

15110

KÖNYV
KÖNYV

XLVII. ÉVFOLYAM.

1928.
JANUÁR
HAVA.

63. KÖTET I. SZÁM.

35 10 / 448

KÖZGAZDASÁGI SZEMLE

KIADJA A H. T. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI BIZOTTSÁGA
HOZZÁJÁRULÁSÁVAL A MAGYAR KÖZGAZDASÁGI TÁRSASÁG



SZERKESZTI:
BUDAY LÁSZLÓ

TARTALOM:

<i>Heller Farkas</i> : A háború és a közgazdaságtan elmélete	1	<i>Zigány Zoltán</i> : A mezőgazdasági többtermelés okfejtő története	30
<i>Altenburger Gyula</i> : A magánbiztosítóvállalatok állami felügyelete	23	<i>Kerékgyártó György</i> : Háború utáni adatfölvételek a kisipar köréből	49
Közlemények és ismertetések			69
Geöcze Serolta: Szociologiaethikai alapon (Laky D.) — Tuayogi Szües Kálmán: Indexvaluta (—vita) — Cobden-könyvtár (Figyelő) — R. Liefmann: Kartelle und Trösts (Csikay P.) — Magyar Közgazdasági Társaság.			
Közügazdasági Krónika			77

BUDAPEST,
MAGYAR LAP- ÉS KÖNYVKIADÓ RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG
Szerkesztőség és kiadóhivatal: IV., Ferenciek-tere 3.

Bolti ára: 300 K.

A „Közgazdasági Szemle“ megjelenik havonként kb. 4—5 ívnyi terjedelemben hirdetési függeléssel. **ELŐFIZETÉSI ÁRA EGÉSZ ÉVRE 2000 KORONA.** A Közgazdasági Társaság tagjainak tagsági illetményeik fejében jár.

Előfizetéseket elfogad a „Közgazdasági Szemle“ kiadó-hivatala Magyar Lap- és Könyvkiadó r.-t. Budapest, IV., ker., Ferenciek-tere 3. II. 6. Telefon: 185—58.

A lap szétküldésére vonatkozó minden reklamáció a kiadó-hivatalhoz intézendő.

Felkérjük a Magyar Közgazdasági Társaság t. tagjait, hogy a fagsági névsor revíziója céljából pontos címüket és lakásukat a kiadóhivatallal tudatni sziveskedjenek. Helytelen cím folytán nem kézbesített példányokért utólagos felszólamlásokat nem lesz módunkban figyelembe venni.

A Közgazdasági Szemlének szánt közlemények **NAGY DÉNES** segédszerkesztő címére küldendők (I., Budafoki-ut 5.). A IV., Ferenciek-tere 3. alatti szerk. helyiségben minden csütörtökön d. u. 5—6-ig található.

Különleges Építési és Faipari

Részv.-társ.

BUDAPEST,
VI., Rőppentyű-utca 62.

Telefon: 147—91, 4—29, 131—58.
— Sürgőseim „Kálépit“ Budapest. —

Készít: Gyorsrendszerű és magasépítések. Épület-, mű- és tömegbutor-asztalos munkákat. Jégszekrényeket és hűtőberendezéseket. Keltetőgépeket és baromfilenyésztési eszközöket. — **Vasszerkezetek gyártása.** **Gőzfűrész — Ácstelep. — Bévágás.**

Püspöki uradalmi bérpince r.-t. Vác

Központi Iroda:

Budapest, V., Zrínyi-utca 7.

FIAT a vezető világmárka **FIAT** üzemben

a legolcsóbb kocsi, eredeti turini gyártmány azonnal szállítható

Teherkocsik,
Traktorok.

MAGYARFIAT-MŰVEK
részvénytársaság
eladási-osztálya Bpest, V., Szabadság-tér 18
Telefon-szám: 124—53.

5057/927

5a 47804
5

TARTALOM.

I. Tanulmányok.

	Oldal
✓ <i>Altenburger Gyula</i> : A magánbiztosító vállalatok állami felügyelete	23
✓ <i>Balás Károly</i> : Valutabetegségünk kérdéséhez	347
✓ <i>Buday Béla</i> : A mérnöki rendtartás	97
✓ <i>Csupor József</i> : A városok és községek háztartásáról szóló törvényjavaslat ismertetése	824
✓ <i>Dréhr Imre</i> : Pénzünk és gazdasági politikánk nemzetközi kérdései	295
✓ <i>Dréhr Imre</i> : A feldarabolt Magyarország Európa gazdasági válsága	633
✓ <i>Erekly Károly</i> : A mezőgazdasági nagyüzemek és a többtermelés	617
✓ <i>Fleissig Sándor</i> : Az értéktőzsde jelentőségéről	810
✓ <i>Frey Kálmán</i> : Az árutőzsde jelentőségéről	816
✓ <i>Heller Farkas</i> : A háboru és a közgazdaságtan elmélete	(1) 587
✓ <i>Heller Farkas</i> : Magyarország és a nemzetközi munkaügyi szervezet	587
✓ <i>Kerekgyártó György</i> : Háboru utáni adatfölvételek a kisipar köréből	49
✓ <i>Lukács György</i> : Küzdelem a tuberkulózis ellen	202
✓ <i>Nagy Géza</i> : A kanadai magyarok és a montreali főkonzulátus	111
✓ <i>Naményi Ernő</i> : A frankfurti szabadkereskedelmi kongresszus	123
✓ <i>Neumann Károly</i> : Külföldi vasutak gazdasági helyzetének alakulása	265
✓ <i>Neumann Károly</i> : A magyar külkereskedelmi statisztika vasuti dijszabási tanulságai	598
✓ <i>Surányi-Unger Tivadar</i> : A közgazdasági szemináriumok	211
✓ <i>Szabóky Alajos</i> : Külkereskedelmi mérlegünk 1922-ben	177
✓ <i>Tunyogi Szücs Kálmán</i> : Gondolatok a társadalmi pénzügyelméletről	303
✓ <i>Vida Jenő</i> : A szénkérdés Magyarországon	799
✓ <i>Weis István</i> : A gazdaságosság elve a közigazgatásban	368
✓ <i>Zelovich Kornél</i> : A vasutak üzemi költsége	675
✓ <i>Zelovich László</i> : Anglia, Amerika és Japán versenye a világgazdaságban	393
✓ <i>Zelovich László</i> : Az Egyesült-Államok külkereskedelmi politikája a háboru után	836
✓ <i>Zigány Zoltán</i> : A mezőgazdasági többtermelés okfejtő története	30

II. Tanácskozmányok.

I. A Magyar Államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzete.

A Magyar Közgazdasági Társaság tanácskozmánya 1923 május 23, 29, 31, június 4, 6. és 15-én.

✓ <i>Bacsinszky Vladimír</i>	502	✓ <i>Matlekovits Sándor</i>	441, 472, 583
✓ <i>Fenyő Miksa</i>	512	✓ <i>Neumann Károly</i>	476
✓ <i>Gyömrey Sándor</i>	538	✓ <i>Prenoszill Géza</i>	552
✓ <i>Havas Mór</i>	517	✓ <i>Tolnay Kornél</i>	472
✓ <i>Jellinek Lajos</i>	527	✓ <i>Urbanovich G. Zoltán</i>	546
✓ <i>Jókay-Szilágyi Miklós</i>	535	✓ <i>Vajna Ede</i>	554
✓ <i>Kelety Dénes</i>	452, 560	✓ <i>Zelovich Kornél</i>	486
✓ <i>Kossalka János</i>	530		

II. A valorizáció ügye.

A Magyar Közgazdasági Társaság tanácskozmánya 1923 október 25. és 30-án.

✓ <i>Balás Károly</i>	750	✓ <i>Héim János</i>	756
✓ <i>Balogh Elemér</i>	751	✓ <i>Hollós Ödön</i>	760
✓ <i>Bernáth István</i>	768	✓ <i>Keleti Kornél</i>	771
✓ <i>Éber Antal</i>	748	✓ <i>Posch Gyula</i>	740
✓ <i>Engel Ármin</i>	776	✓ <i>Sebesta Kolos</i>	764

III. Közlemények és ismertetések.

	Oldal
Aristoteles politikája, ford. Szabó Miklós (H. F.).....	854
Borbély Lajos	783
Cobden-könyvtár (Figyelő)	73
Conférence financière de Bruxelles (D. R. M.)	662
Walter Dauch: Quo usque tandem politici? (—vits).....	147
Eckhardt Ferenc: A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában (Gaál J.)	427
Werner Feilchenfeld: Die Gewinnbeteiligung der Arbeiter und Angestellten in Deutschland (Varga J.)	322
Fellner Frigyes: Fizetési mérleg és jóvátétel (Laky D.).....	234
Dr. C. A. Fischer: Vom Staatsbankrott (—vits.)	324
Geőcze Sarolta: Szociológia ethikai alapon (Laky D.)	69
E. Goerke: Niedergang und Neubau der deutschen Volkswirtschaft (—vits).....	238
Goldziher Károly: Nyugdíjbiztosítás (Nagy László József).....	144
Dr. R. Kerschagl: Die Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs (Naményi E.)	428
Kísérletügyi közlemények, szerk. Károly Rezső (—ay)	435
Laky Dezső: Csonka Magyarország megszállásának közgazdasági kárai (—ay).....	654
Dr. Ch. Lenbuscher: Sozialismus und Sozialisierung in England (Varga J.).....	150
R. Liefmann: Kartelle und Trösts (Csikay P.).....	74
J. Lippert: Der Gewinnbeteiligungsgedanke und seine Grundlagen (Varga J.).....	322
Magyar statisztikai közlemények. Az 1920. évi népszámlálás eredményei (—ay) ..	783
Magyar Tőzsde kompasz. Szerk. Fodor Oszkár (—s.)	241
Magyary Zoltán: A magyar állam költségvetési joga (Zawadowszky Alfréd).....	848
Matlekovits Sándor: Vámpolitika és vámtarifa	647
Méhely Kálmán.....	647
Móor Gyula: Bevezetés a jogfilozófiába (Laky D.).....	422
Naményi Ernő: Az új vámtarifa-tervezetről (Sidó Z.)	787
Pályadíjak	262, 437, 438, 788
Th. Plaut: Entstehen, Wesen und Bedeutung des Whitleyismus (Varga J.).....	150
Th. Plaut: Wesen und Bedeutung des Gildensozialismus (Varga J.).....	150
Dr. A. Rasin: Die Finanz- und Wirtschaftspolitik der Tschecho-Slovakei (—vits)	431
Schneller Károly: Népesedéspolitika-többitermelés (Laky D.).....	192
O. Spann: Fundament der Volkswirtschaftslehre (Heller Farkas).....	850
Stinnes Hugo (Csikay Pál).....	6
Dr. A. Südeküm: Kapital- und Gewinnbeteiligung als Grundlehre planmässiger Wirtschaftsführung (Varga J.)	322
Szőnyi Gyula: Külkereskedelmünk története 1880—1913-ig (Laky D.)	318
A Tébe évkönyve	652
Tunyogi Szücs Kálmán: Indexvaluta (—vits)	72
Uj folyóiratok: Közgazdasági Figyelő. Magyar Statisztikai Szemle. Revue de la Société Hongroise de Statistique (—ay)	237
H. Wendlandt: Die Umsatz-, Gewinn- und Kapitalbeteiligung der Arbeitnehmer im Handel und Industrie (Varga J.)	322
R. Wildbrandt: Konsumgenossenschaften (—vits)	239
R. Wissel u. A. Stremer: Ohne Planwirtschaft kein Aufbau (—vits).....	240
Wulfsohn—Wernlé: L'évasion des capitaux Allemands	855
Magyar Közgazdasági Társaság	76, 152, 241, 325—331, 436, 857.
IV. Közgazdasági Krónika.....	77, 153, 242, 332, 440, 664, 789, 858

A háboru és a közgazdaságtan elmélete.*)

I.

A háboru alatt sokfelé azt hallottam hangoztatni, hogy a közgazdaságtan elmélete alapjaiban megingott és egészen új felépítésre szorul. Egyesek egyenesen arról beszéltek, hogy elméletünk csődöt mondott, mert a világháboru folyamán mutatkozó gazdasági jelenségek az eddigi felfogással egészen ellentétes világításban mutatták be a gazdasági élet alapösszefüggéseit. Az enyhébb felfogás szerint a közgazdaságtan elmélete a világháboruban legalább is felmondta a szolgálatot annyiban, amennyiben a háboru következtében beállott gazdasági jelenségeket nem tudta megmagyarázni és ennél fogva nem is tud többé irányt mutatni a gazdasági élet tervszerű alakításában és nem vezetheti a gazdasági politikát ama feladatok megoldásában, amelyek elé azt az élet megváltoztatott körülményei állítják. Pedig a gazdasági politika az elmélettől kell, hogy kérjen irányítást, mert hiszen az elmélet feladata a gazdasági élet alapösszefüggéseinek feltárása és ezzel a gazdaságpolitikai intézkedések várható hatásainak megjelölése.

Egyesek más irányban vélték a hibát feltalálni. Szerintük a közgazdaságtan elmélete eddig tulságosan szűk körben mozgott. E felfogás képviselői nem az eddigi elmélet tévedéseit hangoztatták, hanem azt, hogy a háborus közgazdaság összefüggéseivel eddig tudományunk nem törődött. Külön háborus elméletet követeltek a közgazdaságtantól, mert *felfogásuk szerint a háborus közgazdaságtan törvényei mások, mint a béke gazdaságéi*. Ezzel a közgazdaságtan alapösszefüggései egységes képének megrajzolhatóságát vonták kétségbe és — bár szándékuk ellenére — a közgazdaságtan elméletének törvényeit szűkkörü praemisszákon nyugvóknak bélyegezték, melyekkel párhuzamosan a háboru által adott praemisszákon nyugvó gazdaság törvényszerűségei külön kutatást igényelnek.

*) A szerzőnek a Magyar Tudományos Akadémiában 1922 május 1-én tartott székfoglaló előadása.

Ugy az egyik, mint a másik álláspont súlyos vád a közgazdaságtan elméletével szemben. Az első elítéli az eddigi kutatásokat, mert hiszen az elmélet feladata az élet jelenségeit megmagyarázni, ha pedig ezeket a maguk változataival nem tudja nyomon követni, akkor hasznavehetetlen. A második felfogás elismeri ugyan azt, hogy a közgazdaságtan elméletének sikerült bizonyos nézőpontból tekintve a gazdasági élet jelenségeit megmagyarázni, de azt állítja, hogy e nézőpont szűk és hogy más szempontból tekintve ezek a jelenségek más magyarázatot kívánnak. Ezzel a közgazdasági elmélet által megállapított törvényszerűségekre vonatkozólag azt állítja, hogy azok csak igen szűk körben, a gazdasági élet kisebb-nagyobb egyensúly-helyzetében állanak meg, de elvesztik jelentőségüket, mihelyt oly nagyobb változás áll be, aminő a háború.

Vajjon *jogosult volt-e a közgazdaságtan elméletének csődjéről szólni* és miként a németek tették, a közgazdaságtan terén a sokat hallott untelebrnent folytonosan hangoztatni? Vajjon *tényleg szükség van-e másrésről arra, hogy a közgazdaságtan elmélete mellé a háborús közgazdaság külön elméletét állítsuk*, mint a békegazdaság elméletével párhuzamos teóriát? Ezekre a kérdésekre óhajtók elsősorban a következőkben választ keresni.

Persze tisztán az elmélet szempontjából. A gazdasági politikát e kérdések csupán annyiban érintik, amennyiben a gazdasági jelenségek alapösszefüggéseinek feltárása segédeszköze annak. Viszont teljesen vizsgálatunk körén kívül marad az, hogy akár a társadalmi összetételben a háború folytán beállott változásoknak, akár a gazdasági politika újabbán fölmerülő eszményeinek, a gazdasági életen kívül álló körből vett változott célkitűzéseinek milyen gyakorlati feladatok felelnek meg. Vizsgálódásunk e korlátolása az elmélet feladatköréből folyik, mert míg a gazdasági politika célkitűzései változhatnak, az elmélet feladata mindig az élet alapösszefüggéseinek és törvényszerűségeinek kutatása marad. Éppen ezért azonban a fent felvetett két kérdésünk még egy harmadikkal bővül. E kérdés az, hogy *mít tanult elméletünk a háború folyamán megfigyelt gazdasági tünetényekből*. Az ugyanis szinte elképzelhetetlen, hogy a gazdasági élet alapfeltételeiben a háború folytán végbement nagy változások és előállott új helyzetek nem adtak volna módot a gazdasági élet alapszerkezetébe új szempontokból való betekintésre. Ez még arra az esetre sem tételezhető fel, ha elméletünk teljesen kielégítőnek mutatkoznék a háború folyamán megfigyelt gazdasági jelenségek megmagyarázására, mert egyes tényezők kikapesolódása és mások bekapcsolódása új világot kellett, hogy vessen a gazdasági élet számos tényére.

II.

A gazdasági élet terén a háboru folyamán bekövetkezett események legnagyobb része eléggé ismeretes. Hiszen mindenki életébe olyan mélyen belenyultak a háborus gazdaság tényei, hogy azoknak néhány vonással való esztélésére szoritkozhatunk. Erre azonban kiindulási pontul szükségünk van, bár még nagy részben emlékezetünkben élő tényekről van szó.

