

Krónika

1. Egy kis statisztika.

Túl vagyunk a tűzifakészletbejelentések zömén s ezért indokoltnak látjuk t. Olvasóinkat kissé tájékoztatni az eddigi bejelentésekről, összehasonlítva azokat a tavalyiakkal.

Az 1934/35. évi termelésű tűzifából ezideig akácból 10.728 vasúti kocsirakományt, egyéb fanemekből pedig 139.511 vagónt, összesen 150.239 vagónt jelentettek be,

Ebből a készletből a vasúton leendő elszállításra szánt faanyag akácból 8218, egyéb fanemekből 105.591, összesen 113.809 vasúti kocsirakomány.

A hajón leendő elszállításra szánt fa: akácból 104, egyéb fanemekből 7614, összesen 7718 vagón.

Helyi szükségletre szánt anyag, akácból 2406, egyéb fanemekből 24.306, összesen 28.712 vagón.

A múlt év bejelentéseinek az eredménye szerint az 1933/34. évi termelésű készlet 186.865 vasúti kocsirakományt tett ki, amiből 134.046 kocsirakomány vasúton, 8318 kocsirakomány hajón kerülne elszállításra, 44.501 kocsirakományt tenne ki a helyi szükséglet.

Az összes bejelentésekben tehát 36.626 vagón visszamaradás mutatkozik, amiből azonban 15.789 vasúti kocsirakomány esik a helyi szükségletre, illetőleg vasúton vagy hajón való szállítás nélkül leendő felhasználásra szánt készletekre és csak 20.837 vasúti kocsirakomány a vasúton, illetőleg hajón elszállítandó készletekre.

A múlt évi bejelentésekkel szemben tehát az összes termelés mintegy 20%-os visszaesést mutat.

Mindenesetre feltűnő azonban, hogy míg a vasúton és hajón szállítandó készletek alig 14%-kal csökkentek, a vasúton, illetőleg hajón leendő szállítás nélkül való értékesítésre szánt készleteknél az apadás megközelíti a 40%-ot.

Ez a körülmény arra enged következtetni, hogy a helyi szükségletek, illetőleg vasúti szállítás nélkül való értékesítésre kerülő faanyagok megbecslésénél a bejelentők számottevő része ismét túlzott óvatossággal járt el.

Őszintén megvalljuk, hogy ezt a túlzott óvatosságot nem tartjuk indokoltnak.

Az elmúlt tél annyira szokatlanul enyhe volt, hogy ennél csekélyebb fogyasztással már igazán alig számolhatunk s így el kell készülnie lenni arra, hogy azoknál, akik túlzott óvatossággal jártak el, a bejelentésnek ez a módja éppen a legerősebb tél idején okoz majd szállítási nehézségeket.

Volt példánk a múlt év folyamán arra, hogy egyes bejelentők az eredetileg vasúton való szállításra szánt mennyiség gyanánt bejelentett készletnek 30, sőt ennél nagyobb százalékát értékesítették időközben.

Mivel pedig az ilyen értékesítéseket kihágási eljárás terhe mellett havonként be kellett jelenteni, megtörtént az, hogy az illető október tájáig kapott ugyan nagyobb számú szállítási igazolványt, de ezen az időn túl majdnem semmit, mert hiszen a helyi szállítások révén leapadt készlet után esedékes szállítási igazolványokat előre kivette.

Megállapíthatjuk azt, hogy az eljárásnak ez a módja a fennálló szabályokba nem ütközik.

A bejelentési hibát előre megállapítani nagyon nehéz, mert hiszen senki sem mondhatja biztosan előre azt, mennyi lesz tényleg az úgynevezett helyi fogyasztás. Másrésztől azonban az eljárásnak ezt a módját nem tartjuk teljesen méltányosnak éppen azokkal szemben, akik a helyi szükségletet gondosan mérlegelve eszközölték a bejelentéseket.

Mert azt kétségtelenül meg lehet állapítani, hogy ezek a bejelentők a gondosabb mérlegelés révén hátrányosabb helyzetbe kerülnek a szállítások elején, mint azok, akik az előbb említett túlzott óvatossággal éltek.

Kétségtelen, hogyha a tél megfelelő lesz, ez a túlzott óvatosság meg fogja magát bizonyos mértékig bosszúlni, mert az ilyen termelők a tél folyamán esetleg hónapokon át nem jutnak majd szállítási igazolványokhoz.

