

Krónika.

1. Az első félév fabehozatali mérlege.

*Fabehozatalunk mennyisége az 1936. és 1937. évek első felében.
10.000 kg-os kocsirakományokban.*

	1936.	1937.	Az 1936. évvel szemben	
			több	kevesebb
Tüzifa	4.290	9.183	4.893	—
Faszén	1.601	1.825	224	—
Bányafa	4.184	3.795	—	389
Gömbölyű fenyőfa	7.237	6.612	—	625
Gömbölyű lombfa	2.330	4.075	1.745	—
Hegyezett karó	54	93	39	—
Bárdolt fenyőfa	3.508	4.103	595	—
Vasúti talpfa	2.734	2.404	—	330
Kádárfa	57	83	26	—
Bognárfa	12	29	17	—
Fűrészelt fenyőfa	12.370	13.468	1.098	—
Fűrészelt lombfa	718	1.386	668	—
Összesen :	39.095	47.056	9.305	1.344
			Emelkedés : 7.961	

*Fabehozatalunk az 1936. és 1937. évek első felében.
Érték 1000 pengőben.*

	1936.	1937.	Az 1936. évvel szemben	
			több	kevesebb
Tüzifa	742	1.606	864	—
Faszén	739	843	104	—
Bányafa	1.416	1.008	—	408
Gömbölyű fenyőfa	2.956	2.839	—	117
Gömbölyű lombfa	1.074	1.432	358	—
Hegyezett karó	29	52	23	—
Bárdolt fenyőfa	1.839	2.707	868	—
Vasúti talpfa	1.477	1.207	—	270
Kádárfa	62	136	74	—
Bognárfa	9	23	14	—
Fűrészelt fenyőfa	10.225	11.913	1.688	—
Fűrészelt lombfa	643	1.321	678	—
Összesen :	21.211	25.087	4.671	795
			Emelkedés : 3.876	

Az adatokhoz kevés a hozzátenni való.

A tűzifabehozatal több, mint 100%-os emelkedése természetesen következménye a belföldi termelés csökkenésének s ugyanerre vezethetjük vissza a gömbölyű lombfákon mutatkozó jelentős behozatali emelkedést.

Sajnálattal állapítjuk meg, hogy gömbölyű fenyőfa behozatalunk is csökkent, amivel szemben a fűrészelt és faragott fenyőfa behozatala igen jelentős emelkedést mutat.

Az árak számottevő emelkedésére mutat az a körülmény, hogy míg például a fűrészelt fenyőfa behozatali mennyisége alig 8%-kal emelkedett, az értékemelkedés megközelíti a 16%-ot.

A háborús készülődések különösen a fenyőfélék világpiaci értékesítésében igen jelentős áreltolódásokat okoztak és nagyon tartunk tőle, hogy a második félévben ez az áremelkedés még erősebb mértékben fog behozatali mérlegünkben megnyilvánulni.

Sajnos, ugyanettől kell tartani a tűzifa behozatala tekintetében is, mert a szomszédos államok állandóan emelkedő tűzifa árai előreláthatólag súlyosan fogják érinteni a magyar külkereskedelmi mérleget.

2. A magyar tűzifa új kedvezményes díjszabása.

Ez év áprilisában az érdekeltség és az összes gazdasági minisztériumok bevonásával tárgyalta ezt a kérdést a kereskedelemügyi m. kir. minisztérium.

Egyesületünk nagyobb küldöttséggel vett részt a tárgyaláson s a vezetésén kívül a választmányi tagok is többen vettek részt a lefolyt éles vitában.

Végleges megállapodás a bizottsági tárgyaláson nem jött létre.

Epen ezért egyesületünk azóta is két beadvánnyal fordult a miniszter Úrhoz, kérve az eddig érvényben volt kedvezményes díjszabás fenntartását.

Sajnos, eredménytelenül.

Az Államvasutak álláspontja győzött s a kiadott új díjszabás, amelyet mai lapszámunkban a hivatalos közlemé-

nyek között hozunk, már 49 km szállítási távolságtól kezdve folyton fokozódó emelkedést mutat.

Ez az emelkedés 92 km-nél eléri a 3.—, 95 km-nél a 4.— pengőt, 151 km-nél 5.— pengőt, 201 km-nél 8.— pengő, 250 km-nél 12.— pengő, 301 km-nél 19.— pengő, 351 km-nél 21.— pengő, ami a 700 km-es maximális szállítási távolságig 29.— pengőre emelkedik.

Az átlagos szállítási távolság a magyar fánál 160 és 180 km. között mozog s így az átlagos emelkedést 10.000 kg-onként 5.— pengőre tehetjük.

A valószínűleg szállításra kerülő magyar famennyiség után ez, mintegy félmillió pengős látszólagos bevételi többletet jelent a m. kir. Államvasutak részére.

Ugy látjuk, ez lesz az ellenértéke annak, hogy a határállomásokról bejövő külföldi tűzifát a 14. áruosztályból a 15.-be helyezték át, ami a külföldi tűzifánál kb. 24%-os fuvardíjmérséklést jelent.