A háboru kitörésének első gazdasági eredménye az árak akkor erősnek érzett, de a későbbiekhez hasonlítva csak igen mérsékelt emelkedése volt. Már ezzel párhuzamban fizetési nehézségek állottak elő és pedig ugy a készpénzforgalomban, mint a hitel terén. Az arany-
nak a forgalomból való eltűnés nálunk nem okozott nagyobb zavart, de az ezüst koronások félre vonulása és kivált a váltópénz hiánya azonnal bizonyos nehézségeket támasztottak. Nagy sietséggel kellett 1 koronás bankjegyeket nyomtatni, melyek oly gyorsasággal készültek, hogy szövegükből az „e bankjegy ellenében” kitétel kimaradt, ugy hogy szövegük szerint „az osztrák-magyar bank bárki kivánságára bécsi és budapesti főintézeteinél fizet egy koronát törvényes érepénzben”. Később az aprópénzkalamitások egyre növekedtek, mert idővel nemesak a nikkelpénz, hanem a rézpénz is eltűnt a forgalomból. Bár máshol a háboru kitörésekor már készen voltak a kis összegekről szóló bankjegyek, a kisebb váltópénz eltűnése a legtöbb országban fizetési nehézségeket idézett fel annyira, hogy városok, kereskedelmi kamarák, sőt még magánosok is bocsátottak ki apróbb pénzjegyeket, melyeket a forgalom felkarolt. Legelőször Oroszországban, majd másfelé is, részben a bélyegek léptek az aprópénz helyébe. Az első napokban természetesen a bankok többé-kevésbé heves megrohanása sem maradt el, mi ellen legradikálisabban az angol bank védekezett azáltal, hogy a hadüzenet után a közbeeső vasárnapot és bankszünnapot felhasználva pár napra pénztárait egyáltalában elzárta a közönség elől. Mindenfelé elkerülhetlenné vált azonban a moratoriumok elrendelése, melyben az egyes államok között csak fokozati különbségek mutatkoztak.

E bajok egy része átmeneti volt. Részben a háborus psychose okozta azokat, részben pedig a békeüzemre berendezett gazdasági életnek a háboru követelményeihez való alkalmazkodása idézte fel. A háborus psychose jelenségei rövid idő alatt önmaguktól elmúltak, míg a gazdasági életnek a háboru követelményeihez való alkalmazkodása természetesen hosszabb időt igényelt. Mindamellert az átmenet zökkenésszerű zavarai egy-két hónap alatt mindenütt le voltak küzdve és a

moratoriumok visszafejlesztésével a gazdasági élet új medrében ismét egyenletesebben kezdett folyni.

Az áremelkedések a gazdasági élet új mederbe terelődésével nem szüntek meg, hanem fokozódó mértékben folytatódtak. Bár a hatóságok eleinte huzódoztak az ármegállapítás kényes feladataitól, (és a kormány a helyi hatóságokra igyekezett az ármaximálást háritani, míg ezek ismét szívesebben látták volna, ha e hálátlan feladatot a kormány vállalja magára,) végre is a maximális árak megállapításának meg kellett történnie. Elkerülhetetlen volt az aranykivitel megtiltása és a bankjegyfedezetre vonatkozó szabályok felfüggesztése is, mely utóbbi irányban Anglia is a Peel acta felfüggesztését csak úgy kerülhette el, hogy nem bankjegyek, hanem currency jegyek (államjegyek) alakjában bocsátotta ki az új papírfizetési eszközöket, melyek számára persze szokott erélyével mielőbb fedezeti alapot is igyekezett teremteni. Nemsókára mindenfelé a váltóárfolyam kérdése került az érdeklődés középpontjába. Angliának és Franciaországnak e kérdés eleinte nem okozott ugyan bajt, mert váltóárfolyamuk a háboru kitörésekor nemcsak hogy nem süllyedt, hanem még emelkedett is, de az osztrák-magyar monarchia és Németország váltóárfolyama a háboru kitörése után máris süllyedni kezdett. Később, bár nem oly mértékben, mint az utóbbi államokban, még is bekövetkezett a süllyedés úgy az Angliára, mint a Franciaországra szóló váltóknál is, ami különösen érzékenyen érintette Angliát, mert váltói számára a világforgalmi eszköz követelését támasztja. A váltóárfolyam süllyedése lett nemsókára mindenfelé a kormányok egyik főgondja, mert az ország valutája külföldi érvényének süllyedését jelentette.

A háboru folyamán azután a valutakérdés terén mutatkoztak a legfeltűnőbb jelenségek. Az angol és a francia kormány alattvalóiknak kezében lévő külföldi értékpapírállományt próbálták a valutajavítás céljaira igénybe venni, mely uton kivált az amerikai értékpapírok jelentékeny mennyisége vándorolt az Egyesült Államokba, ezek adósságtörhét csökkentve. E példát máshol is igyekeztek követni, bár természetesen sokkal kisebb sikerrel, mert az idegen értékpapírok állománya úgy Németországban, mint nálunk sokkal kisebb. A semlegesek részéről viszont a külföldi értékpapírokkal szemben való elzárkózás következtében. Így Hollandia eltiltotta a külföldi értékpapírok bevitelét és Spanyolország is hasonló tervvel foglalkozott. A legfeltűnőbb jelenség azonban e téren az északi államoknak, Dániának, Svédországnak és Norvégianak az az intézkedése volt, mellyel felmentették a jegybankot az aranyvásárlási kötelezettség alól, vagyis elvileg a szabad veretési jogot függesztették fel.

Altalában a legfeltűnőbb jelenségek egyikének az mutatkozott, hogy a háboru nemcsak a hadviselő államok gazdasági viszonyait érintette mélyen, hanem a semleges államok közgazdaságában is sokban hasonló jelenségeket váltott ki. Így az áremelkedés, a papirpénz forgalmának az emelkedése, az üzérkedés nagyarányu fellobbanása a semleges államokban is észlelhető volt, bár természetesen nem egytőren ezekben az országokban a háboru a hadviselő államokéival ellentétes hatásokat idézett elő. Így az aranytartalék süllyedése helyett természetesen az aranytartalék emelkedése mutatkozott, úgy, hogy aranvinflációról beszéltek. A valuta süllyedése helyett persze annak emelkedése következett be a háboruban álló felekével szemben.

A jövedelemelosztás terén végbemenő változások lassabban mutatkoztak, de azután mindinkább az érdeklődés homlokterébe léptek. A hadimilliók keletkezése, a középosztály és kivált a fix fizetésűek, valamint a kisebb járadékosok életszínvonalának süllyedése, továbbá a munkásosztály életszínvonalának megromlása emelkedtek ki e téren leginkább. Később kormányintézkedések is elkerülhetetlenek lettek ezekkel a jövedelmi eltolódásokkal szemben. A munkásosztályra nézve nálunk és Ausztriában a panaszbizottságok felállításával igyekeztek segíteni, hogy a meg-meginduló munkászavargásokat és sztrájkokat megelőzzék és elhárítsák. A fix-fizetésűek háborus pótlékai ugyancsak idevágának, amint később a hosszabb időre megállapított földhaszonbéréknek az új árszínvonalhoz való alkalmazása is a pénzérték süllyedésével elkerülhetetlenné vált.

A gazdasági szervezet egészébe való belenyulás még később következett be, mert ez látszott legjobban ellenkezni gazdasági életünk alapszerkezetével. Eleinte a háboru által megkivánt legszükségesebb mértékre igyekeztek e téren szorítkozni egyes üzemek katonai felügyelet alá helyezésével. Később kivált a nyersanyagok felosztásában kellett belenyulni, amely körülmény azután, elsősorban Németországban, a háborus gazdaság nagyszabásu kiépítéséhez vezetett. Mindenekelőtt a megszállott területekből nyert nyersanyag adott módot a német kormánynak a szervezet felépítésére, mely később azután a nyersanyagkészletek csökkenésével a belföldi nyersanyagokkal való gazdálkodás érdekében is szükségessé vált és a háborus központok felállításához vezetett. Majd az áruelosztásba is bele kellett nyulni és megszületett a jegyrendszer, amely a fogyasztás korlátozása mellett az áruk egyenletesebb elosztását is célozta.

Ha mindezeket az eseményeket és jelenségeket végig tekintjük, akkor szinte azt kell gondolnunk, hogy a Smith és Ricardo óta a gazdasági élet automatikus szabályozódásáról, a gazdasági erők sza-

bad érvényesülésének jótékony hatásáról hirdetett tételek valóban nem a gazdasági élet alapösszefüggéseinek felismeréséből, hanem azoknak inkább félreismeréséből származtak és hogy mindaz, amit az áralakulásról, a jövedelemeloszlásról, a pénz szerepéről, valamint a váltoárfolyamról tanítottak, semmi más nem volt, mint a tévedések hosszú láncolata. A háboru folyamán a gazdasági életben bekövetkezett gyökeres változásokat áttekintve valóban nem esodálkozhatunk azon, hogy sokan megszedültek e változások láttára, és azt hitték, hogy az a sok új jelenség, mely a háboru alatt gazdasági téren eléjük tárult, azért tűnik fel újnak, mert eddig a közgazdasági jelenségek igazi alapösszefüggéseiről téves képzeleteink voltak. Lássuk már most közelebbről, vajjon tényleg ellent mondanak-e az érintett jelenségek mindannak, amit tudományunk eddig a gazdasági élet alapösszefüggéseiről tanított.

III.

A forgalmi gazdaság alapja az áralakulás és így a forgalmi gazdasággal kapcsolatos összes tünemények magyarázata az ár- és pénzelméleten nyugszik. Elegendő-e mindenekelőtt árelméletünk arra, hogy a háborus áremelkedéseket és az azok elleni küzdelem esődjét megmagyarázza?

A régi árelmélet, amely az áralakulás végső tényezőjét a termelési költségekben kereste, megfelelő magyarázatát tudja adni a háborus áralakulásnak, még ama kiegészítések nélkül is, melyeket e téren a szubjektív értékelmélet alkalmazása magával hozott. A háboru ugyanis kétségtelenül a termelési költségek jelentékeny emelkedését idézte elő az egész vonalon, már csak a nyersanyagok értékének emelésénél fogva is, melyhez pedig később a munka tetemes megdrágulása is járult. Amint azt ugyanis már Ricardo világosan kifejtette, az élelmiszerek drágulását a munkabérek névleges emelkedésének kell követnie és éppen az, hogy ezt mesterséges intézkedéssel, a katonai üzemekben dolgozó munkások felmondási jogának elvonásával sem lehetett meggátolni, azt mutatja, hogy mily helyesen fogta fel az elmélet már a klasszikus iskola óta az áralakulás tényezőinek egymás közötti összefüggését. Arra lehetne ezzel szemben utalni, hogy az árak emelkedése távolról sem maradt meg abban a mederben, amely a termelési költségek emelkedésének megfelel. Nagyon tévedne azonban az, aki azt hinné, hogy ezzel olyan tényre utal, amely a régi árelmélet alapelveivel ellentétben áll. Hiszen a termelési költségek a klasszikus árelmélet szerint csupán a normálarat magyarázzák meg, melytől a piaci ár erősen

eltérhet, mert azokat a kilengéseket engedi érvényre jutni, amelyeket a kínálat és kereslet időnkinti egymásra hatása idéz elő. A háboru tele volt ilyen kilengésekkel; mert a gazdasági élet nyugodt menetét megzavarta és a hosszú időkre való számítás helyébe a pillanatnyi helyzetek uralmát helyezte. A pillanatnyi helyzetváltozások a klasszikusok normálára körüli ingadozásokat teljesen megindokolják. Ennek dacára a háboru egész tartamát véve alapul, tagadhatatlan, hogy a normálár irányzatában a termelési költségek emelkedése által okozott drágulás tényleg érvényre jutott. Ez persze csak az áralakulás irányzatát magyarázza meg, nem pedig az egyes árak emelkedésében tényleg beállott változásokat. Egyes árak a termelési költségek emelkedésének mértékén túl is emelkedhettek és emelkedtek is tényleg, de még ennek a magyarázatát is meg tudja adni a régi árelmélet. Hiszen szerinte a termelési költségek csupán akkor döntők az áralakulásra, ha a gazdasági tényezők szabadon érvényesülnek. Ez pedig a háboruban nyilván annak első pillanatától kezdve hiányzott és a háboru tartamával egyre fokozódtak azok a korlátozások, melyek a gazdasági erők szabad játékát megzavarták.

Tudjuk, hogy az árelméletet az értékelmélet újabbi kiépítése jelentékenyen tökéletesítette azáltal, hogy különösen a kereslet tényezőjét beható elemzésnek vetette alá, és a kereslet és kínálat egymásra hatásának módját a határárak törvényeinek felállításával közelebbről megjelölte. Az, amit a háborus áralakulás terén a klasszikus árelmélettel nem annak hibás, hanem bizonyos irányban hiányos volta folytán nem lehet megmagyarázni, magyarázatot talál az árelmélet eme további kiépítésében. A régi árelmélet csak addig vezet el bennünket az árjelenségek magyarázatában, amíg a piaci ár kilengései kezdődnek és kivált a kereslet rétegződéséből folyó tények idegenek előtte. Éppen az eme rétegződésből származó fogyasztói járadékok azonban az áremeléseket nagyon megkönnyítették, mert a határosztályon felüli rétegek készségesen fizették a magasabb árakat. De a régi árelmélet nem vetett ügyet a piac szerkezetének egyéb tényeire sem, mert a homo oeconomicust tartva szem előtt a piac gazdasági tényezői kisebb-nagyobb tökéletességgel való érvényesülését tétélezte fel. E hiányt is pótolta az új árelmélet, amely éppen szubjektív irányzatánál fogva nagy súlyt helyez arra a befolyásra, melyet a piaci helyzet ismerete gyakorol az áralakulásra. A háboru és az azt követő forradalom ártünetjeinek magyarázatánál éppen erre a megállapításra kell súlyt helyeznünk, mert ha már a háboru a tőzsdék bezárásával a piaci áttekintés egyik alapját húzta ki, így azután kivált a forradalmak és a békekötés utáni zavaros helyzet oda vezetett, hogy a piac áttekinthetősége minden irányban

egyre nagyobb mértékben szorult háttérbe. A háborus és a forradalmi áralakulás rendellenességeinek nagy része ebben leli magyarázatát, mert a piac áttekinthetlensége az áralakulás egységességét bontja meg. Ez úgy a helybeli, mint az időbeli árkilengések keletkezését a legteljesebb mértékben megmagyarázza. Az új árelmélet érthetővé teszi az áralakulás pszichológiai tényezőire alapitottságában azt is, hogy a háboru okozta izgalom sem maradhatott az áralakulásra hatás nélkül. A megrémült és ellátásáért aggódó fogyasztóközönség könnyen lehetővé tette a kínálatnak az árak felső árhatár felé való eltolását. A háborus áralakulás tehát nemcsak hogy megmagyarázható ár-elméletünk alapján, hanem fényes illusztrációkat is szolgáltatott tételeinek helyessége mellett, bebizonyítva egyuttal azt is, hogy az ár-elméletnek az a kiszélesítése, amelyet az elméletnek a határhaszoniskola alapján való továbbfejlesztése hozott, mennyire helyes uton jár.

Alig szükséges megjegyezni, hogy ár-elméletünkben az áraknak a semleges országokban való emelkedése is megtalálja magyarázatát. Hiszen kivált a kereslet viszonyai ezekben is erősen megváltoztak. A hadviselő államok ugyanis fokozott keresletükkel ezekben az országokban is felléptek, éppen amaz áruk piacát befolyásolva, melyek, mint az élelmiszer- és a nyersanyagpiac, leginkább gyakorolnak hatást az általános árszínvonalra.

De hát az ármaximálások csődje? Tud-e elméletünk erre is magyarázatot adni? E kérdést már teljes mértékben elintézték a klasszikusok. Ők voltak azok, akik már a physiokratáktól is felismerték azt a tételt a maga egészében kifejtették, hogy forgalmi gazdaság és ármaximálás ellentétek. Tanításuknak éppen az volt egyik legfőbb tétele, hogy a gazdasági életben is vannak olyan törvényszerűségek, amelyeket hatalmi szóval nem lehet megakadályozni, mert mindenképen utat törnek maguknak. Az ármaximálások története újabb fényes bizonyítékot szolgáltatott e tétel mellett, sőt éppen a maximális árak megállapítása is e tétel lehető figyelembevételével történt, mert senki sem jutott eszébe a maximálásnál a békeárakra támaszkodni és azokat változatlanul fenntartani akarni. Ennek dacára az élet áttört a maximális árakat, mert azok az áremelkedésre vezető tényezőkkel természetükből kifolyólag ellentétbe helyezkedni törekedtek még akkor is, ha távolról sem gondoltak egyszerűen a békeárak helyreállítására. A folytonosan változó gazdasági helyzet mindig újabb tényezőit változtatta ki az áremelkedésnek, melyek elemi erővel törtek elő és igazolták azt, hogy addig, míg a forgalmi gazdaság bár korlátozottabb alakban is, fennáll, a gazdasági helyzettel ellentétbe jutó intézkedésnél a forgalmi gazdaság törvényei erősebbeknek bizonyulnak. Ennek megállá-

pitásában természetesen semmiféle bírálat nem foglaltatik az ármaximálással szemben, amelyre ennek dacára szükség volt, részben éppen a piaci közvélemény irányítása érdekében, így mintegy irányárakat teremtve, részben pedig azért, hogy a monopolisztikus piaci helyzetek kihasználása lehetőség szerint nehezítettessék. Az áraknak azonban végeredményben mégis a tényleges piaci helyzetnek és a cserélő felek gazdasági erőeloszlásának megfelelően kellett alakulni. És itt ismét azt állapíthatjuk meg, mennyire beigazolódott az új árelméletnek az a felfogása, hogy a keresletnek rendszeren kevésbé üzletszerű természete azt különösen kivételes helyzetekben nagy mértékben kiszolgáltatja a kínálatnak. A kereslet üzleti tájékozottságának hiánya, mihelyt a verseny nagyobb mértékben korlátolódik, a kínálat piaci fölényét erősen növeli. Leginkább a zugkereskedelemben nyilatkozott ez meg, amelyet az áralakulásba való hatósági beavatkozás épp oly szükségszerűleg von maga után, miként a külforgalmi tilalmak, vagy tiltó vámok a csempészetet, és amely természeténél fogva a piac egységességében álló ellenőrzés alul vonja ki az ártényezőket.