Igaz ugyan, hogy a készlethiányt a helyi eladási bejelentések elmaradása esetén is nagyon nehéz még a helyszínen is megállapítani. Kétségtelen azonban, hogy az ilyen körülmények előbb vagy utóbb napfényre kerülnek s arra fogják az illetékes köröket kényszeríteni, hogy az igazságtalanságok elhárítása céljából megfelelő védő, esetleg megtorló intézkedéseket tegyenek.

2. A tűzifa vasúti szállítási díjkedvezménye.

Újabb két hónap telt el anélkül, hogy ezt a kérdést véglegesen vagy legalább is hosszabb időtartamra nyugvópontra tudtuk volna juttatni.

Megint csak meghosszabbításra került a sor, és pedig ezúttal nem kettő, hanem csak egy hónapra.

Az egyhónapos meghosszabbítással majdnem egyidejűleg érkezett le az egyesülethez a földművelésügyi minisztérium leirata.

Ebben a leiratban már utalás történik arra, hogy a földművelésügyi minisztériumnak és az egyesületnek az eddigi kedvezmény fenntartásáért folytatott küzdelme nem fog teljes eredménnyel járni.

Úgy látjuk, hogy a pénzügyminisztérium ragaszkodik a MÁV bevételeinek ezen a címen való szaporításához.

A mi véleményünk szerint az egész dolognak maga a kiindulópontja is hibás.

Az Államvasút ugyanis kimutatta, hogy az 1934. évben szállított magyar tűzifánál 1,684.875 pengő díjkedvezményt adott, a 15/C díjszabás tételeivel szemben.

Ebből a nagy összegből körülbelül 101.000 pengő esik a 150 km-en aluli szállításokra, 617.000 pengő a 150—250 km-es szállításokra.

Ellenben 966.000 pengő a 250 km-t meghaladó távolságokra szállított tűzifamennyiségekre.

Az 1,684.855 pengőt az Államvasút úgy mutatja ki, hogy annyi „jövedelem kiesés” mutatkozik a kedvezmény következtében.

Mi azonban ezt a kérdést valamennyire más szemmel látjuk.

Elsősorban megállapítani kívánjuk, hogy a számításnál alapul vett mennyiségből kerek számba 13.700 vasúti kocsi-kománnyt tett ki maga az Államvasút szükséglete.

Ezeknél a rezsifuvaroknál pedig akár van kedvezmény, akár nincs, jövedelemkiesés nem fordulhat elő.

Maga ez a tétel 238.000 pengővel apasztja az Államvasút által kimutatott kiesést.

De ezen felül le kell még vonni azt a körülbelül 168.000 pengőt kitevő fuvardíjtöbbletet, amit az Államvasút a külföldi tűzifa szállításánál a 15/C díjtétellel szemben elért.

Ezeknek a tételeknek a levonásával tehát az engedmény már 1,280.000 pengőre esik vissza.

Nem szabad ezenkívül az Államvasutaknak elfelejteniök azt, hogy a belföldi tűzifa átlagos fuvardíja a kedvezmény következtében több mint 10 pengővel emelkedett, amivel szemben a külföldi fa átlagos fuvardíja csökkent ugyan 14 pengővel, mégis, ha a szállított mennyiséget figyelembe vesszük, az Államvasút a kedvezményes tűzifatarifa mellett több mint 700.000 pengővel nagyobb nyers bevételhez jutott, mint a megelőző díj-szabás mellett.

Végeredményben tehát az történt, hogy az Államvasút egy 100.000 vagon körül járó szállításnál tényleg adott a megállapított hétköznapi díjtételekből ötnegyedmillió engedményt, de ezen a réven mégis háromnegyedmillióval nagyobb bevételhez jutott, mint amennyihez jutott ugyanennyi vagon tűzifa szállításával a kedvezményt megelőző időben.

Nem vonhatjuk tehát kétségbe azt, hogy az Államvasút tényleg egy jelentős kedvezményt nyújtott a magyar tűzifatermelésnek és hálásak is vagyunk érte.

Csupán azt kívánjuk megállapítani, hogy azért, a közönséges üzleti szólás-mondás szerint, erre a kedvezményre az Államvasút nem fizetett rá.