Az átlagszámmal való számítás nem jelentene túlzottan nagy megterhelést a magyar erdőgazdaságra, ha nem volna két különleges körülmény, amelyik a tarifaemelést a magyar erdőgazdasággal szemben súlyos és véleményünk szerint nem helyes gazdasági intézkedéssé minősíti.

Az egyik az a körülmény, hogy a tűzifa legmagasabb árának megállapítására vonatkozó kormányrendeletkezés az árat budapesti fuvarparitásban állapítja meg.

Ez a fuvardíjemelés tehát a maximális árakon keresztül terheli a Budapeستtől távolabb fekvő termelő helyet akkor is, ha a termelő tűzifáját a legkisebb távolságra szállítja.

A legmagasabb árakat megállapító rendeletnek az a kikötése, amelyik a dunántúli, illetve felsőmagyarországi részokről származó és ugyanott elhelyezett tűzifánál a fuvardíj 80%-ának levonását engedi meg, csökkentti ugyan ezeknél a tételeknél 20%-kal a fuvardíjemelés hatását.

Itt érezteti azonban hatását az a másik körülmény, hogy az ország legerdősebb vidékei a fővárostól nagy távolságra fekszenek.

Ezek azok a termelőhelyek, amelyeknek a helyi szükségletek ellátásán felül a legnagyobb feleslegeik vannak.

A Budapestig közbeeső piacokon szemben találják magukat a közelebbi termelések éles versenyével, a Budapesten túl fekvő területeken pedig a külföldi tűzifával.

Igen valószínű tehát, hogy a feleslegek számottevő részének Budapesten kell piacot találni, ami viszont az ezeken a részeken már elég jelentékeny — egyes állomásoknál a 19.— pengőt is elérő — megterhelést okoz 10.000 kg.-kint.

Az ármaximáló rendelet mai formájában a régi kedvezményes díjszabás érvényben léte idején jelent meg.

Ezen az alapon — bizonyos mértékig — el tudtuk fogadni a megállapításnak ezt a módját, mert hiszen szerves folytatása volt az előzőleg ugyancsak budapesti paritásban megállapított legkisebb átvételi áraknak és az árakban beállott változás az egyes termelőhelyek között nem okozott az eddiginél nagyobb árkülönbözetet.

Ma azonban kétségtelenül meg kell állapítanunk azt, hogy a tarifaemelés igen súlyos teherként nehezedik épen a legtávolabb fekvő állomásokra, amelyeknek kedvezőtlen helyzetén az előzőleg érvényben volt tarifakedvezmény annyit könnyített.

Nem nézhetjük ezt a körülményt aggodalom nélkül s így a miniszteriumhoz intézett előterjesztésekben nyomatékosan mutattunk rá arra, hogy ez a tarifa-változtatás nemcsak az Államvasutaknak nem fogja meghozni az annyira óhajtott bevételi többletet, de az erdőgazdaságon keresztül az egész magyar közgazdaságra is igen káros következményekkel járhat.

Az államvasút legelsősorban el fogja veszíteni a nagy távolságokra való szállítást.

Meggyőződésünk az, hogy a nyers fuvardíj-bevétel jóval alatta fog maradni annak, amit ezen a címen a közelmúltban a vasút ugyanannyi tűzifának a szállításáért kapott.

A felemelt díjtételek mellett a szállítási távolság úgy a termelő, mint a fogyasztó szempontjából kétszeresen fog latbaesni s mind a két fél minden alkalmat fel fog használni arra, hogy a szállítási távolságot lehetőleg csökkentse.

Erdőgazdasági szempontból pedig nagyon félünk attól, hogy különösen ezeken a távoleső részeken megszünik azoknak az alárendeltebb választékoknak a termelése, amelyek eddig az ország szükségletének legalább 30%-át látták el.

Valahogy természetesnek találtuk volna azt, ha a fuvardíjemelést nyomon követte volna a legmagasabb árak bizonyos mértékű emelése.

Hiszen magától értődő, hogy ha egy cikk termelési és szállítási költségei emelkednek, komoly számítás szerint emelkedniök kell az eladási áraknak is.

Illetékes helyeken szerzett információink szerint azonban a kormányzat a legmagasabb árak emelésére nem gondol azért, mert véleményük szerint ezeknek a megállapításánál már számoltak a várható fuvardíjemeléssel.

Az árkérdéssel ez év tavaszán foglalkozott az Országos Fagazdasági Tanács, amikor is az időközben teljesen zátonyra jutott Silvana rt-ra kötelező legalacsonyabb átvételi árakra tett javaslatot.

Az Országos Fagazdasági Tanács 10.000 kg-kint 28.— pengőben vélte megállapítani azt a költségtöbbletet, ami egy vasúti kocsirakomány tűzifa termelésénél és szállításánál a választékra való tekintet nélkül előállott.