Mindeddig az áralakulás jelenségeit a pénz szerepének bevonása nélkül vizsgáltuk, pedig az áremelkedést már a háboru alatt, még inkább pedig a békekötés után, midőn az erősen fokozódott, a pénzértéksúlyedésének szokták tulajdonítani. Igaz, hogy már a háboru alatt akadtak többen, akik arra igyekeztek rámutatni, hogy tisztán az áruk oldalán végbement változások is elegendő magyarázatát nyújtják az áremelkedésnek és ezzel együtt a pénzértéksúlyedésnek is. *) Hiszen már akkor, amidőn a XX. század második évtizedében erősödő drágaság a pénzérték kérdésének behatóbb vizsgálatához vezetett, világosan rámutatott a teoria arra, hogy áremelkedés és pénzértéksúlyedés ugyanannak a tümenénynek csupán két oldala és nem külön jelenségek. Az áremelkedések megfejtésénél azonban kivált a gyakorlat emberei mindig előszeretettel a pénz oldalán keresték az okot és az áralakulásnak az áruk oldaláról kiinduló tényezőit erősen elhanyagolták. Ezzel szemben helyesen emelte ki már Lotz azt, hogy az áremelkedések okait mindig elsősorban a piac elsőrendű tényezőinek, a keresletnek és kínálatnak változásaiban kell keresni és csak akkor szabad a pénz szerepkörében a drágulás okát megjelölni, ha annak magyarázatát a piac egyéb viszonylataiban meg nem találjuk. Ez az oka annak, hogy mi elsősorban a piac alaptényezőiben és szerkezetében végbement változásokat vizsgáltuk, és mint látjuk, már azokban is elegendő magyarázatot találtunk az áremelkedésre.

*) Wörterbuch der Volkswirtschaft. 2. kiad. I. köt. 937. old.

Ennek dacára nem lehet kétségbevonni azt, hogy a pénz oldaláról is indulhatnak ki behatások az árra és hogy ennél fogva nem volt jogosulatlan az a nézet, amely az áremelkedéseknek legalább egy részét a pénz mennyiségének tulságos szaporításában keresi. Csak azt nem lehet megérteni, hogy hol van itt a régi elmélet esődje és hol mondja fel elméletünk ebben az irányban a szolgálatot? Hiszen a pénz mennyiségi elmélete, a híres kvantitási elmélet elméletünk egyik legrégebbi tétele. Már a régi olasz és angol írók a XVI. és XVII. században e tétel alapján állanak és az akkori áremelkedéseket éppen úgy a pénz mennyiségének szaporodásából magyarázták, mint ahogy nagy közönségünk még ma is a pénz szaporodását teszi felelőssé elsősorban az áremelkedésekért. Igaz, hogy akkor nemes fémpénzről volt szó, most pedig a papírpénzek szaporodása következett be. De hiszen ezekre nézve is Ricardo már a XIX. század elején megmondotta, hogy tulságos elszaporodásuk a pénzérték süllyedéséhez vezet.

Tulságosan megkönnyítendő azonban magunknak a kérdés elintézését, ha a kvantitási elmélet régi alakját igyekeznénk annak a befolyásnak magyarázására felhasználni, amelyet a papírpénz szaporítása az árszínvonalra gyakorolt. Bár még ma is elég követőre talál régi merev alakjában a pénz mennyiségi elmélete — ezek közül csak *Irving Fisherre* akarok utalni — mégis erősen utat tör már magának, különösen *Zwiedeneck-Südenhorst* és *Wieser* kutatásai nyomán az a felfogás, amely a pénzmennyiség gyarapodásának az árakra gyakorolt befolyását már nem oly mechanikusan fogja fel, mint a régiek, hanem a jövedelemeloszlás befolyásolásával hozza azt kapcsolatba. Azért kívántunk e tényre itt kitérni, mert a háború véleményem szerint erősen igazolta e törekvés helyes voltát és nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a pénz mennyiségi elmélete megfelelő világításba kerüljön. Helyesen mutatott rá arra *Weill*. *) hogy az egyes országokban az áremelkedés távletről sem állott arányban a papírpénz szaporításával. Igaz, hogy ez nem bizonyít még a merev kvantitási elmélet ellen sem, mert az, miként már *Stuart Mill* hangsúlyozta, csupán az egyéb tényezők egyenlő volta mellett kívánná meg azt, hogy az áremelkedések és a pénzmennyiség szaporodása egymással teljes mértékben lépést tartson. Mégis a háború és a forradalmak papírpénz gazdálkodása igen valószínűvé teszi azt, hogy az árak emelkedése és a pénzmennyiség szaporodása között nem áll fenn az a közvetlen összefüggés, mint régebben hitték, mert a papírpénz mennyiségének szaporodása közvetlenül csak a jövedelemeloszlás

*) V. ö. N. E. Weill. Zum Problem der Devaluation. Bankarchiv XIX. evl. 1919. I. 35. old.

érinti. A papírpénz mennyiség gyarapodása ugyanis sohasem hatol egy osapásra keresztül az egész közgazdaságban, hanem az államháztartás kényszerhelyzetéből kifolyólag teremtett új pénzmennyiség közvetlenül mindig csak először egyes körök kezébe kerül. E körök meggyarapodott jövedelme azután a piac csatornáiba vezet részben e pénzmennyiséget, ezáltal mindig az árak egyenlőtlen emelkedését idézve elő, amint arra éppen Spann Irving Fisher munkájának megbeszélése alkalmával helyesen utalt.

*Új elméletre, új tételekre tehát a háborus árjelenségek összességének magyarázatánál nincs szükség, sőt ismét azt látjuk, hogy éppen a papírpénz gazdálkodás tünetjeinek magyarázata nemcsak, hogy kielégítően megtörténhetik eddigi elméletünk alapján, hanem az elmélet eddigi fejlődésének irányát is szépen igazolja. Nevezetesen a háboru alatt mintegy nagyító üveg alatt szemlélhető papírpénz gazdálkodás megvilágította azt, mire már a háboru alatt igyekeztem rámutatni, hogy a papírpénz gyarapítása nem is minden körülmények között vezet ár-emelkedéshez, hanem csak akkor, ha az új pénzmennyiség nem csupán a fizetési eszköz pénztechnikai szerepének lebonyolítására szolgál, hanem az államgazdaság részére oly fizetési erők teremtésére, amelyeket az nem a közgazdaságból merített, amelyeket azonban fizetési kötelezettségei teljesítésénél a közgazdaságba préselt be. E megismerés mindjobban utat tör magának és Eulenburg nár egészen ebben az irányban fejtegeti az infláció kérdését. *)*

A pénzürtékváltozással kapcsolatban kezdett a tudomány behatóbban foglalkozni az általános árszínvonal kérdésével. Az első indexszámok, amelyek az árszínvonal mérését célozzák, már a pénzürték-súlyedéssel kapcsolatban keletkeztek. Az elméletnek az általános árszínvonallal kapcsolatos tételei adják a kezünkbe az eszközt arra, hogy a jövedelemeloszlás terén a háboruban végbement változásokat megmagyarázhatunk.

Hogy az áralakulás és a jövedelemeloszlás szorosan összefüggnek, azt már a physiokraták tudták, a klasszikusok pedig erre az összefüggésre építették egész jövedelemeloszlási elméletüket. Mindazáltal Ricardo földjáraadéktörvénye, vagy bértörvénye, vagy pedig a vállalkozói nyereségről adott magyarázata nem elegendő ahhoz, hogy a háboru alatt végbement jövedelemeloszlási változásokat megértsük. Ismét nem arról van szó, hogy a törvények tévesek volnának, mert ha nem egy irányban kiegészítésre, sőt helyesbítésre is szorulnak, nagyjában

*) V. ö. Franz Eulenburg: Inflation. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. 45. kötet. 1918—1919, I. 477—526. oldal.

fontos összefüggéseket jelölnek meg. E tételek azonban nem ölelik föl a maga egészében a jövedelemeloszlás tárgykörét és pedig főképpen azért, mert *a jövedelemeloszlás dinamikáját, a gazdasági élet változásai folytán való módosulásait alig veszik figyelembe.* Pedig könnyen érthető, hogy a háboru alatt e téren fellépő jelenségek elsősorban a gazdasági élet dinamikájával, a gazdasági élet erőösszetételének megváltozásával függnek össze. E kérdés tanulmányozásának hosszú ideig elhanyagolása és az újabban e téren nyert tételek kevésbé ismert volta keltette ismét azt a nézetet, mint hogyha itt a háboru eddig meg nem fejtett kérdések elé állította volna a tudományt.

Tényleg a gazdasági élet dinamikájának tanulmányozása már jóval a háboru előtt megindult, és pedig elsősorban a jövedelemeloszlás jelenségeivel kapcsolatban. Ismét a drágaság kérdése és az általános árszínvonal jelenségének tanulmányozása irányította ide a figyelmet, már t. i. az európai irodalomban, mert az igen fejlett amerikai irodalom kivált *Patten* és *Clark* vizsgálatai nyomán már régebb idő óta foglalkozik e kérdésekkel.

A drágaság kérdésének tanulmányozása domborította ki először azt, hogy az árak változása az áreltolódások folytonos sorozata gyanúba megy végbe. E sorozatos áreltolódások tanulmányozásával épült ki azután az áralakulás dinamikai elmélete, mely az árváltozásokkal kapcsolatos tüneteményeket világította meg. E kérdés vizsgálata kapcsán nyert magyarázatot egyrészt az a tény, hogy az egyszer egyensúlyhelyzetéből nagyobb mértékben kihozott árszínvonal miért találja meg oly nehezen új egyensúlyhelyzetét, másrészt pedig az, hogy miért van meg az árszínvonalban mindig az a törekvés, hogy fölfelé azaz az ár-emelkedések irányában alkalmazkodják a változott gazdasági helyzet-hez. Az árszínvonalnak bármily erő behatása alatt való megbontása ugyanis a jövedelemeloszlási küzdelmek egész sorozatát váltja ki, mert a forgalmi gazdaságban minden ár egyuttal jövedelem keletkezésének is forrása, miként a piacra támaszkodó gazdasági életben minden jövedelem reális értéke is az ártól függ, mert a jövedelmek pénzben keletkeznek és így a pénzérték változásával együtt módosulnak. E kérdést már az 1911-ben közzétett drágasági tanulmányomban behatóbban elemeztem és rámutattam arra, hogy minden nagyobb árváltozás az általa érintett rétegek ellenállását váltja ki, de a fogyasztói minőségben érzett nyomás visszahatása kevésbé érvényesülhet közvetlenül, hanem rendszeren a termelési javak piacán fokozott követelések alakjában jelentkezik és ezen az alapon keresi az új egyensúlyhelyzetet. *) Ha a

*) *Heller Farkas: A drágaság kérdése elméleti világításban. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1911. évi május—június havi füzetéből. Budapest, 1911.*

külföldi irodalom az utóbbi körülményt kevésbé méltányolta is, abban ma már mégis egységesnek mondható a felfogás, hogy az árváltozások okozta jövedelemeloszlási küzdelmek okai annak, hogy az új egyensúlyhelyzet csak lassan állhat helyre. Az árszínvonal felfelé alkalmazkodási irányzatát Wieser még a háboru előtt úgy próbálta magyarázni, hogy a piaci gazdaság terjedésével egyre újabb költségelemek lépnek a termelési folyamatba. Az áreltolódások elmélete sokkal közelebbfekvő magyarázatot nyújt a tünemény számára az árak egymásra építettségének és a jövedelemeloszlási küzdelmeknek kapcsolatában, mert a vállalkozó a termelési költségek előlegezője lévén, termelési eredményét az árszínvonal visszacsavarása veszélyezteti, míg a termelési költségeknek az emelkedett árszínvonalhoz való alkalmazkodása csak a változott helyzet folytán nyert termelési előnyeit csökkenti.

A háborus áremelkedések következményei csak az áreltolódások elméletével érthetők meg teljesen. A háboru a gazdasági életbe való belemélyüléssel, a külföldtől való elzárkózással és a nyersanyagok értékemelkedésével megbontotta a régi árszínvonalat, melynek egyensúlyhelyzete egyébként már a háboru előtt is labilis volt. A későbbi háborus évek a jövedelemeloszlási küzdelmek láncolata gyanánt jelentkeznek, nemcsak az említett okokból, hanem azért is, mert ekkor ismét megkezdődött a munkásságnak béremelésre irányuló küzdelme, amelyet a háboru első éveiben a kivételes intézkedések megállítottak. A jövedelemeloszlási küzdelmeket ugyanis nemcsak a termelés tárgyi tényezőinek, valamint a keresletnek áralkotó elemei idézhetik fel, hanem szociális tényezők, az egyes osztályok erőviszonyainak változásai is. Mielőtt a panaszbizottságok és a külföld hasonló természetű berendezései a sztrájkjog megvonásáért avval kárpótolták a munkásosztályt, hogy bérkérdéseit hatósági fórum elé viheti, megindult a béremelések láncolata, mely természetesen új erőt vitt be a jövedelemeloszlási küzdelmebe. A vállalkozók az így okozott költségemelkedést igyekeztek tovább hátrítani, minek elsősorban a hadügyi kincstár maga látta a hátrányait, mert emelkedő árakat volt kénytelen a hadiszállítások kapcsán fizetni. Nyugovópontra az árszínvonal máig nem tudott jutni. Ez nemcsak a helyzet bizonytalanságának és a valuta leromlásának, hanem az említett jövedelemeloszlási küzdelmeknek is köszönhető.

Eles világításba helyezte a háboru azt a megállapítást, amelyre ugyancsak már a drágaság vizsgálata kapcsán rá kellett jönnünk, hogy t. i. az egyes jövedelmi ágak alkalmazkodó képessége az árszínvonal változásaival szemben nem egyenlő. Különben a fix-fizetésű alkalmazottak és a járadékosok azok, akiknek leggyengébb a fegyverzetük az

áreltolódások okozta jövedelemeloszlási küzdelmekben. A háboru és az azt követő események legszomorubb következményei közé tartoznak azok a tények, amelyek a jövedelmek eme különböző alkalmazkodó képességeiből állnak elő.

Ha a jövedelemeloszlásra vonatkozólag előadottakat áttekintettük, ismét azt kell megállapítanunk, hogy *a jövedelemeloszlásra vonatkozólag tanított tételeinkkel ellentétben álló tényeket a háboru nem hozott felszínre, csupán élesebb világításba helyezte azokat a megállapításokat, amelyeket régebbi elemzéseivel és azok dinamikai irányban való további kiépítése kapcsán elméletünk már a háboru előtt a drágaság kérdésének vizsgálata kapcsán megállapított.*

A legnagyobb meglepetéseket, amint tudjuk, a háboru a valuta és a váltóárfolyam terén tartogatta. Nem mintha a valuta külföldi értékének süllyedése csak pillanatnyi nehézséget is okozna elméletünknek. A bekövetkezett események e téren is csak megerősítik azokat a régi tételeket, amelyeket a közgazdaságtan ugyyszólván azóta hirdet, amióta tudományá fejlődött. A váltóárfolyamnak mindenhol emelkednie kellett, ahol a fizetési mérleg passzív lett. Hogy ez Angliában és Franciaországban később következett be, mint a központi hatalmaknál, az csak természetes. Hiszen Anglia és Franciaország hitelező államok voltak, amelyek a külföldi követelések nagy tömegére támaszkodhattak. Ez magyarázza meg azt is, hogy úgy az Angliára, mint Franciaországra szóló váltók árfolyama a háboru kitörésekor nemcsak nem süllyedt, hanem egyenesen és pedig nem jelentéktelen mértékben, emelkedett. A háboru kitörésekor ugyanis e hitelező államok számos követelésüket mondották fel, ami különösen Amerikában az angol váltók iránti keresletet erősen emelte. A háboru erősen rávilágított arra is, hogy a váltóárfolyam alakulásában milyen szerepet játszanak a fizetési mérleg olyan tételei, amelyek szerepéről a hosszú békekorszakban majdnem megfeledkeztünk, mert akkor az aranyvaluta általános elterjedése folytán ugyyszólván egyedül az arany látta el a váltóárfolyam stabilizálásának feladatát. A háboru folyamán kivált a külföldi értékpapírok kivitelének nagy szerepét lehetett Angliában és Franciaországban megfigyelni, mert kivált Angliából az amerikai értékpapírok nagy tömege találta meg az utat Amerika felé, melynek Anglia régebben vállalataiban való részvétel útján annyi hitelt nyújtott. Szépen nyomon lehetett követni továbbá a külföldi hitel valutajavító hatását, mely az entente nagyobb kölcsönéinél a valutasüllyedést időnkint megállította.

Annak dacára, hogy a váltóárfolyam elmélete a közgazdaságtan egyik legrégebb kincse, a valutasüllyedés magyarázata körül heves vita indult meg. Cassel svéd tudós volt az, aki különösen a német valuta

súlyedését elsősorban nem a fizetési mérleg megromlásának, hanem az inflációnak tulajdonította. Felfogása szerint a márka belföldi értékének az infláció által felidézett súlyedése a fő oka a német váltóárfolyam megromlásának. Hosszasan vitatták e kérdést és a vita során többen is igazat adtak Casselnek. Nézetem szerint eme kontroverzia inkább ténykérdéssé, mint elméleti kérdéssé lesz akkor, ha figyelembe vesszük, hogy a valuta külföldi értéke nem lehet független sem a fizetési mérleg alakulásától, sem pedig a pénz belföldi vásárló erejétől. Egy ország pénzének külföldön való értékelése ugyanis nem lehet független belföldi vásárló erejétől, azért, mert a külföldi pénzzel, kivált, ha az papírpénz, csakis hazájában lehet vásárolni, az tehát hogy mit ér az a külföld számára, mindenesetre belföldi vásárló erején is kell, hogy múljon. Viszont nem lehet hatás nélkül a külföldi fizetési eszközök értékelésére az sem, hogy azokat kisebb vagy nagyobb mértékben keresik és kisebb vagy nagyobb mértékben kínálják, ami viszont a fizetési mérleg alakulásától függ. A valuták háborús leromlásának oka tehát az infláció és a fizetési mérleg megzavarása egyaránt, és vitatkozni csak azon lehet, hogy mily arányban okozója az egyik vagy a másik inkább a bekövetkezett értéksúlyedésnek. Ez pedig már ténykérdés.