Voltaképpen itt egy megegyezés történt, hogy a hosszabb

szállítási távolságokból elérhető bevételi többletet a termelés és a szállítási vállalat osszák meg egymás között.

A megosztás nem volt 50%-os, de azért mégsem volt a másik félre sem hátrányos.

Mert ne felejtse el az Államvasút, hogy a magyar tűzifának közel 50%-a ment el 200 km-nél nagyobb távolságra.

Legalább 25.000 vagon magyar fa ment el olyan helyekre, ahová — ha külföldi tűzifát hoztak volna helyébe — ez a külföldi fa 10—50 pengővel kevesebb fuvardíjat fizetett volna az Államvasútnak 10.000 kg-ként.

Sőt van olyan város, ahol maga a MÁV a külföldi fáért egy fillért sem kapott volna, míg így majdnem 400.000 pengő fuvardíjbevételhez jutott. S ez a fuvardíjtétel több mint 100.000 pengővel haladja meg azt a bevételt, amit ugyanannyi külföldi fának szállításáért a vicinális vasút vagy külföldi hajózási vállalatok kaptak volna.

A kedvezményes megállapodásnak tehát nemcsak hátrányai, de előnyei is voltak a MÁV-ra nézve s a mi kifogásunk a beállítás ellen csupán az, hogy az Államvasút ezekről az előnyökről soha nem nyilatkozott.

Sőt joggal mutatható volt rá a MÁV arra is, hogy a kedvezmény nyújtásával a szó szoros értelmében nemzeti hivatást teljesített.

Magyar munkáskezek részére biztosított ezekben a nehéz időkben legalább 6—7 millió pengő kereseti lehetőséget egy-egy téli termelésnél.

Segített a kereskedelmi forgalom mérlegét igen súlyos milliókkal megjavítani.

És ha az Államvasút azt is mondja, hogy ez a kérdés az ő költségvetése szempontjából figyelembe nem vehető, a mi véleményünk szerint a döntő tényezők előtt éppen ennek a szempontnak kell a legnagyobb súllyal latba esnie.

Eddigi érvelésünk ellen felhozhatják azt, hogy nem vetjük figyelembe, mennyi többletmunkát teljesített az Államvasút a bevételi többlet ellenében.

Ennek a mérlegelésénél azután nem tudunk másra támaszkodni, mint az Államvasút által kimutatott és kiszámított átlagos adatokra.

Ezek szerint a kedvezmény életbelépése előtt a hazai tűzifa átlagos szállítási távolsága 123 km, átlagos fuvardíja pedig 58 pengő volt.

Ezzel szemben az 1933/34. évben az átlagos szállítási távolság 171 km-re, az átlagos fuvardíj pedig 69 pengőre emelkedett 10.000 kg-ként.

Végeredményben tehát az történt, hogy a 123 km-es régi átlagtávolságért az Államvasút ez évben is megkapta az 58 pengő fuvardíjat, ellenben a 123—171 km-ig terjedő 48 km-es vontatásért csak 11 pengőt kapott.

Tulajdonképpen ez a tétel az, ahol a kedvezmény értékét legrealisabban tudjuk kiszámítani, mert a 15/C díjtétel szerint a 123—171 km-ig terjedő 48 km-nél a szállítási díj eredetileg valamivel a 16 pengőn felül emelkedő összeget eredményezett volna.

Ha azonban teljesen igazságosak akarunk lenni, akkor az így jelentkező 500.000 pengőt kitevő összegből viszont le kell vonni azt a 168.000 pengőt kiadó többletet, amennyivel a külföldi fának átlagosan 71 km-re történt szállításánál az Államvasút többlet kapott, mint amennyit a régi díjtétellel kapott volna.

Ha tehát a nyújtott kedvezményt most már ez alapon a vontatási munkával, mint ellenértékkel, szembeállítjuk, akkor a kedvezményt így definiálhatjuk: az Államvasút adott kb. 350.000 pengő kedvezményt a magyar tűzifának 123—171 km-re, vagyis 48 km-en át teljesített továbbvontatásnál, mert ezért a továbbvontatásért, ha 100.000 vagonot veszünk alapul, 1,450.000 pengő helyett csak 1,100.000 pengőt kapott.

