző évi beszerzések a tényleges szükségletet számottevően meghaladták, az egész szükségletnek megfelelő mennyiséget évről-évre beszerzi, mert a raktáron tartott készletek műhelyanyagban 1—1 és ½ évi, talpfában pedig az 1 évi szükséglet mennyiségét így is aligha fogják meghaladni.

Kétségtelen, hogy az Államvasút Igazgatósága a magyar ajánlattevők megbízhatósága tekintetében azok egy részéről nem a legmegnyugtatóbb tapasztalatokat szerezte.

Úgy véljük azonban, hogy az utolsó évek tapasztalataiból már egész tisztán kialakult az Államvasutak vezetőségének véleménye abban a tekintetben, hogy az ajánlattevők közül kit lehet komolyan venni és kit nem.

Míg egyrészt a legmesszebbmenőleg kénytelenek vagyunk síkra szállani a komoly magyar termelés látszólag csekély, de sokszor életbevágó érdekeinek védelmére, másrészt teljesen indokoltnak, jogosnak és szükségesnek látjuk azt, hogy az olyan ajánlattevőkkel szemben, akik a megrendelést követő 3—4 nap múlva sorra házalnak már minden komolyabb termelő céget, hogy a megajánlott anyagot beszerezhesék és végeredményben még sem szállítanak, az Államvasút a legkiméletlenebbül és legszigorúabbn járjon el.

Az a meggyőződésünk, hogy ezeket a jórészt nem lényegbevágó és a termelés érdekét még is olyan súlyosan érintő nehézségeket, a komoly érdekeltségek bevonásával megtartandó rövid tárgyalás során, igen könnyen lehetne megnyugtató megoldásra vinni.

Amennyiben az Államvasút vezetősége ezeknek az eltéréseknek a kiküszöbölésével a magyar termelés helyzetét a versenytárgyalási kiírásoknál megkönnyíti, nemesak újabb hálára fogja kötelezni a magyar erdőgazdaságot és fatermelést, amely eddig is hálával adózott azért a megértésért és támogatásért, amivel az Államvasút vezetősége részéről az utóbbi időkben részesült, de meggyőződésünk, hogy szükségleteinek ellátását is megnyugtatóbb, biztosabb alapra helyezné és anyagiakban is ezeknek a változásoknak igen nagy hasznát látná.