Már sokkal nehezebbnek látszik annak a kérdésnek az eldöntése, hogyan történhetett meg, hogy a skandináv államok jegybankukat az arany fix áron való vásárlásától felmentették, ami a szabad veretési jog felfüggesztésével egyértelmű. Békeidőben ily intézkedés teljesen elképzelhetetlen lett volna, mert az arany-valuta legfontosabb követelményének elejtését jelentette volna. E tény látszólag ellentétben áll azzal a tétellel, hogy az arany a legforgalomképesebb és legkívánatosabb áru, amely tehát éppen ezért a legjobban látja el a fizetési eszköz szerepét. De az ellentét csak látszólagos. A metallizmusban kiesucosódó pénz-elmélet legnagyobb vívmánya annak megállapítása, hogy az arany és az ezüst ártermészetükkel összefüggően és abból kifolyólag a legtökéletesebb világforgalmi eszközök. Az arany is áru tehát, melynél nem lehet közömbös az, hogy sok vagy kevés áll-e rendelkezésre, hiszen ezt az ezüst példája a legjobban mutatta meg, amidőn áruértékének súlyedésével évszázadokon át betöltött szerepére alkalmatlan lett. Még a legszélsőbb metallizmus sem tagadja azonban, hogy a nemes fémek nem csak áruértékükből kifolyólag keresettek, hanem azért is, mert azokat mindenhol szívesen fogadják cserébe. Általános keresletük a pénzgazdaság terjedésével mindinkább az utóbbi tényezőre vezethető vissza. Ezért keresett voltukra nézve nem lehet közömbös az, ha az árukért való becsesrelhetőségük csorbát szenvedett. Míg élénk nemzetközi forgalommal és rendes viszonyokkal állottunk szemben, elképzelhetetlen volt az,

hogy valamely nemzetgazdaság sokalja a feléje irányuló arany folyamatot, mert hiszen abból a fölösleget mindig a nemzetközi piacon árukká változtathatta át, sőt a currency elmélet szerint ez automatikusan következik be. A világháború e téren hozta talán a legnagyobb változást, mert az európai államok nagy része régi kivitelének tulnyomó részével szemben elzárkózott és így az arany a nemzetközi piacon való átválthatóságá részben megszűnt. Ezzel csökkennie kellett az arany utáni keresletnek is. Ugy hiszem, ebben bőséges magyarázatot talál a skandináv államok magatartása, melyet egyébként Lansburg, a Bank című előkelő folyóirat szerkesztője, az arany inflációra való utalással kíván magyarázni. *) Bizonyára e szempont is közrejátszhatott, mert a szóbanforgó államok polgárai külföldi ügyleteikből egyre gyarapodó vásárló erőre tettek szert, amelyet, minthogy a külföld a kivitel elől széles körben elzárkózott, mindinkább és mindnagyobb mértékben hazájukban akartak érvényesíteni, ezzel otthon hajtván fel az árszínvonalat. Egyébként e magyarázat is visszavezet arra, hogy a nemzetközi forgalom megakadása csökkentette az arany érvényesülési lehetőségeit és okozta azt, hogy bizonyos mennyiségen felül az arany már kevésbé kívánatos jószág lett mint régebben.

Pénzelméletünk tehát ezt a látszólag paradox ténytet is meg tudja magyarázni, ahogy természetesen minden akadály nélkül meg tudja magyarázni azt is, miért kellett a nemes fém pénznek a háború kitörésekor eltűnnie és miért kellett a szovjetrubelnek a cári rubelt, a fehér pénznek a kék pénzt kizsoritania és a jobb pénz ágiójához vezetni. Az is teljesen összhangban van a pénzelmélet eddigi tanításaival, hogy miért tűnt el később a rézpénz is. Hiszen a rézpénz is árupénz, még pedig olyan, amelynek névértéke belértékétől függetlenül volt és amelynek tehát a beolvasztása kellett, hogy induljon meg, mielőtt áruértéke elérte névértékét. Abban sincs semmi csodálatos, hogy a semleges államok pénzmennyisége is erősen gyarapodott. A fém pénz a háborúban álló országokból áruszállításaikért feléjük özönlött, a papírpénzmennyiség szaporítása pedig a hadviselő országokból a semlegesek cikkei iránti kereslet növekedése folytán felhajtott árszínvonalnak volt főképpen következménye. De a forgalmon kívül az államháztartás igényei is növekedtek. Az áremelkedés és másrésztől egyes iparágaknak a háborús keresleteltolódás folytán való pangása ugyanis az államháztartás terheit növelték, mert beszerzéseit drágították és az alapjaikban megingatott iparágak segélyezését tették elerülhetlenné, egyúttal a szociális terhek súlyát is növelve főképp a munkanélküliség terjedésével.

*) V. ö. *Alfred Lansburgh: Das Gold im Kriege. Die Bank* 1916. évf. I. kötet 187—195. és 271—283. oldal.

A pénzelmélettel kapcsolatban még egyet kell felemlitenünk. A háboru növelte a nominalisták számát. De itt sem a háboru volt kiindulási pontja az új elméleti felfogásnak. Hiszen a nominalizmus a legrégibb pénzelmélet és azonos a konvenciók elmélettel. Knapp csak újabb fölmelegítésben fejlesztette ki ezt az elméletet. Ha újabban többen hajlanak feléje, ennek nem annyira a valuta lényegére vonatkozó felfogás változása az oka, mint inkább az, hogy sokan érzik az aranyvalutára törekvés egyelőre való kilátástalan voltát és megszivlelik az elméletnek már Ricardo által is hirdetett azt a tételét, hogy megfelelő alapon és megfelelő intézkedések mellett a papírpénz is elláthatja belföldön a fizetési eszköz szerepét. Ezért terjed a Heyn által már régebben hirdetett Goldkernwährung gondolata, mely tudvalevőleg a belföldön papírpénzforgalmat javasol és az aranyat csupán a külföldi fizetések céljaira kívánja a jegybanknál készületben tartani. Egészen téves tehát *Bendixen* amaz állítása, hogy a háborus tapasztalatok térítik a metallistákat a nominalizmus álláspontjára. *)

Hátra volna még a háborus organizáció kérdése. A gazdasági szervezet alapelveiben a háboru alatt végbement változások úgy foglalhatók össze, hogy a gazdasági szabadság elvén nyugvó szervezetet a kötött gazdálkodás váltotta fel. Azt kell tehát kérdeznünk, megecáfolt-e a tény a gazdasági szabadságról és a szabad versenyről szóló elméletet, mert hiszen tárgyunk korlátozásánál fogva csupán az elméleti kérdésre kell szorítkoznunk. A kérdést csak akkor szabadna azonban így felvetnünk, ha a háboru előtt valóban tisztán és teljesen a gazdasági liberalizmuson nyugodott volna gazdasági életünk. Ez azonban, mint tudjuk, nem volt egészen így, mert a közgazdaságtan elmélete már a XIX. század folyamán felismerte azt, hogy a gazdasági életbe való be nem avatkozás elve a gazdasági élet alaptényeivel nincsen teljesen összhangban. Midőn ugyanis a physiokraták megalapították és a klasszikusok kidolgozták a gazdasági liberalizmus elméletét, a kapitalizmusnak még csak kibontakozása kezdődött, de a jelenségek egész sora még nem volt ismeretes, amely nem egy irányban, főképp a földbirtokrendszer, a nemzetközi kereskedelem és a munkásügyek terén az államnak bizonyos beavatkozását feltétlenül szükségessé teszi. A gazdasági fejlődésnek oly irányu alakulása hozta tehát magával a gazdasági beavatkozás kérdésében a nézetek módosulását, mely a klasszikus közgazdaságtan előtt még ismeretlen volt. A klasszikusok főképp a gazdasági privilégiumok ellen küzdöttek, azok monopolisztikus természetének hátrányait dom-

*) V. ö. *Fr. Bendixen*: Währungspolitik und Geldtheorie im Lichte des Weltkrieges. München és Lipcse 1916. I. 87. oldal.

borítva ki. Azt nem láthatták előre, hogy a kapitalizmus új monopóliumokat fog teremteni, amelyek már most nem privilegiumokra, hanem a tőke saját erejére támaszkodnak, de sokban hasonló hatásokat váltanak ki, mint a régi monopolisztikus társaságokéi voltak. A fejlődés emez új irányzata nem a verseny jótékony hatásait cáfolta meg. Ellenkezőleg. A kapitalizmus teremtette monopóliumok a szabad verseny iránti vágyakozást táplálták, csak hogy egyúttal azt is bebizonyították, hogy a gazdasági erők szabadon hagyása monopolisztikus irányzatoknak is teret ad. Hogy ez a gazdasági beavatkozás kérdéséről szóló fel fogás módosulását teszi szükségessé, azt már a háború előtt is éppen úgy megértette a közgazdaságtan, mint azt, hogy a kapitalizmus nem teremt valóban egyenlő versenyfeltételeket, és hogy ebből a szempontból is a gazdasági életbe való beavatkozás bizonyos foka szükségessé válik. Mindazonáltal a gazdasági liberalizmus egészséges magvát, melyet a klasszikus közgazdaságtan oly meggyőző erővel fejtett ki, a megismerés nem érintette, mert az az egyéni kezdeményezés tényezőinek méltánylásában, az önérdek és közérdek automatikus egybekapcsolódásában és a verseny jelentőségének felismerésében fekszik, e tételek pedig ma is kiállják a bírálatot.

Mindent összevéve azt kell megállapítanunk, hogy közgazdaságtanunk még ma is a szabad egyéni kezdeményezés méltánylásán nyugszik, másrészt azonban már a háború előtt sem állott a feltétlen liberalizmus álláspontján, mert éppen a megfigyelt gazdasági jelenségek következtében több irányban a gazdasági élet alapjelenségeiből kifolyólag az állami beavatkozás szükségességét látta indokoltnak. E téren *a háború csak fokozati eltérést hozott magával*. A gazdasági beavatkozás nagyobb fokban vált szükségessé, nem azért, mintha a versenyszabadság hatásai mutatkoztak volna más színben, hanem főképpen azért, mert a háború folyamán a versenyszabadság feltételei sok irányban önmaguktól megszűntek, más irányokban viszont a hadviselés lényegéből kifolyólag meg kellett azokat szüntetni. Mi sem bizonyítja jobban, hogy a háború ez irányban nem tette szükségessé fel fogásunk megváltozását, mint az, hogy a háború után a túlságos állami beavatkozás fokozatos visszafejlesztése indult meg minden felé. A háború oly erőpróba, amely minden téren, és így a gazdasági téren is, a legnagyobb erőösszpontosítást teszi szükségessé, mi azonban éppen a háború rendkívüli természetével függ össze és ezért a háború alatti nagyfokú gazdasági beavatkozás nem is bizonyíthat semmit a gazdasági beavatkozás normális viszonyok közt való szükséges vagy szükségtelen volta mellett.

IV.

A magyarság békés hajlandóságainál és a békébe vetett bizalmánál fogva nem is vettük észre, még a világháboru évének elején sem, hogy mennyire komolyan foglalkozott a külföld már évekkal a világháboru kitörése előtt a háboru problémáival. Ennek gyümölcseként már 1910-ben felvetette Neurath Ottó egy külön tudománynak, a *háborus közgazdaságtannak gondolatát*. Egyes részletkérdésekkel az irodalom már régóta foglalkozott ugyannyira, hogy 1914-ben, még az év tavaszán az Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik egy elég terjedelmes bibliográfiát közölhetett a közgazdaságtan és pénzügytan háborus irodalmáról. A világháboru kitörése után azután természetesen Neurath újból felvette gondolatának fonalát, most már határozottan mint külön diszciplinát követelve a háborus közgazdaságtan megalapítását. Schmidt 1915-ben háborus közgazdaságtan címén munkát is tett közzé. *) Nem kisebb tekintély, mint Georg v. Mayr csatlakozott e felfogáshoz, ugyancsak azt a követelést támasztva, hogy külön tudományként kell kezelni a háborus közgazdaságtant. Ő volt az, ki egyuttal rendszeresebben körvonalozni is megkísérelte azt, hogy mit kellene e tudomány alatt érteni és mit kellene a háborus közgazdaságtan, valamint pénzügytan elméletének felölelnie. Minthogy ő próbálta megalkotni ez új tudományág szisztematikáját, leghelyesebb, ha az ő felfogása nyomán kíséreljük meg annak vizsgálatát, valóban jogosult és szükséges-e a háborus közgazdaságtan, mint külön tudományág.

Mayr szerint a közgazdaságtant három részre kell osztani. Az első a nemzetgazdaságtan és pedig régi értelemben véve, úgy hogy valóban a nemzet gazdasági életének egysége álljon annak középpontjában; melléje kell sorakoztatni a világgazdaságtant, melynek önállóságát tudvalevőleg először Harms vitatta, és végül mint harmadik diszciplína csatlakozzék hozzája a háborus közgazdaságtan. A pénzügytant is két részre kellene szerinte osztani a háborus pénzügytan önállósításával.

A háborus közgazdaságtan elméletének Mayr szerint az egyes közgazdasági alaptünemények háborus alakzataival kell foglalkoznia. Vizsgálni kell mindenekelőtt a szükségletnek a háboru folyamán való

*) V. ö. O. Neurath: Die Kriegswirtschaftslehre als Sonderdisziplin. Weltwirtschaftliches Archiv 1913. 342. old. U. a. Probleme der Kriegswirtschaftslehre Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft 1913. 438. old.; Ferdinand Schmidt: Kriegswirtschaftslehre. Lipse 1915 és G. v. Mayr: Volkswirtschaft, Weltwirtschaft, Kriegswirtschaft. Archiv für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie 1914—1915. évf., 470—490. és 1915—1916. évf. 38—48. és 188—214. old.

módosulásait, mert a háboruban a szükségletek rangsorozata erősen eltolódik. Foglalkoznia kell továbbá a javak értékelésében ezáltal előidézett változásokkal, továbbá a termelés terén végbemenő átalakulással. A háboru ugyanis megváltoztatta a termelési ágak egymáshoz való viszonyát és a megszállott, valamint meghódított területek termelése is különös jelenségeket mutat. Tárgyalnia kell a háborus közgazdaságtannak a forgalom, valamint a fogyasztás háborus elváltozásait. Maga Mayr is elismeri azonban, hogy a háborus közgazdaságtan sulypontja nem elméleti téren van, hanem a gazdasági politika terén, ahol az állami beavatkozás különböző irányai szabják meg feladatkörét.

Igazán külön tudomány szükségességét indokolják-e meg azok a feladatok, amelyeket Mayr és mások a háborus közgazdaságtannak tűznek? Minden tudomány feladata az emberi megismerés egy egységes területének lehetőleg egyetemes szempontok szerint való átkutatása. A tárgy egysége, alapja a tudomány egységének. Így van ez a közgazdaságtannál is. A közgazdaságtan a társadalmi élet gazdasági vonatkozásait kutatja. Vajjon a háboruban tényleg új tárgykörrel állunk-e szemben, avagy ekkor is a társadalmi élet gazdasági nyilvánulásai kívánnak-e felderítést? Mindenesetre igen, mert hiszen a háboru maga is társadalmi jelenség, amelynek mint ilyennek vannak meg a gazdasági vonatkozásai. A háboru által felidézett helyzet kétségtelenül elváltozásokat okoz e téren, de ezek ugyanazoknak az alapjelenségeknek elváltozásai, amelyekkel a közgazdaságtan általában szemben áll. Mások-e a szükségletkielégítés törvényei azért, mert a háboru a szükségletek sorrendjét megváltoztatta? Változtak-e az áralakulás, a jövedelemeloszlás, a pénzforgalom törvényei azért, mert a háboru új tényeket hozott felszínre? Mindenfélé csak a konkrét tényeket változtatta meg a háboru, nem pedig azokat a törvényeket, amelyek szerint a változó körülmények mellett a jelenségek lefolynak. Miként a világgazdaság jelenségei a közgazdaság általános törvényeinek alávett jelenségek, mert a forgalmi gazdaság és a gazdasági szervezkedés alaptényein nyugszanak, éppen úgy a háborus gazdaság tünetényei is lényegükben azonosak a közgazdaság általános jelenségeivel. *Háborus közgazdaságtanra, mint külön tudományra, tehát valóban nincsen szükség.* Ebből természetesen távolról sem következik az, hogy a háboru szempontjából nem lehetne külön tanulmány tárgyává tenni a háboruban fejlődő gazdasági jelenségeket, miként a pénzügytan eddig is mindig foglalkozott p. o. a háboruk finanszírozásával és a hadiadókkal. Abban azonban határozott tévedés van, ha azt gondoljuk, hogy más törvények által vezérelt jelenségekkel állunk e téren szemben, miről, úgy hiszem, a fentiek mindenkit meggyőzhetnek.

V.

Azok, akik azt gondolták, hogy a háboru felforgatta közgazdasági elméletünket és új tudomány megalapítását tette szükségessé, megfélekedtek arról, hogy a közgazdaságtan háboruban edződött tudomány, mely induktív anyagát nem egy háboru tanulságainak figyelembevételével szűrte le. Egyes fejezetei, mint p. o. a papírpénz elmélete nagy részben éppen a háborus tanulságoknak köszönik létüket. Teljesen érthető tehát az az eredmény, amelyre a világháboru tanulságainak áttekintése vezetett, hogy t. i. tudományunk teljes átalakítására a háboru okot nem szolgáltatott. Ebből természetesen nem folyhatik ismét az, hogy a háboru tudományunk számára újabb tanulságokat nem rejtene magában. Az emberi gondolkodás mindig hajlik az egyoldalúságra. A hosszú békekorszak a közgazdasági jelenségeket tagadhatatlanul bizonyos egyoldalú vonatkozásban mutatta és a közgazdasági élet bizonyos rendellenességeinek elhanyagolására és bizonyos tények háttérbe szorítására vezetett. Ez irányban csak három szempontra kívánom a figyelmet irányítani.