Vagononként és 10 km-ként ez kb. 2.20 pengő vontatási díjnak felel meg, amivel szemben a régi 15/c. teljes díjszabása szerint 300 és 350 km között az ugyanilyen távolságra való vontatási díj 1.80 pengő, 400 és 500 km között pedig már csak 1.60 pengőt tesz ki.

Végeredményben tehát az történt, hogy erre a továbbszállításra az Államvasút a hosszabb szállításoknál alkalmazott olcsóbb vontatási díjat érvényesítette.

Mindezeket az érveinket a legilletékesebb tényezők előtt

kellő időben írásban is kifejtettük, úgy látszik azonban, hogy nem teljes sikerrel.

Az a javaslat, amit az Államvasút a kedvezmény megváltoztatására tett, látszólagos 1 millió pengős bevételi többletet jelentene az Államvasútra, mert a mai tarifát 70 km-es szállításnál 1.— pengővel, innen kezdve emelkedő kulcs szerint olyan mértékben emelné fel, hogy 300 km-től felfelé az emelés már 20.— pengőt tenne ki 10.000 kg-ként.

Rámutattunk a felterjesztésben arra is, hogy ez a változtatás homlokegyenest ellentétben állana a kormányzatnak az utolsó években üzött gazdasági politikájával.

Csökkenené a magyar fa versenyképességét a külföldi fával szemben.

Csökkenené a vasút versenyképességét a jórészt külföldi kezekben lévő hajófuvarozással szemben.

Elviselhetetlen módon terhelné meg éppen azokat a piactól távolfekvő erdőgazdaságokat, amelyek érdekében a kedvezményt fokozatos, progresszív formában léptették életbe.

Apasztaná a munkalehetőségeket éppen azokon a vidékeken, ahol a lakosság az erdei munkára — egyéb munkaalkalmak hijján — a legnagyobb mértékben rá van utalva.

A fátlan alföldi részeket teljesen kiszolgáltatná a külföldi fatermelésnek.

Egyelőre azt hisszük, hogy elegendő indok.

Ha az állami költségvetés deficitjében ez a gazdaságilag minden tekintetben helyes intézkedés, a tűzifa-tarifakedvezmény, olyan roppant fontos tétel, hogy érte még a külkereskedelmi mérlegben elért 36 millió pengős megtakarítást, a belső termelésnek jutott 16—18 millió pengő munka- és fuvarbért is érdemes kockára tenni, akkor a megoldást legalább is úgy kell megkeresni, hogy ez a kockázat minél kisebb legyen.

Mert egyoldalúlag megterhelni a magyar termelést, újabb nehézségeket támasztani éppen ezeken a vidékeken, ahol már amúgy is sok a nehézség, ez nem lehet nemzeti feladat.

Az Államvasút által teljesített többletmunka tényleges értéke rendkívül kevés, ezt mindnyájan tudjuk, akik vasúti szállítással bármilyen formában is foglalkoztunk.

A személyzeti és nyugdíjterhek, a pályafenntartás és építkezés költségei, az üzemi kiadások egy tekintélyes része ennek a többletszállításnak a következményeképpen egy fillérrel sem emelkedtek, legfeljebb kocsikopás, sínkopás, olaj és tán még némi tüzelőanyag az, amival az Államvasút, mint többlet-kiadással volt terhelve.

Ez is a minimumra csökken azonban, ha figyelembe vesszük azt, hogy a Máv. vonatainak túlnyomóan nagyrésze a vontatóerő teljes kihasználása nélkül szalad a vasútvonalakon.

El tudunk még képzelni olyan megoldást, hogy az összes, tehát a bel- és külföldi termelésű, vasúton és hajón szállított tűzifa egyenletes, igen mérsékelt megterhelésével iparkodik a kormányzat ezt a legfeljebb 2—300.000 pengőt kitevő többletköltséget előteremteni s ezt a megterhelést megfelelően megosztja a termelő és a fogyasztó között.

Erről a megoldásról még azt is el tudnánk mondani, hogy nem áll teljes ellentétben a kormányzat eddigi gazdasági politikájával és a magyar közgazdaság életbevágó érdekeivel.

Mivel azonban végeredményében ez is csak a fogyasztási adó egy bizonyos neme, nem merjük állítani, hogy nem fog-e ugyanarra az eredményre vezetni, amire eddig minden hasonló intézkedés vezetett: a fogyasztás csökkenésére.

Hogy is mondták a régi rómaiak: Videant consules!