Javasolta ezenkívül a kormányzatnak azt, hogy a szállítási igazolványok 10.000 kg-kint 4.— pengővel történt megdrágítását is engedélyezze felszámítani s így 32.— pengővel emelje általában a megállapítandó kötelező átvételi árakat.

Mivel a legmagasabb eladási árak a budapesti piacra wg. tételben történő eladásra vonatkoznak, ehhez a 32.— pengőhöz hozzá kell számítanunk a Silvana részére tervbe vett 10.000 kg-kint 20.— pengős kereseti lehetőséget, ami 10.000 kg-kint 52.— pengőre emeli a Fagazdasági Tanács árváltoztató javaslatát.

Tény az, hogy az árkérdés szempontjából legtöbbet hangoztatott bükkhasáb tűzifa ára, az eddigi 292.— pengős legkisebb átvételi árral szemben 360.— pengőben lett meg-

állapítva s így az árkülönbözet nem 52.—, hanem 68.— pengő.

Meg kell azonban állapítanunk azt, hogy a magánkereskedelem az árvédelmi szervvel szemben mindig valamivel magasabb ártétellel dolgozott, mert hiszen csak akkor tudott vásárolni, ha az árvédelmi szervnél magasabb árakat vagy kedvezőbb feltételeket biztosított a termelőnek.

Ez a 16.— pengős látszólagos ártöbblet tehát a tényleges magánforgalom számottevő részével szemben nem jelentett többletjuttatást.

A legsúlyosabb kifogásunk azonban a tarifaváltoztatás ellen két tételben foglalható össze és pedig az egyik az, hogy *egyenlőtlen terhelés mellett éppen a fővárostól távol fekvő, tehát amúgyis gyengébb értékesítési lehetőségekkel küzdő termeléseket sújtja*. A másik pedig az, hogy éppen a külföldi tűzifa fuvardíjának jelentékeny csökkentése révén *az eddiginél jóval kedvezőtlenebb helyzetbe hozza a magyar termelést a külföldi termeléssel szemben*.

Éppen ezért ettől az intézkedéstől nem várunk semmilyen irányban kedvező hatást.

Sőt rá kell mutatnunk még egy körülményre.

Éppen a távolfekvő helyek feleslegei hivatottak arra, hogy a főváros és környékének az ország többi részéhez viszonyítva aránytalanul nagy mennyiségű fogyasztását elássák.

Éppen a főváros ellátása érdekében feltétlenül szükségesnek tartanók, hogy a kormányzat az eddig érvényben volt díjszabást továbbra is érvényben tartsa, mert a mostani intézkedés csak arra alkalmas, hogy a magyar tűzifaszállítmányok a fővárost és a nagyobb szállítási távolságokat elkerüljék.

*

Chronik. Von Z. Biró.

Die im Allgemeinen steigende Richtung der Holzeinfuhr, die beim Brennholz dem Jahre 1936. gegenüber in der I. Hälfte des laufenden Jahres mehr als 100% beträgt, ist eine natürliche Folge der abnehmenden inländischen Erzeugung, besonders aber der lebhafteren Nachfrage. Die festen Auslandspreise werden wahr-

scheinlich eine weitere Belastung der ungarischen Aussenhandelsbilanz verursachen.

Verf. unterzieht die durch die Staatseisenbahnen für das einheimische Brennholz neu festgesetzten erhöhten Frachtspesen einer scharfen Kritik. Die mit steigender Entfernung bis zu 29— Pengő je Wagen in Rechnung tretende Erhöhung trifft in erster Linie die entlegendsten, gerade meist bewaldeten Gebiete des Landes am schwersten, die auch bei der Versorgung der Hauptstadt vor allem in Frage kommen. Andererseits wird die einheimische Erzeugung auch durch die dem Einfuhrholz vor kurzem bewilligte Tarifbegünstigung in eine nachteilige Lage gebracht. Die Staatseisenbahnen werden auf den langen Strecken die Brennholzförderung verlieren, das minderwertige Material kann wieder nicht auf den ferneren Markt gelangen; die Neuregelung der Frachtspesen muss also eine baldige Revision erfahren.

*

Chronique, par Z. Biró.

Si on importe de plus en plus de bois, c'est une conséquence naturelle du fait que la production du bois baisse dans le pays et que la demande de bois se fait de plus en plus vive.

Les Chemins de fer de l'État viennent d'appliquer au transport du bois de chauffage un nouveau tarif qui se distingue de l'ancien par son caractère progressif. L'Auteur expose les dangers que comporte la réforme tant au point de vue de la sylviculture qu'à celui du marché et prédit que les Chemins de fer n'en retireront aucun profit.

*

Editorials. By Z. Biró.

The rising wood importation is a natural consequence of decreasing home production and greater consumption.

The new rate for fire-wood transportation of the State Railways shows a progressive increase in comparison with the preceding one. The author points out that this disposition is very dangerous for forestry and marketing, nor is it likely to secure the expected greater income for the State Railways.