Elsősorban a közgazdasági élet inmaterializálódásának szempontjára. A forgalmi gazdaságnak a hosszú békekorszakban többé-kevésbé zavartalan lefolyása a forgalmi szempontnak és a pénzszámításnak nagyfokú előtérbe lépéséhez vezetett. A gazdasági jelenségek megítélésénél talán kelleténél jobban megfélekedett a közgazdaságtan a háboru előtt arról, hogy a pénzszámításban kifejezésre jutó értékelési folyamatok mögött maguk a jószágfolyamatok állanak, amelyek a javak reális állapotát képviselik. Az értékforgalom tényei, miként azt a gazdasági válságok is tanúsították, könnyen elferdítik e képet és gazdasági képzetünket tulságosan a forgalmi gazdaságban nélkülözhetetlen értékszámításhoz kapcsolják, holott ez csak akkor nyújtja a valóság képét, ha időnkint a pénzfátyolt fellebentjük és a mögötte álló jószágfolyamatok állapotát is megvizsgáljuk. A pénzbeli számítás mindig viszonylagos. Az értékek emelkedésével a pénzben kifejezett költségek is emelkednek, de ezt a viszonylagosságot könnyen szem elől tévesztjük. Már a physiokraták felhívták erre a figyelmet és Smith és Ricardo tanai is mindig tudatában voltak ennek. A kapitalizmusnak az értékpapirkapitalizmus állapotává való átváltozása sokszor háttérbe tölta azonban a megismerést, míg a világháboru nem ébresztett újból a régen ismert valóság tudatára, amely újból megmutatta a gazdasági élet pénzbeli kifejezéseinek a javak világtól való gyakori eltávolodását. Érthető tehát, hogy ha Neurath kissé elmosódó háborus közgazdasági elméletéből a Naturalrechnung előtérbe helyezése emelkedik ki.

Maga a nemzeti szempont is kelleténél jobban háttérbe szorult a közgazdaságtanban a háború előtt. Már magában az, hogy a régi nemzetgazdaságtan nevet a közgazdaságtan vagy társadalmi gazdaságtan nevével cserélték föl, mutatja ezt. Igaz, hogy az új elnevezés nem kifogásolható, mert nem csupán a gazdasági élet amaz alapjelenségeivel foglalkozik a közgazdaságtan, amelyek közvetlenül a nemzetgazdasági létéből folynak. Ennek dacára a nemzeti létnek, mint a gazdasági lét székhelyének mozzanata ujabban tényleg erősen háttérbe szorult és a nemzetgazdaság egységének az a gondolata, melyet már a merkantilisták kidomborítottak, a közgazdaságtan területének kiszélesítésével aligha volt eléggé hangsúlyozva tudományunk újabb fázisában.

Ugyanez áll a gazdasági élet *mozgási mozzanatairól*. Közgazdaságtanunk túlságosan statikai tudomány lett. A változás mozzanatait sohasem hanyagolta el ugyan teljesen, de még sem méltányolta azokat mindig kellőképpen, figyelmét túlságosan az alapjelenségek inkább statikai természetű összefüggéseire, mint a gazdasági élet változásait előidéző tényezők és azok hatásainak tanulmányozására fordította. E téren azonban már a háború előtt erősen megváltozott a helyzet úgy, hogy a háború inkább csak erősítette azt az irányzatot, melyet a gazdasági dinamika képvisel. Az amerikai tudomány volt az, amely legelőször ragadta meg ezt a gondolatot, és amely legnagyobb figyelemmel igyekezett a gazdasági dinamikát tanulmányozni. Európában is követőkre talált az irányzat, amint Hobson és Schumpeter elmélete a vállalkozói nyereségről és Schumpeter dinamikai tőkeelmélete, valamint az áreltolódások elméletének kialakulása mutatja. A háború csak fokozott mértékben hívta fel a figyelmet az ezirányú munkásságra.

Mindezekből csak azt lehet megállapítanunk, hogy tudományunk helyes úton járt és a háború után is régi medrében fog maradni, bár a háború tanulságai egyik-másik vonatkozás erősebb kidomborítását és átkutatását mutatták kívánatosnak.

Heller Farkas.

Jegyzetek a biztosító magánvállalatok állami felügyeletéről.

Idestova harminckét esztendeje, hogy memorandumot terjesztettem néhai Baross Gábor elé, amelyben röviden kifejtettem annak szükségességét, hogy az állam gyakoroljon felügyeletet a biztosító-társaságok fölött. Baross kihallgatáson fogadott, amelynek eredményeképpen az akkori igazságügyminiszter, Szilágyi Dezső, megbizta Beck Hugót egy törvényjavaslat kidolgozásával, én pedig kerestem a módját, hogy odakünn a nagyvilágban figyelhessem meg az életbiztosító vállalatok működését. Néhány esztendő multán napvilágot is látott Beck Hugó törvényjavaslata és széles körökben képezte szóbeli és írásos vita tárgyát. A Jogászegyletben különösen Nagy Ferenc foglalkozott vele, aki ugyancsak abban az időben kapott megbízást a biztosítási magánjog kodifikációjára, -ami azonban elmaradt. És épen most van huszonöt esztendeje, hogy a Közgazdasági Szemle hasábjain foglalkoztam az akkori eseményekkel, amelyeknek persze nem lett folytatásuk. Később is többször úgy látszott, mintha a biztosító vállalatok állami ellenőrzése aktuális kérdéssé lett volna, készült is még két vagy három más törvényjavaslat is, de a kormányok Baross halála után nem tulajdonítottak a kérdésnek semmi jelentőséget. Svájjban, ebben a kicsiny, nagy nemzetközi forgalommal bíró országban, ahol a néhány belföldi intézet mellett szinte minden más ország biztosító intézetei is dolgoztak, talán leghamarabb érezték meg a védekezés szükségességét; ott már több mint három évtizeddel ezelőtt igazán mintaszerűen be is rendezték az állami ellenőrzést, ami által sikerült is úgy a biztosítottak, mint a hazai biztosító vállalatok érdekeit megóvni. Ausztriában 1895-ben szervezték meg intézményesen az állami felügyeletet, az ottani minden alkotmányosdi dacára kiirthatatlanul abszolutisztikus landesvateri szellemben, olyan kormányrendelettel, amely még magánjogi kérdésekbe is belenyúlt. A német birodalomban pedig husz esztendővel ez-

előtt iktatták törvénybe azokat a szabályokat, amelyek sok évtizedes gyakorlat alatt a komoly üzleti életben kialakultak. Más államokban, mint például Franciaországban, a biztosító vállalatok működését szabályozó törvény igen erősen sovíniszta jellegű, célja nem is annyira a biztosítottak, mint inkább a nemzeti biztosító intézetek védelme, amit az olasz törvény egészen az életbiztosítás államosításáig fejlesztett. Angliában, bárha a régebbi mult teljes szabadságát ujabban itt is törvény korlátozza, materiális állami ellenőrzésről, vagy beavatkozásról a biztosító intézetek ügyeibe nincsen szó.

1908-ban a magyar kereskedelmi kormány ismét behatóbban foglalkozott a biztosítás kérdésével abból az alkalomból, hogy a berni, bécsi és berlini felügyelő hatóságok módját keresték annak, hogy egységesítsék az állami felügyeletet megkönnyítő számadási mintákat és üzleti kimutatásokat. Mint a kormány szakértő tanácsadója résztvettem ebben a munkában, de eredménye a tárgyalásnak nem lett, mert az említett felügyelő hatóságok egyike sem akart engedni a maga szokásaiból. Azután teljes tíz esztendeig pihent nálunk ez a kérdés. A forradalmak idején lázas gyorsasággal született meg a biztosító vállalatok állami felügyeletéről szóló néptörvény, meg is szervezték a felügyelő hatóságot, ki is nevezték annak tagjait, de működésüket még csak meg sem kezdhették, mert jött a kommun, az özönvíz. Az aktákat azonban ez az özönvíz sem söpörte el és nemrégiben szinte meglepetésszerűen beterjesztette a pénzügyminiszter a nemzetgyűlésnek „a biztosító magánvállalatok állami felügyeletéről és egyes közhiteli kérdések rendezéséről” szóló törvényjavaslatát, amelyből törvény is lett, az 1923. évi VIII. t.-e.

Ugylátszik, most sem helyeztek nagy súlyt erre a fontos kérdésre. A törvény első és második fejezetének alig van közük egymáshoz. Az első fejezet szinte teljesen üres keret, amely épen csak kimondja a kormány felügyeleti jogát és felhatalmazza arra, hogy szinte minden rendelettel szabályozzon, a második fejezet pedig egyes, sem biztosító-üzlettel, sem egymással közvetlen kapcsolatban nem álló apró aktualitások tarka-barka mozaikja.

A biztosítottak érdekének védelme az a nagy közérdek, amely az állam beavatkozását a biztosító üzletbe megindokolja. Ebből a szempontból épen mostanában igazán aktuális is az állami felügyelet megszervezése és pedig két okból. Az egyik ok az, hogy a mai, minden tekintetben zavaros időket, amikor a milliárdok és a billiók világát éljük, nagyon könnyű kibaszni arra, hogy néhány millióval vagy a kereskedelmi törvény jóvoltából akár csak néhány száz aranykoronával is biztosító-vállalatot alapíthasson mindenki, aki tudja, hogy hang-

zatos prospektus alapján biztosítási díjak címén könnyen gyűlnek garmadába ma nem a fillérek és koronák, hanem az ezrek és százezrek. Ezzel az áradattal szemben nem csupán a biztosítottakat kell megvédeni, hanem meg kell védeni azokat a vállalatokat is, amelyek komolyan vették hivatásukat a múltban, bárha egyikük-másikuk tulságos ridegen az üzleti haszonra helyezte is a fősulyt. A vállalatoknak ez az elburjánzása azonban egymagában még nem indokolta volna meg az állandó jellegű állami ellenőrzést, nem tette volna annak gyors megvalósítását elkerülhetetlen szükségessé, mert hiszen az ilyen beteg állapotok csak kísérei a nemzet nagy gazdasági betegségének, csak tünetek, amelyek elmúlnak, ha a szervezet megerősödik és egészsége helyreáll. Ezek ellen elégséges lett volna valamely átmeneti jellegű intézkedés is. De kétségtelen, hogy a komoly vállalatok ezirányú érdekeit a törvény és az annak alapján kibocsátott rendelet megvédeni alkalmasak.

Sokkal fontosabb az a másik ok, amely az állami felügyelet kérdését épen most teszi aktuálissá, az t. i., hogy a pénz és vele kapcsolatban az ugynevezett pupilláris biztonságu értékek szinte teljes leromlása életbiztosító vállalatainkat szinte egészen a kezdet kezdetére vetette vissza, megsemmisítvén sok évtizedes munkának és sok előrelátó gondosságból meghozott áldozatnak szinte minden gyümölcsét. Mert aki pl. azt képzelte, hogy 30—40.000 koronás biztosítással özvegyének, kiskorú gyermekeinek megélhetését halála eestére is biztosította, ma keserűen kénytelen úgy érezni, hogy ez az összeg még arra sem elégséges, hogy őket egyszer felruházza. És azok az életbiztosító vállalatok, amelyek úgy érezték, hogy a múltban szerzett erejük felvértezi őket a jövő minden eshetőségével szemben, visszaestek oda, ahol évtizedekkel ezelőtt állottak, amikor építómunkájukat, téglát téglára rakva, meg kellett kezdeniök. Ez az a nagy szempont, amelyből nézetem szerint a kormány mostani akcióját el kell bírálni. Alkalmas-e ...a m. kir. minisztérium 196/1923 M. E. számú rendelete a biztosító magánvállalatok állami felügyeletéről és az ezzel kapcsolatos rendelkezésekről“ arra, hogy a biztosítottak érdekeit megvédje? Ez az a nagy kérdés, amelyre felelnünk kell. Rögtön meg is adom rá a szomorú választ: a rendelet erre nem alkalmas, hanem épen leglényegesebb pontjában alapvető módosításra szorul.

A rendelet maga a német birodalmi törvényre és különösen az 1895. évi osztrák biztosítási regulatívumra támaszkodik, amelynek rendelkezéseit több helyütt szinte szóról-szóra átveszi. Ez magábanvéve nem volna baj, mert hiszen ezek a szabályzatok komoly munka eredményei voltak: de más időkben készültek, mint aminők a maiak. És az

idők azóta olyan tapasztalatokat érleltek meg, amelyekkel azelőtt semmilyen törvényhozó nem számolhatott.

A díjtartalék megállapításának módjára vonatkozó rendelkezésekkel nem akarok behatóan foglalkozni, mert szinte keserű elégtétel számomra, hogy azokat az alapelveket, amelyekért egy meg nem értő közvéleménnyel szemben évtizedeken át küzdöttem, ma az idők szomorú változása rákényszerítette a biztosítási ügyre. Szakemberek tudni fogják, hogy a költségeknek, mint számítási alapnak figyelembevételéről van szó. Ebben a tekintetben csak röviden utalok különösen az 1909-ben Bécsben megtartott nemzetközi biztosítástudományi kongresszus ezirányú munkálataira.

Annál nagyobb nyomatékkal kell a díjtartalékok elhelyezésére vonatkozó rendelkezések elhibázott mivoltára utalnom. Ezek a rendelkezések, bárha részleteikben eltérők is Középeurópa különböző országaiban, lényegükben egy gondolaton alapszanak, az abszolút biztonságot nyújtó tőkeelhelyezés fikcióján. Megint utalnom kell az 1909-i bécsi kongresszusra, amelynek munkálatai messze kimagaslanak minden hasonló kongresszus munkálatai közül és nagyon becses tárházát képezik a biztosítás tudományának, de gyakorlatának is. Bárha Angliában is találkozunk az üzleti doktrinarizmussal, hiszen a gondolkozni nem szerető középszerűségeknek ez a legszilárdabb támaszuk, ott mégis mindig akadtak gondolkozó emberek, akik bölcsen tudtak élni a szent szabadsággal. Ezek közé tartozik az akkor még ifjú Josef Burn, a Prudential Actuary-je, ma intézetének vezérigazgatója, aki a kongresszus idején ennek a legnagyobb angol intézetnek vagyonát kezelte. Az életbiztosítási díjtartalék elhelyezésének kérdéséről írt tanulmányában nem győzi eléggé hangsúlyozni, hogy a tőkeelhelyezés biztonsága nem az egyes, az elhelyezésre felhasznált értékekben magukban, hanem abban a munkában és gondosságban rejlik, amellyel a vagyont kezeljük. Már ő utal arra, hogy a világ legbiztosabb értékének tartott angol Consol is veszteségek forrásává válhatik, míg kockázatosaknak látszó értékek magasabb kamatozásukban a velük kapcsolatos kockázatnak bőséges fedezetét nyújthatják. Nálunk a koronajáradék még névleges koronákban is mélyen lesüllyedt névértéke alá, a hadikölesön névleges koronákban is csak negyedét éri ma meg annak, amennyit annakidején adni kellett érte jó koronákban. Hol van ezekben a pupilláris biztonság? Hol van a biztosítottak, az özvegyek és árvák védelme? Az az életbiztosítás, amely más tőkeelhelyezés esetén valamelyes egzisztenciális alap megteremtésére lett volna elégséges, ma csak arra jó, hogy koldusbotot vásárolhassanak érte... Az új rendelet 13. §-ában megint csak a pupilláris biztonságuaknak vélt értékeket írja elő a díjtartalék elhelyezése céljá-

ból. Kivételt csak a bérházakra vonatkozólag tesz, amelyeket a díjtartalék egytizede erejéig annak fedezetéül elfogad. Pedig épen a mostani idők mutatták meg, hogy vannak reális értékek, amelyek bárha kétségtelenül bizonyos kockázatot rejtenek is magukban, az elértéktelenedésnek még sincsenek abban a mértékben kitéve, mint amennyire az a legbiztosabbaknak hitt értékeknél tényleg bekövetkezett. Ma, amikor pénzünk jövőjéről még semmit sem tudunk, legalább is elhamarkodott dolog ilyen szabályokat felállítani és helytelen az államnak az életbiztosítási díjtartalékoknak olyan értékekben való elhelyezését kötelezővé tennie, amelynek sorsa szorosan hozzá van fűzve a névleges korona sorsához?

Jelezni kívánom még a rendeletnek azt a hibáját, hogy törvényes felhatalmazás nélkül osztrák mintára belenyul a biztosító és biztosított magánjogi viszonyába is, amennyiben az állami felügyelő hivatalnak arrogálja az általános biztosítási feltételek jóváhagyásának jogát és ezeknek a feltételeknek tartalmára vonatkozólag bizonyos tekintetben tételes jogszabályokat is állít fel. Ezeket a jogszabályokat szinte szó szerint az osztrák biztosítási regulatívumból veszi át a rendelet, megfélemlítve arról, hogy az osztrák regulatívumnak kardinális alaptétele a díjtartaléknak ugynevezett nettodíjak alapján való kiszámítása, amivel a mi rendeletünk — mint már említettem igen helyesen, bár csak a viszonyok kényszerűségéből folyólag — szembehelyezkedik.

Doktrinárek és a mai viszonyoknak egyáltalában meg nem felelők azok az ugyancsak idegenből átvett rendelkezések is, amelyek a biztosítottaknak az üzleti nyereségben való részesítésére vonatkoznak. Még a békeidőkben sem győztem eléggé hangsúlyozni azt az önmagában rejlő ellenmondást, hogy a Monarchiában és általában véve a biztosítástudomány terén elmaradt országokban az életbiztosításokat tulnyomó részben állandó díjak ellenében kötötték meg, holott köztudomás szerint ugy a halandóság, mint a tőkék gyümölcsözése és az üzleti költségek az idők folyamán erős változásoknak vannak alávetve. Németországban és Angliában szinte kizárólag az életbiztosításnak azt a formáját művelik, hogy a biztosított részesedik az üzlet eredményeiben. Óvatosságból olyan magasan szabják meg a biztosítás kezdődíját, hogy emberi előrelátás szerint az minden körülmény között elégséges legyen, de a feleslegnek tulnyomó részét valamilyen formában visszajuttatják a biztosítottaknak. Nem mondom, hogy a nyereségyigérgetés ne válhatnék visszaélések forrásává. És tényleg vált is azzá a múltban ott, ahol a biztosító vállalatok nem állottak állami ellenőrzés alatt. Ezek a visszaélések voltak okozói az előbb említett doktrinár rendelkezéseknek, de az állami felügyeletnek épen az volna egyik fontos hivatása,

hogy az egészséges üzleti szabadság megóvása mellett gondoskodják a visszaélések kiküszöböléséről. Az életbiztosítás elmélete ezen a téren még nem alakult ki teljesen, úgy, hogy tudományos és gyakorlati szempontból csak káros, ha megakasztjuk a jóhiszemű vállalatok eslekvési szabadságát.

Különösen hátránycs a rendelet 11. §-ában foglalt az az intézkedés, hogy a kölcsönös biztosító társaságoknál a felesleg egészben csak akkor kerülhet felosztás alá, ha a társaság a biztosítási alapot teljesen visszafizette és a díjtartalékon felül még legalább is a biztosítási alap összegének megfelelő biztonsági alapot gyűjtött. Ez a rendelkezés csak arra alkalmas, hogy kölcsönös biztosító társaságok alakulását a jövőre nézve teljesen lehetetlenné tegye, mert hiszen kétségtelenül drágábbnak kell lennie annak a biztosításnak, amidőn a biztosítottnak még egy biztosítási alapot is törlesztenie kell, mielőtt az üzleti feleslegben megfelelő mértékben részesedhetnék. Már pedig a kölcsönös biztosító-társaságoknak igen nagy jelentőségük van, a német és az angol biztosítás a maga nagy fejlettségét éppen annak köszönheti, hogy kezdetben olyan vállalatok foglalkoztak a biztosítással, amelyek minden önző tökéérdeket kikapcsoltak és csakis a biztosítottak érdekeit szolgálták.

Van a rendeletnek egy olyan rendelkezése is, amely arra vall, hogy szerkesztői még most is benn élnek abban az elméletben, hogy az életbiztosítás nem más, mint takarékpénztári üzlet a rizikó hozzákapcsolásával. Adja Isten, hogy aktualitása a rendelet 16. §-nak ne legyen soha, hogy ne kerüljön minálunk életbiztosító vállalat sohasem csődbe. De ha, amint elismerem, gondoskodni kell erről az eshetőségről is, semmiesetre sem szabad úgy gondoskodni, amint azt a rendelet idézett §-ában kontemplálja, nevezetesen, hogy ebben az esetben az életbiztosítási díjtartalék külön tömegként kezelendő. „amelyből az életbiztosítási szerződések alapján jogosult *egyes felek a csődnyitás idejénkor őket számszerűen megillető részt* a többi csődhitelvezők előtti elsőbbséggel s egymás közötti egyenlő rangsorban követelhetik“. Már huszonöt esztendővel ezelőtt ugyancsak a Közgazdasági Szemle hasábjain cáfoltam ezt a tévedést és más írásaiban is tudományos módszerekkel bizonyítottam be, hogy az egyes biztosítások díjtartalékát megállapítani nem lehet. Ez azóta átment az egész tudományos köztudatba, csak éppen nálunk kísért még, szerencsére csak olyan vonatkozásban, amelyet elhárítani az állami felügyeletnek legelsőrangú hivatása lesz.

Hogy milyen lesz az állami felügyelet a gyakorlatban, azt természetesen meg kell majd még várni. Minden attól függ, hogyan fogják megszervezni az állami ellenőrző hivatalt és a melléje rendelt szak-

tanácsot. A hivatal megszervezése semmiesetre sem lesz könnyű feladat. Mert olyan szakemberekre van szükség, akik egyesítik magukban az elméleti és a gyakorlati tudást. Az elmélet pedig minálunk Magyarországon mindig mostohagyermek volt, amelyre szuverén lenézéssel tekintettek le a gyakorlati élet kisebb-nagyobb fejedelmei. Elsősorban adatokat kellene gyűjteni és a legkirívóbb bajokat orvosolni, egyébként a szakértők nevelésének kell nekifogni, mert bizony ma nagyon kevesen vannak, akiket a rendelet 17. §-ának 1. a) pontja értelmében szakértőül elmernék ismerni. Mert évtizedek óta vajudik minálunk egy biztosítástudományi társaság megalapításának kérdése. Dülőre jutni azért nem tudott, mert alig valaki érdeklődött a kérdés iránt és a magyar biztosításügyre is döntő sullyal ránehezülő osztrák hatalmasok a magyar függetlenség fejlődését még ezen a szerény téren is minden eszközzel megakadályozták. A magyar függetlenség feltámadt. Ugyan lesz-e erőnk az ebből a tényből reánk háruló kötelességeket minden téren teljesíteni?

Altenburger Gyula.

A mezőgazdasági többtermelés okfejtő története és ennek gyakorlati tanulságai.

PÁLYAMŰ-TERVEZET. *)

II. rész: A mezőgazdasági kultúra modern fejlődése.

Németország.

Természeti, gazdasági és szociográfiai ismertetés.

A német mezőgazdaság a XVIII. század végéig a tapasztalatok hagyományai alapján dolgozó primitív foglalkozás volt s legfejlettebb formában mint hármass vetésforgó mutatkozott.

Nagy Frigyes idejében katona beszállásolással kellett a esőkönnyös német parasztokat a burgonyatermelésre kényszeríteni. Az első nagy előhaladást Thaer Albert Dániel (1752—1828) a váltógazdaság s a kapásnövények propagálása révén idézte elő. A burgonyatermelés a könnyű, a répatermelés pedig a nehéz talaju vidékek gazdaságait alakította át, elsősorban azzal, hogy a talaj jó megmunkálását s a gyomok irtását általánossá tette, másodsorban pedig azzal, hogy a szeszfőzés, a keményítőgyártás és a cukorgyártás okszerűen bekövetkezett föllendülése folytán a német mezőgazdaság elszigetelt, ősi földmivelését elválhatatlanul összeolvasztotta az industrializmussal.

Hasonló nagy előrehaladás volt Németország mezőgazdaságában a műtrágyázásnak és a gépek használatának föllendülése. Még a XIX. század elején is csak az istállótrágyát tartották a növénytermelés

*) E tervezet szerzője a két évvel ezelőtt elhunyt Zigány Zoltán, fővárosi gazdasági iskolai igazgató, kit a többtermelési szakosztályunk által kiküldött bírálóbizottság a maga helyenként eltérő felfogásának megállapítása után és még a jelíges levélké felbontása előtt a munka megírásával megbizandónak jelölt ki feltételül kötvén ki egy csomó irányításnak az elfogadását. Itt csupán a II. résznek három fejezetét és a III. részt közöljük.

egyedüli panaceájának, de a kísérleti állomások tervszerű és rendszeres vizsgálatai nagyon kiszélesítették és alaposan felforgatták a német mezőgazdaság régi technikáját. Munkájuk eleinte, Liebig idejében s utána is egy darabig majdnem kizárólag a trágyaanyagok kémiai vizsgálatára szorítkozott. Később botanikai és növényélettani kísérletekkel bővült munkakörük s bakteriológiai kutatásokkal s erjedési kísérletekkel, majd termelő próbákkal is foglalkoztak a növényélet minden tényezőjének elemzésére alkalmas növényházakban. Azután a takarmányozási és állatélettani kísérletekre való állomásokat, végre pedig a kísérleti táblákat és a kísérleti gazdaságokat szervezték. (1906 óta dolgozik a hallei Agrikulturchemische Versuchstation-nal kapcsolatban a Versuchswirtschaft Lauchstädt, de azóta újabb kísérleti gazdaságokat is állítottak.)

Hellriegel a növények nitrogén-táplálkozásáról, Schultz-Lupitz a zöldtrágyázásról és a köztes terményekről dolgozott ki igen értékes kísérleteket. A Legnimoszák és némely hasadó gombák symbiosisának felfedezése tette lehetővé a nitrogén alkalmazásával a talajoltásokat. A nitrogéntermelő és nitrogénpusztító baktériumok vizsgálatai alapján állapította meg Paul Wagner a nitrogén nagy és kis körforgásának elméletét. Ezzel kapcsolatban az istállótrágyakérdés is egészen új tudományos értékelésen ment keresztül. Maercker, Canon-Ellenbach vizsgálatai a salétrom, a kénsavasammonium, a foszfortrágyázás, a meszezés körül, továbbá a talajátalakulások fizikai, kémiai és tenyésztési körülményeinek tudományos vizsgálata érdemlik meg a részletes ismertetést.

E tudományos vizsgálatok és gyakorlati kísérletek alapján mind a növénytermelés, mind az állattenyésztés nagy átalakuláson ment keresztül. Az intenzívebb talajkihasználás lehetősége (a bővebb és megfelelőbb trágyázás, a mélyebb és okszerűbb talajművelés, a kiadósabb növényfélések termelése) maga után vonta az üzemi befektetések fokozását, a 19. század második felében pedig a közlekedésnek soha nem sejtett nagy fejlődése alapján megváltoztatta a német mezőgazdaság jellegét és bevonta azt a világgazdaság nagy folyamataiba.

A majd félszázadon át élvezett magas árak úgy a termésátlagok, mint még inkább a tiszta hozadékot tetemesen fokozták s ez a körülmény a földáruk, a földbérek és a jelzőlogterhek emelkedését idézte elő. A 70-es évek világversenye és a munkabérek nemsokára megkezdődött emelkedése nagy átalakulást okozott a termelő tényezők értékelése körül is. — Werner und Albert: Der Betrieb der deutschen Landwirtschaft am Schluss des 19. Jahrhunderts című könyvükben így vázolják a termelő tényezők rangsor-változásait:

1860-ig: föld — munka — tőke;
 1860—1870-ig: munka — föld — tőke;
 1870—1890-ig: munka — tőke — föld;
 a 20. században: tőke — föld — munka.

A tőke domináló szerepének feltüntetésére alkalmas ez a konkrét példa: Berlin mellett 3000 Morgen silány homokos földön (ára 2—300 márka) összesen 3 millió márka*) volt a tehenészetben, a vaj, túró és sajtgyárban, a szesz-, sör-, keményítő és huskonzerváló gyárakban beruházva. Borjunevelés, marhahizlalás, sertésstenyésztés és hizlalás, baromfi-, galamb-, méh- és haltenyésztés, gyümölcstermelés és konzerválás folyt ezen a birtokon. Gazdasági kisvasútja a birtokot keresztül-kasul behálózta. Minden munkára gép, gép és gép. munkás és igazsálat feltűnően kevés.

E közben tagosítások, mezei uthálózat készítése, az uri terhek feloldása, vízrendezések, telkesítések és talajjavítások, alagesövezés, öntözőcsatornázások stb. folytak országsherte és általánossá vált a mesterséges takarmányozás; a csalamádé, a fehér, a sárga és a kék csillagfürt rohamosan terjedtek. 60—70 évvel ezelőtt a járgányos cséplőgép, a szeckavágó s a forgatóéke voltak a német mezőgazdaság egyedüli gépei; a londoni és a párisi világkiállítások (1851 és 1856) után a gazdasági gépek tizezeit vásárolták a német mezőgazdák.

Az 50-es évek vége felé már a növénybetegségek, azután az állatok ókszerű takarmányozása, a sörtörköly, a szeszmoslák, a répaszelet, majd időről-időre váltakozva a mikroszkop használata a gazdaságban, a hamisítások vizsgálata, a növénynevelés, a gyümölcsértékesítés, a természeti erők (szél, víz, villamosság) motorikus alkalmazása, a városi hulladék értékesítése, a tőzeg használata, trágyalével földalatti perme- tezések kérdései kerültek a német mezőgazdaság érdeklődése körébe és nagyarányú átalakulásokat idéztek elő nemcsak a technikai műve- letekben, hanem az üzem-formákban is. Ma Werner und Albert i. m. szerint a következő csoportosítás szerint célszerű a német mezőgazda- ság üzemi elemzése:

I. Tiszta legelőgazdaságok. (Áradásoknak kitett, nem víztelenít- hető mély földeken, köves altalajon, meredek hegyi területeken.)

II. Mezőfüves gazdaságok: *a*) hegyvidéken, *b*) síkvidéken: 1. a holsteini közbirtokossági gazdálkodás, 2. a meklenburgi irtvány- gazdaságok, 3. a mark-grófsági irtvány-gazdaságok.

*) Aranymárka.

III. Nyomásos gazdaságok: a) háromnyomásos gazdaságok, b) két-, négy- és ötnyomásos gazdaságok, c) egynyomásos gazdaságok.

IV. Váltógazdaság: a) tulnyomóan szem- és iparnövény-termeléssel, b) tulnyomóan takarmány-termesztéssel, c) tulnyomóan mezőgazdasági iparokkal.

V. Szabadgazdálkodás.

E mezőgazdasági üzemekben olyan üzleti szellem uralkodik, olyan könyvelés, ár kalkulációk, jövedelmezőségi kimutatások és nyilvántartások szokásosak, mint bármely ipari és kereskedelmi vállalatban.

A földbirtok-megoszlás statisztikájából kitűnik, hogy Németország tulnyomóan paraszt-gazdaságokból él:

2 hektáron aluli üzeme volt	— — — — —	3,236.367
2—5 hektáron aluli területű üzeme volt	— — — — —	1,016.318
5—20 hektáron aluli területű üzeme volt	— — — — —	998.804
20—100 hektáron aluli területű üzeme volt	— — — — —	281.767
100 hektáron felüli területű üzeme volt	— — — — —	25.061
Összesen:		<u>5,558.317</u>

Ezek közül a 2—100 ha közötti kategóriákra a gazdák 41.7%-a esik, akik a mezőgazdaságilag művelt terület 68.93%-át birják; a számra legnagyobb törpebirtokosok a gazdák 58.2%-át teszik, a művelt területnek azonban csak 5.58%-a az övék; a 0.45%-nyi nagy üzemé végül a földbirtok 25.49%-a. A mezőgazdasági területből 86.11%, vagyis 37 $\frac{3}{4}$ millió ha van a tulajdonos saját kezelésében, ami nagyon kedvező arány.

Az üzemkategorikák statisztikájából célszerű volna ehhez hasonló kimutatásokat szerkeszteni.

Állatlétszám-kimutatás 100 ha-onként:

1911-ben volt	Szarvasmarha	Ló	Sertés	Juh	Kecske
A 2 ha-nál kisebb üzemekben	76	4	253	24	156
A 2—5 ha közti üzemekben	95	7	94	11	13
Az 5—20 ha közti üzemekben	76	13	61	14	4
A 20—100 ha közti üzemekben	57	13	39	25	1
A 100 ha-nál nagyobb üzemekben	33	9	20	62	0.1

Ugyanilyen kimutatás volna szükséges a termésátlagokról, a műtrágya-fogyasztásról, az állati terményekről, a beruházásokról, a forgótékekről, a jelzálogterhekről s a birtokforgalomról.

A földterület művelési ágak szerint így oszlik meg:

szántóföld, rét legelő	— — — — —	74.—%
kertgazdaság	— — — — —	0.76%
szőlő	— — — — —	0.29%
erdőgazdaság	— — — — —	17.52%
beltelek és terméketlen terület	— — — — —	7.43%
		Összesen: 100.—%

A művelt földek területe 49,627.751 ha, amiből a szorosán vett mezőgazdaságra 43,284.742 ha jut. A szántóföldi területből 22.9% az őszirozs, 7.8% a buza 6.2% az árpa és 19.9% a zab. Ezután következnek a kapás- és takarmánynövények; burgonya, répa, lóhere, lucerna részére való 4,238.000 ha terület, amely 10%-a a mezőgazdasági területnek. A szeszfőzés, a keményítő- és dextrin-gyártás, a cukorgyártás ezekkel a kapásnövényekkel és az állattartással együtt mesés méretekben fejlődtek. Ezekről úgy a gazdasági technika, mint az üzemi kalkulációk közkezen forgó adatait behatóan lenne szükséges elemezni.

Végül a szövetkezetekről, a gazdasági egyesületekről, a nagyszerűen fejlett gazdasági szakoktatásról és a kitünő tudományos irodalomról kellene gondos ismertetést adni. Általában az a következetes és rendszeres kulturmunka, amellyel a németek nem egészen egy század alatt a világ legelső gazdálkodó nemzetei közé emelték mostoha viszonyok között tengődött östermelésüket, a leggondosabb figyelmet és a legteljesebb elismerést érdemli meg. Szépen igazolja ez a bámulatos siker, hogy nem rögtön ható esodaszerekkel, hanem széleskörű, az egész népre kiterjedő kulturával emelhetjük fel a magyar mezőgazdaságot is.

Az Egyesült-Államok.

Természeti, gazdasági és szociográfiai leírás az összes államokról összefoglalva, az idián- és a néger-kérdés kizárásával.

A mezőgazdaság történeti kifejlődésében nagyon vázlatosan az első korszakok. 1830—1865 között a nagyon extenzív állattenyésztés és növénytermelés még jobbra csak emberi és állati izomerővel, kézi eszközökkel, szerszámokkal s nagyon kevés géppel folyt. A munka hatékonysága a népek lassu terjedésével együtt apránként fokozódott s az új növényfélések és a jobb fajta állatok is nehezen terjedtek. 1865—75-ig a bevándorlás már nagyjában pótolta a háborus veszteségeket, a nyugat felé vándorlás egyre tartott s az extenzív gazdálkodás folyton, új meg új területeket vont művelés alá. A mezőgazdaság tervszerű organizációjának korszaka azonban csak 1887-től. a mezőgazdasági kísérleti állomásokról szóló törvény megalkotásától számítandó. amikor a washingtoni központi intézet vezetése alatt 46 kitünően felszerelt tudományos állomás rendszeres kísérleti tanulmányok alapján irányította az Egyesült-Államok mezőgazdaságát. Az ugarok kihasználás-

lása, a művelési technika ismereteinek terjedése, új állat- és növényfajták meghonosítása s a régiék nemesítése, a gépek alkalmazásának gazdasági és szociális hatásai, a mezőgazdasági publicisztika ismeret-terjesztő és agitáló munkája nagy mértékben fokozták a nyugatra irányuló vándorlást. Érdekes ennek a modern népmozgalomnak és az ókori népvándorlásnak az ellentétes tendenciája: ez az egyenkénti vagyonszerzésért, amiaz a törzsi megélhetésért történt: az ujkori mozgalom a differenciálódott egyének magánügye, az emborsorsok és érdekek egyformák, de nem közösek: a régi népvándorlás ellenben az ősi, primár-kollektívizmussal, nem csak párhuzamos, hanem valóságos közös célok felé halad s közös érdekért fáradozik.

A földbirtok megoszlása s ennek esekély fontossága. Igen tanulságos és jellemző adat, hogy a nyugat felé irányuló népvándorlás következtében a földárak a keleti államokban — tehát a kulturáltabb vidéken, a nagy piacokhoz közelebb — estek, a nyugatiakban ellenben emelkedtek. — A földbirtok kedvező megoszlásából is kiemelendő, hogy sem a produktivitás, sem a rentabilitás nem mutat okozati összefüggést a földbirtok terjedelmével. A legtöbb farm 100—200 hektár terjedelmű, vannak azonban 1—2 hektáros törpebirtok és 10.000 hektáron felüli nagybirtokok is, az utóbbi szélsőségek nagyjából a keleti államokban fordulnak elő. A kísérleti állomások vizsgálatai és az üzemi kalkulációk alapján az a közvélemény alakult ki a középső államokban (a Mississipp-i völgyében), hogy ezen a vidéken az éghajlat, a talaj s a gazdasági és társadalmi struktúra, meg az összes konjunktúrák legcélszerűbbnek determinálják a 160—240 acre (65—97 hektár) területű farmokat és számtalan példával igazolja az agrár-publicisztika, hogy az acre-onkénti netto-profit leszall, akár nagyobb, akár kisebb lesz ez a terület.

A termelő tényezők vállalati szervezése a mezőgazdaságban. Nagyon elütnek, sőt részben egyenesen ellentétesek az idevágó adatok az európai tényekkel. Pl. az Egyesült-Államok mezőgazdasági üzemeiben fekvő tőke (a jelzőlog kölcsönök leszámításával és az állami földek értéke nélkül) becslés szerint volt

	1890-ben	18.08	milliárd	dollár	9.15	millió	kereső	személlyel:
	1900-ban	22.94	„	„	10.38	„	„	„
	1905-ben	27.5	„	„	11.05	„	„	„
az iparban pedig	1905-ben	13.86	„	„	46.60	„	„	„

Igen érdekesek és tanulságosak továbbá a tőkebefektetések megoszlási arányai, az állati és a mechanikai erők összehasonlításai, a munkabérek összegei és munkabér-átlagok kimutatásai s végül a vagyon és jövedelem-tatisztikái.

A technikai tökéletesítések alkalmazása a mezőgazdaságban. Legfőképpen a talajművelés nagyszerű reformjai, a gépek nagyarányú alkalmazása és az öntözések rendszerei érdemlik meg a magyar mezőgazdaság érdeklődését. A talajművelő eszközök gazdagsága, a szántó, kapáló, porhanyító, boronáló, tömörítő gépek egész sorozatai teszik lehetővé a kontinentális magyar éghajlat alatt oly fontos Campbell-féle talajművelést, ezenkívül a sokféle vető, ültető, átültető, töltögető, öntöző, permetező, kaszáló, arató, gyűjtő, kévekötő, cséplő, rostáló, szelelő, osztályozó, aprító, zuzó, daráló, sajtoló stb. stb. gépekkel együtt hatékonyabbá teszik az emberi munkát és a termelés fokozódásához képest egyre növekvő munkáshiányt is sokban enyhítik.

A mezőgazdasági termelés ága közül részletesen ismertetendő a gabona-, a főzelék-, a zöldség- és a gyümölcstermelés, még pedig az utóbbiaknak úgy a szabadföldi, mint a melegágyi és üvegházi termelőmódjai is. A növénytermelési ágak közül különösen fontos reánk nézve az állatélelmezés terményeinek, legfőképpen a takarmány-növényeknek az előállítása. A korreláció, amely a növénytermelés és az állattenyésztés között úgy technikai, mint üzemi tekintetben általánosan uralkodik, kétségtelenül igazolja azt az elvet, hogy a mérsékelt éghajlat mezőgazdaságának a takarmánytermelés az alapja. Az Egyesült-államok mezőgazdasági politikájukban ezt a vezető gondolatot a legvégső következtetésig annyira alkalmazzák, hogy pl. évtizedek óta mind az öt világrészben utaztatják mezőgazdasági szakértőiket, hogy a száraz klímát jól bíró, bőven termő és tápláló takarmánynövényeket keressenek hazájuk számára. — Ezt a növénytermelő ágat az éghajlati és talajbeli magyar hasonlóságokat meggondolva, a legnagyobb gonddal óhajtja pályázó épen itt ismertetni.

Az állattenyésztésből a szarvasmarha, a ló és a sertés tenyésztésének, hizlalásának és üzemi hasznóvételének (igázás, tejelés) részletes ismertetése szükséges. A teljes legeltetés, a teljes istállózás és a vegyes üzemi rendszerek, továbbá az állatfajták honosítása, kitenyésztése és keresztezése nem mint önmagukban véve jobb, avagy rosszabb üzemi eljárások értékelendők, hanem azon szerepük demonstrálandó, amelyet az adott konjunkturák között leggazdaságosabban tudnak betölteni. Az amerikai viszonyok között is legjobban mutatkoznak az optimum jelenségek az állattenyésztésben.

A mezőgazdasági üzemekben nálunk szokásos mellék-foglalkozások közül a baromfitenyésztés, a házinyulstenyésztés és a méhészet ismertetendő.

Az üzem típusok gazdag változatai közül mennél többfelének az ismertetése lenne célszerű. A tanulságok már azzal kezdődnek, hogy az

egy-egy birtokokat az államok mindig egy tagban és nagyjában derék-szögű, hosszában-széltében egyméretű terjedelemben hasították ki s a tulajdonosok rendesen körülkerítik birtokaikat. Az épületek a birtoktest, a farm közepén vannak. A farmer, akár tulajdonos, akár bérlő, üzemtervet állít maga elé. Pl. a farmon termelt takarmány és szemtermés felhasználásával a farmer tejelő teheneket tart és sertéseket tenyészt; a tejet, a borjúkat és a malacokat eladja. Egy másik sovány állatokat vásárol s ezeket a farmon termelt növényekkel gyorsan felhizlalja stb. A kalkulációk oly körültekintéssel készülnek, hogy még az állatok vízszükségletének fedezésére is előirányzatot számítanak. (Pl. a napi szükséglet lóra, szarvasmarhára 10—14 gallon, bikára 8—12, disznóra 2—3, juhra 4—6, emberre 7—25 gallon, a vízfogyasztás nagysága szerint ítélik meg bizonyos fokig az illető háztartás előkelőségét.) Egy-egy tőkeberuházására ime néhány típus-csoport:

A beruházás címe:	9 gabona-farm átlagai		24 vegyes-farm átlagai		14 tejpgazd.-farm átlagai		Aerenkénti befektetés földérték nélkül dollárban vegyes tejpgazd. farmokon	
	öss esen dollár	0/00	összesen doll.	0/00	összesen doll.	0/00		
Föld ára és a meliorációk	2285	1000	7935·87	1000	15.965·71	1000	—	—
Gazdasági épület-tőke	620	271	2088·04	263	2554·65	160	9·76	10·85
Lakás-tőke	—	—	1754·35	221	2171·43	136	8·20	9·28
Szerelvények, gépek	133	53	1019·35	128	1297·14	81	4·76	5·52
Élő leltár	536	236	1342·31	169	4060·28	254	6·27	17·28
Összesen:	3574	1560	14.139·92	1781	26.049·21	1631	28·99	42·93
Üzemi kiadások	391	172	1725·63	217	2119·20	133	8·06	9·02

Mennyi elemzésre váró érdekes kérdés! Pedig ezeket még tetemesen fokozza a jövedelmezőségi adatok sorozata, amelyből kiemelkedik az a tény, hogy a legnagyobb netto-jövedelmeket minden csoportnál azok a farmok adták, amelyekben legnagyobbak voltak az üzemi kiadások, ellenben a jövedelem nélküliekben voltak legkisebbek a kiadások.

Beható leírásokat érdemelnek magyar szempontból a gabona-termelő, az állattenyésztő, a hizlaló, a tejpgazdasági, a baromfitenyésztő (a billiós ipar!), a gyümölcstermelő s a kertészkedő farmok és üzemek, végül a konzerváló műveletek házi és gyári üzemei.

A mezőgazdaság bekapcsolódása az áruforgalomba. A middelman-ebnélben és gyakorlatban. Az áruforgalom szervezése és a közlekedő vállalatok zsaroló tarifapolitikája. A vasutak mentén és a folyók partján a kitünő gabona elevatorok és áruraktárak, ahol rostálják, osz-

talyozzák és zsákok nélkül, usance-minőség szerint számlázva kezelik az összes nyersterményeket. A beszerző és értékesítő kooperáció mezőgazdasági szervezetei. A mezőgazdasági hitel problémái és intézményei.

A mezőgazdasági szakoktatás, a publicisztika, a farmerek kulturális berendezkedései, a magánkezelésben levő sürgöny, telefon, a mezői utak, a társaskoeci-járatok, a vándor-könyvtárak, a vándorképtárak.

A törvényhozási és közigazgatási támogatás és ellenőrzés. — Röviden ismertetendők a „*Tree acres and liberty*“ mozgalom politikai és gazdasági törekvései.

Hollandia.

Természeti, gazdasági és szociográfiai leírása.

A földtulajdon megoszlása; az 181.146 birtoktest közül, amelyeknek összes területe 1.835.620 hektár. (1903 év)

5 ha-on alul van	50.6%
5—50 ha területű	47.7 ..
50—100 ha területű	1.7 ..
100 ha-nál nagyobb	0.1 ..

A „paraszt“ név a maga nyers őszinteségében megtartotta ősi tisztes jelentését és a Köterbauern, a Herrenbauern, meg a Pachtbauern között semmiféle társadalmi osztálykülönbség nincsen, valamennyien egyforma s nem kiesinylendő szakképzettségű mezőgazdák. Az állandó munkások, a szolgák, a szolgálók, a napszámosok, a női- és gyermekmunkások kereseti és jogviszonyai ismertetendők. A mezőgazdasági technika fejlődéséből részletesebben a terméketlen földek meliorációjának és a vízműveknek nagyarányú munkálatai tárgyalandók. A „*Departement van Waterstaat. Handel en Nijverheid.*“ (Deus mare, Batavio autem litora fecit.) A műtrágyák és a műtakarmányok fokozatos terjedése.

A kapitalizált mezőgazdaság és a munkáshiány. A mezőgazdaság termelőágai: a gabonatermelés, a gyökér- és a hüvelyes növények, a takarmánytermesztés, a kertészeti különleges kulturák; a haszonállatok tartása, az állattenyésztés; a tejgazdaság, a vaj- és sajt készítés házi- és vállalati üzemei, a margarin-kérdés.

Ezeknek a gazdasági ágaknak tulnyomóan kisüzemi terjedelmük van és ennek, valamint fejlettségüknek föltüntetésére a bennünket érdeklő gazdasági ágakról ilyen statisztikai adatokat kellene részletezve összeállítani.

Mindenekelőtt a kertészet viszonyait foglalja össze ez a táblázat:

A kertészet neme:	Az üzemek száma területük szerint									Ösz- szesen	Az összes üzemek	Egy- egy üzem átla- gos
	1/4—1/2	1/2—1	1—2	2—3	1/3—3	3—10	10—50	50-nél több	3-nál több			
hektáron dolgozott											Az	Egy-
Saját használatra mellékfoglalkozásul										üzemek	területe ha	?
Főzélék és magter- melő kertészetek	2317	2365	2638	1216	8536	1425	—	—	1425	9961	16822	1'69
Virág-kertészetek	444	124	50	16	634	12	—	—	12	646	407	1'58
Virághagyma- tenyésztők	375	213	247	152	987	212	38	1	251	1238	3123	2'52
Gyümölcs-kerté- szetek és faiskolák	306	348	191	91	936	98	15	1	114	1050	216	820'57
	3442	3050	3126	1475	11093	1747	53	2	1802	12895	72329	3'25

A kertészetek jövedelmezőségére jellemző ez a holland közmondás: „A jó Isten táplál bennünket egész évben, de hat héten át lakomákat ad nekünk.“ Ez a lakomás hat hét a barack- és szőlőérés ideje. A kerti termények konzerválása nem igen szokásos Hollandiában.

Részletesebben kellene még a szarvasmarhatenyésztést és a tejgazdasági üzemeket, úgy technikai mint gazdasági szempontokból ismertetni. Az állatlétszám kimutatás szerint a szarvasmarhák közül (1913)

tenyészállat	—	—	—	—	—	18.225	drb
növendékállat	—	—	—	—	—	607.794	„
fejős tehén	—	—	—	—	—	975.397	„
bizó állat	—	—	—	—	—	63.412	„
járomos ökör	—	—	—	—	—	2.247	„

összesen: 1,667.075 drb

Ez a kimutatás bizonyítja, hogy a tenyészállat-tartás és a fejős-tehenészet a hollandi szarvasmarhatartás legfontosabb ágai. Az országban kitenyésztett különböző tájfajták nagyszerű öröklődő tulajdonságokat mutatnak. Itt van egy frieslandi típusos adat-gyűjtés kimutatása a tejelés megvilágítására:

A más-más vidéken tartott tehenek :	A tejhozam	A zsír-tartalom	A vajhozam	A fejési napok száma
A sovány agyagtalajon 21 tehén átlagai	4851 kg.	3'37 ⁰ / ₁₀	176'89 kg.	311
Ezek között a leg- { Blas Wokje	7545 „	3'11 ⁰ / ₁₀	2'2'48 „	420
jobb 2 tehén adatai { Blas Zwartje	7739 „	3'76 ⁰ / ₁₀	316'82 „	387
Közepes agyagtalajon 29 tehén átlagai	4446 „	3'30 ⁰ / ₁₀	158'62 „	295
Ezek közül a leg- { Ketelaar I.	6239 „	3'33 ⁰ / ₁₀	224'7 „	358
jobb 2 tehén adatai { Zwarte Roosje	6526 „	3'16 ⁰ / ₁₀	222'16 „	361
Nehéz agyagtalajon 22 tehén átlagai	4176 „	3'18 ⁰ / ₁₀	143'37 „	303
Ezek közül a leg- { Neger IV.	5198 „	3'28 ⁰ / ₁₀	184'— „	293
jobb 2 tehén adatai { Bontje	7081 „	2'90 ⁰ / ₁₀	220'— „	310
Láptalajon 23 tehén átlagai	3725 „	3'20 ⁰ / ₁₀	128'58 „	302
Ezek közül a leg- { Liba II.	4513 „	3'36 ⁰ / ₁₀	164'— „	341
jobb 2 tehén adatai { Witte Eel I.	4713 „	3'84 ⁰ / ₁₀	197'29 „	339

Az átlagok is, de még inkább a legjobb példányok adatai a jó tartásnak és gondos szelekciónak kiváló tanúságai. Az 1904. évi állategészségügyi törvényben minden tuberkulotikus tehén teljes értékű megváltását vállalja magára az állam, hogy e fontos gazdasági termelésnek az alapját, az egészséges állatállományt biztosítsa. Ugyanez a gazdaságpolitikai elv diktálja továbbá a hollandi tejgazdaságnak állami, szövetkezeti és egyesületi ellenőrzését is, úgy hogy a magángazdasági szabadság számos közérdekű korlátozást kénytelen eltűrni. E fontos gazdasági foglalkozásnak fejlettségéről és állapotáról ilyen adatok feldolgozása volna szükséges.

Az értékesítés módja	Nyers tej 1000 k g . - o k b a n	Feldolgozva	Értékek 1000 M-ban
Feldolgozatlanul fogyasztásra, hizlálásra és margaringyártásra	745.028	745.028	51.152
A gazdaságokban			
vaj gyanánt	537.150	26.180	41.888
sajt „	566.567	44.543	38.739
Együtt	1,103.717		80.627
Gyárakban			
vaj gyanánt	317.550	30.912	61.824
sajt „	378.576	25.765	11.362
Együtt	696.126		73.186
Tej gyanánt	745.028	745.028	51.152
Vaj „	854.700	57.092	103.712
Sajt „	945.143	70.308	50.101
Összesen	2,544.871		204.965

A többi mezőgazdasági iparok közül még a cukorgyártás, a burgonyaliszti-ipar és a szalmapapir-gyártás ismerttetendők.

A hollandi közigazdaság-politika az intenzív kisbirtokban látja az állam fenntartó erejét; ez ad sok embernek munkát s ez viszi előbbre a kulturát. Éppen ezért volna reánk nézve éppen most, a demokratikus földbirtok-politika kezdeményezése idején igen tanulságos ennek a tipikusan kisparaszti államnak mezőgazdasági modernizálódása. Az átalakító folyamat megindítója és hajtóereje kétségtelenül a gazdasági krízis volt, ami — fájdalom — nálunk sem hiányzik; de a gazdasági föllendülés egyetemes haladásából tanulnunk kellene. Az egyéni kezdeményezések sikereit legjobban mutatják a szövetkezeti tevékenységnek gazdag eredményei; leirandók volnának a hitel-, a beszerző- és az értékesítő-szövetkezetek, a tejszövetkezetek, a tenyésztő, a biztosító és az ipari szövetkezetek. Mindezekben kiemelendő a szövetkezeti kötelekeknek az egyes gazdákkal szemben biztosított ellenőrző és intézkedő joga,

amely szerint az áru-minőség javítása érdekében az egyes üzemek gazdasági szabadságát korlátozhatják. (Tenyészállatok beszerzése, a párosítások, selejtezések, takarmányozás, istállórendtartás, fejő-próbák, zsír-meghatározás, stb.)

A mezőgazdasági üzemek morfológiája; kisüzem, nagyüzem, föld-árak, eladósodás, bérletek, kapitalizálódás. A produktivitás és rentabilitás kérdései. Az utolsó 30 év történetében ez a két párhuzamos folyamat jellemzi a holland mezőgazdaság határozottan mutatkozó átalakulását: egyfelől a nagyobb üzemek folytonosan kisebb és kisebb gazdaságokra hullanak szét; másfelől pedig a nagybirtokosok kezéből egyre inkább és inkább a kapitalisztikus bérlők kezébe kerülnek a gazdaságok. Így egy kivonat a statisztika adataiból:

Évek:	Az 1—5 ha-os üzemek száma	A 100 ha-nál nagyobb üzemek száma
1888-ban	74.589	217
1893-ban	77.767	204
1898-ban	80.279	195
1903-ban	91.424	184

Tehát 15 év alatt 17.000 törpegazdasággal több!

A bérletek szaporodásáról szól ez a kimutatás:

Évek:	A bérletek száma	%-a
1883	68.424	41,5
1893	71.155	42,5
1898	73.460	43,3
1903	82.421	45,5

Tehát 15 év alatt 14.000 bérgazdasággal több!

Az apró birtokok szaporodása leggyorsabb a homoktalajon, ellenben a lápföldi és mezősi talajokon (Marschboden und Weideboden) a bérletek szaporodnak nagyobb mértékben. A bérlők száma ugyan az egész országban emelkedik, aránylag azonban a legnagyobb az emelkedés a 100 hektárnál nagyobb üzemek között s általában a mezőgazdasági termények rohamos olcsóbbodása idején, 1894—95 között következett be.

Birtok-kategoriák	A birtokosok száma		
	1888-ban	1903-ban	(+) szaporodott; (—) fogyott
1—5 hektárig	74.589	91.424	+ 16.835 = 22,5%
5—10 „	34.088	34.693	+ 605 = 1,78%
10—20 „	30.004	29.772	— 232 = 0,77%
20—50 „	22.422	21.986	— 436 = 1,94%
50—100 „	3.558	3.087	— 471 = 11,8%
100-on felül	217	184	— 33 = 15,2%

A közép és a nagybirtokoknak ez a felaprózódása csak akkor kedvező jelenség, ha az új birtoktesteket bőségesebb befektetésekkel, több munkával és nagyobb szakértelemmel művelik, pl. ha valamely 40 ha-os legelőgazdaságból 20 kis kertészet lesz. Az átalakulás azonban nem ilyen örvendetes egyszerűséggel megy végbe; a ritkább esetek közé tartozik, hogy a mezőgazdasági ninesetlen munkások emelkednek föl az önálló gazdák sorába, a tipikus tömegjelenség az, hogy az egykori nagyparasztnak a fia kisbirtokos, az unokája pedig törpebirtokos vagy bérlő lesz. Ez pedig nem kedvező folyamat és kétségtelen bizonyítéka annak, hogy a kedvező látszat ellenére organikus nagy bajjal állunk szemben. A nagy termésátlagoknak, illetőleg a kisbirtokokon általában mutatkozó magasfoku produktivitásnak kettős alapoka van: egyfelől a parasztesalád összes munkaerejének — a női és a gyermekmunkának is — kiméletlen kizsarolása, másfelől az egész parasztság alacsony életigényein, valóságos nemzeti nélkülözésen épül föl a sokszor káprázató produktivitás. Lóriának a „*reddito indistinto*“, vagyis az el nem határolt jövedelem zavaró jelenségeiről írott fejtegetései világosítják fel legjobban azt a tényt, hogy a holland kisparaszt-esaládnak egész életre szóló over-workingja vakon beleszór a mezőgazdaságba sok többletmunkát és lemond a ruházkodásnak, az ételmezésnek, a lakásnak és a kulturának igen minimális igényeiről is. Így látszik aztán a holland kisbirtok olyan fölényesnek a nagyobb üzemekkel szemben. Ennek a látszatnak azonban nagy ára van s az a hollandi népies életelv: „*sokat dolgozni és keveset enni*“ nagyon örömtelen perspektívát kínál esérébe a súlyos és értékes áldozatokért. A holland mezőgazdaság egyik legalaposabb ismerője, akit szűkebb hazájában a „parasztkirály“ hódoló nevével tisztelt meg népe, úgy fejezte ki ezt a tragikus állapotot:

„*De boerderij gaat vooruit, de boerenstand achteruit*“;

azaz a földművelés emelkedik, a parasztság süllyed. Mindezek a jelenségek előfordulnak másutt is, valahol csak nagyobbarányu morfológiai változások történnek a mezőgazdasági üzemekben; Hollandia azonban különösen részletes és hűséges statisztikájában oly világosan elénk tárja ennek gazdasági, technikai és szociológiai körülményeit, hogy ezek beható elemzéséből éppen a mi jelenlegi helyzetünkben igen értékes tanulságokat merithetünk.

III. rész. Tanulságok és teendők.

Magyarország természeti, gazdasági és szociográfiai leírása.

A mai gazdasági állapotok részletes ismertetése céljából kimutatók készitendők a következőkről:

Az ország földjének statisztikája a terjedelem, a tulajdonjog, a bérletek s a jelzálog-terhek feltüntetésére.

A mezőgazdasági terület a művelési ágak szerint.

Az évi termések főösszegei és hektáronkénti átlagai.

Az állatlétszám kimutatása a mezőgazdasági területhez arányítva.

A termés-mennyiség és az állatlétszám a lakosság számához arányítva.

Ugyanaz a birtok-kategóriák szerint.

A mezőgazdasági munkabérek kimutatása.

A terményárak és a husárok kimutatása.

Az állati és növényi termények külkereskedelmi forgalma.

A mezőgazdasági vámok összefüggése a nyerstermények piaci áraival és a földárakkal.

A produktivitás és a rentabilitás kimutatása a birtok-kategóriák szerint.

Ezekután a fentebbi és a II. részben a külföldi államokról közölt hasonló természetű adatok alapján tárgyalandók lennének a következők:

1. *A birtokpolitika.* A többtermelés célzatából indulván ki, a birtokpolitika csakis a legrentábilisabb üzemkategoria kedvezményezéséből állhat. Általában a mezőgazdasági iparokkal átszőtt szövetkezeti kisbirtok a minőségi termelés legsikeresebb alakzata, ennek nagyarányú elterjedését azonban a magyar népműveltség alacsony színvonala akadályozza, úgy hogy ebben az irányban csak szórványos sikereket remélhetünk. A nagybirtokok között a tőkével bőven rendelkező, nagyon beltelkesen művelt üzemek boldogulnak, tehát általános elv gyanánt ezek intenziválódását kell kívánnunk és előmozdítanunk. Megvilágítandó a feudális eredetű és a kapitalisztikusan koncentrált nagybirtokok ellentétes gazdasági jelentősége és kimutatandó, hogy ezek a földek, (kötött birtokok és rosszul felszerelt nagybirtokok), amelyeket a bankok vásárolnak és bérelnek, mai viszonyaink között úgy sem válhatnának kisbirtokká s így az ilyen birtokok indusztriálódása a nemzeti termelés szempontjából kívánatos és előmozdítandó. A mai magyar viszonyok között úgy a magángazdasági, mint a közgazdasági érdekeknek legjobban meg tudnak felelni a saját kezelésben lévő 1000 hold körüli magánüzemek.

Amikor egyfelől kimutatjuk, hogy a kisbirtok társadalomgazdasági tekintetben mennyire felülmulja a nagybirtokot (pl. a nagybirtok Fejérmegyében az egész terület 63%-a s ott minden 1000 hektár szántóföldre 81 lakos esik, Brassóban ellenben a nagybirtok csak 2.4%, az

1000 hektáron élők száma pedig 247; Németországban a fél hektárnál kisebb gazdaságok minden 100 hektárján 560 ember, a 100 hektárnál nagyobb gazdaságokban pedig ugyanakkora területen csak 18 keresi meg a kenyerét,) ugyanakkor nyíltan ki kell mondanunk, hogy a földosztás-jellegű, korlátlan parcéllázás a termés-esökkenés rémével fenyegeti az országot. Helyénvaló azt tárgyilagos érvekkel igazolni, hogy

2. *A tagosítás.* Az 1908. évi tagosítási törvény a kezdeményezést a birtokosok kezében hagyta meg s ennek a következménye az, hogy azóta az első 10 év alatt mindössze 120 községben tagosítottak, ellenben a községek 77%-ában még meg sem kezdték a munkát. Ha így haladunk, épen 375 év alatt leszünk készen. Pedig az orosz paraszt-birtok példája világosan megmutatja, mit jelent a kisbirtokok tagosítása. 1877—1905-ig az orosz parasztbirtok 30 millió hektárral gyarapodott: (az egész Magyarbirodalom területe 32.5 millió hektár!) 1905 után pedig 40 millió hold parasztbirtokot tagosítottak s pár évvel később már buza-termésének nagy emelkedése mutatta ennek hatását. A tagosításra tehát törvényes kényszert kell alkalmazni.

3. *A vízrendezés.* Az egész világon páratlan terjedelmű ármentesítésünk már közel van a befejezéshez, ellenben a kisebb vízfolyások és főleg a vízhasznosítások terén még nagyon sok olyan teendő van hátra, amelyből a mezőgazdasági üzemeknek nagy hasznaik származnak. A törvényes kényszer azonban itt is szükséges. Ismertetendők volnának itt a francia- és a németországi öntöző rendszerek, az amerikai (és nem az együgyű, tökéletlen bolgár) elárasztó öntözések, a német permetező kocsik és az angol földalatti trágyalé-öntözések.

4. *A földművelés.* Mindenekelőtt vezető szempont gyanánt szükséges kitűznünk azt, hogy a többtermelésnek nemesak technikai, hanem üzemi ismeretei is figyelmet kívánnak. A közérdek igazolandó joga alapján pedig nyíltan állást kell foglalni a szabad gazdálkodás törvényes korlátozása mellett. Ismertetendők az okszerű gazdasági beosztás különböző üzemszervei. Mindezeket, valamint az ezutáni technikai ismereteket is csak felsorolva és a többtermelés szempontjából mérlegelendő sajátságaikat kiemelve szükséges tárgyalni, mert ez a munka nem oktatószerepet óhajt betölteni, hanem szakemberek részére közvetít mérlegelendő tényeket és elméleteket.

Oppenheimer szerint (Theorie der reinen und politischen Ökonomie) kifejtendő, hogy amióta az emberek mezőgazdaságot folytatnak, a nagybirtokosok csak úgy, mint a kivesények elsősorban mindig birtokaik növelésére, nem pedig az üzem intenziválására törekedtek és érdekeiknek is valóban ez felelt meg jobban. Valamely művelés alatt álló

területen minden újabb befektetés, nagyobb tőke és több munka, kevesebb termés-többletet képes előidézni, mint az előző hasonló befektetés. Amit sokszor földéhség, elmaradottság, lustaság, urhatnámság címén paraszti hibáknak rónak föl, tulajdonképen szigoruan megegyezik a Ricardo-törvénnyel: ez ellen tehát nem volna eredményes a küzdelem. A belterjesség lehetősége, illetőleg szükségessége tehát csak az új földszerezés lehetetlenségénél kezdődik. Tárgyalandók az intenziválás indikái.

Kifejtendő, hogy a talajkimerülést

a) a növénytermelés reformjával,

b) az állatállomány szaporításával

lehet orvosolni. A Campbell-művelés a tarlóbuktatással, az őszi mélyszántással, a gyakori porhanyítással és kapálással az altalaj víztartalmának védelmére és a gyomirtásra törekszik. A fekete ugar körülbelül 2 millió területe helyett is takarmánynövényeket termelünk. A nyomásos és a hármasszorgású gazdálkodásról térjünk át a norfolki s. a több forgós rendszerekre, meg a szabad gazdálkodásra. A mélyművelés mellett tetemesen több trágyát használunk s állatállományunkat erősen növeljük. A műtrágyák hasznait nagy körültekintéssel és árkalkulációkkal kell igazolni. A talaj jobb művelése, erősebb trágyázás meghosszabbítja a tenyészet idejét és tetemesen fokozza a termés mennyiségét. A vetőmag termelése és nemesítése, a kötelező pácolás. Rétek, legelők művelése, trágyázása, gondozása. Kerti művelés. Zöldség-, gyümölcs-, virág-, magtermelés és az ipari növények fölkarolása. Mindezen munkálatok közben a célszerű gépek állandó alkalmazását igazolja a munka jobb és olcsóbb volta, ámbár a mezőgazdaságban nem föltétlenül diktálja a gép. Németországban kereken 25%-kal több munkát fordítanak a föld megművelésére, mint nálunk s ez a többlet-munka a jobb trágyázással stb. együtt 65—70% többtermést hoz. A német munkás 2.5 hektáron termel annyit, mint a magyar 3.25 hektáron. Nemesak több termést, hanem több embert is jelentene tehát ez a jobb művelés.

5. Az állattenyésztés. Marha-állományunk erős apadásának okai voltak a legelőfeltörések, a vámpolitika árdrágító hatása, amely a gabona-árakkal együtt a takarmányokat is megdrágította és végül a tőkeszegénység, mert a kiscgazdák nem tudták kivárni az állattartás jövedelmét. Ezek a bajok orvoslandók s állattenyésztésünkben fel kell hagynunk a külföldi tenyészállatok behozatalával s rá kell lépünk a hazai kitünően akklimatizálódott fajták olyan kitenyésztésére, amelyen következetes tenyésztő munkával a nyugati mezőgazdaságok olr nagy-szerű eredményeket értek el. Fölkarolandók a tenyésztési irányok sze-

rint differenciálódó állattartás érdekei s a közismert célokon kívül behatóan ismertetendő a lefejő juhászat fontossága. Az apró jószágok közül a baromfi tenyésztése és hizlalása, a méhészet s a haltenyésztés nemcsak mint mellékfoglalkozások, hanem mint igen jövedelmező nagyüzemek, a nagyszerű külföldi példák nyomán tárgyalandók.

6. *Kötelező védekezések* állapotandók meg úgy a növénytermelés, mint az állattartás érdekében és ezek a legszigorubbán végrehajtandók, elmulasztásuk pedig kártérítéssel kívül súlyos büntetéssel járjon.

7. *A kísérletek ügyét* az egész vonalon tervszerű következetességgel ki kell fejleszteni. Ne csupán a laboratóriumi és a tenyésztési kísérletekre szorítkozzék a tudományos kutatás, hanem az egyes üzemtipusokban is próbálja ki a gazdasági alkalmazhatóságokat.

8. *A munkás- és a cselédkérdés* demokratikus megoldása, azonban az üzemi autonómia és a haszonban való részesedés minden kísérletezése nélkül. Ez utóbbi érdekek képviselőit a mai viszonyok között még az ipari munkások iskolázott szervezeteivel sem sikerült megoldani.

9. *A tűz-, jégkár és állatkár kötelező állami biztosítása* a kívánatos végeél, ennek előmozdítása tehát fölkarolandó.

10. *A mezőgazdasági hitel* nemcsak a jelzálog-, hanem a forgótőke-szükséglet ellátására is szervezendő.

11. *A mezőgazdasági szakoktatás* az alsó-, közép- és felsőfokú szakiskolák reformjával és kiterjesztésével, továbbá az iskolán kívüli ismeretterjesztéssel mozdítandó elő. E célra azonban nem csupán rendszeres és tervszerű elméleti szakoktatást, hanem kísérleti telepeken és mintagazdaságokon gyakorlati bemutatásokat is kell nyújtani. Általában szakítani kell azzal a kapkodó, esetlegességeken bukácsoló téli tanfolyamokkal és előadásokkal, amelyeken sem az oktatáshoz, sem a mezőgazdaság elméletéhez nem értő dilettánsok untatják, vagy szóragoztatják az épen összevetődött közönséget s megnyugtattják a társadalom lelkiismeretét, hogy ott valami hasznos dolog történt a magyar nemzeti gazdálkodás érdekében. Szakismeretek, szorosán a célhoz szabott szakkönyvek, tudományos folyóiratok, naptárak terjesztése céltudatos következetességgel; nem pedig jóakaratu papok, jegyzők, tanítók s gazdatisztek laikus dilettáns szereplése kell erre a nagy célra.

12. *A mezőgazdasági gépjáratás* olyan fölkarolását volna szükséges biztosítani, amely ne csak a külföldi gépminták szolgálai másolásá-

val, hanem a magyar szükségleteknek és viszonyoknak megfelelő gépek előállításával is foglalkozzék.

13. *A nyerstermények feldolgozása*, hogy a mezőgazdasági kémiai iparok, a malmok, a szeszgyárak, a cukorgyárak stb. mellékterményeiket is itt értékesítsék takarmányul és trágyául.

14. *A vám- és a közlekedési politika* visszásságainak rövid ismertetése után a műutak, vasutak, mezei és gazdasági kisvasutak, teherauto-járatok fontosságát, a víziutak nagy elhanyagoltságát és a tarifakérdéseket volna célszerű behatóan ismertetni.

15. *A kereskedelem* munkájának méltánylása után a szövetkezetek árügyítő és osztályozó hivatását, a gyors betakarítás és a szárítás technikai műveleteire szükséges tárházak, közraktárak, elevátorok, silók építését igazoljuk. Ismertetendők volnának Hoffmann és Delbrück vizsgálatai a szemtermés oxigén-felvétele folytán előálló száraz anyagvesztésről s a magvak sütő és esirázó képességének egyidejű romlásáról. Az élőállatok s a gyorsan romló élelmiszerek szállítás-módjai.

16. *Az adóreform* kérdései mint a földbirtok- és az üzemeloszlásnak, továbbá a belterjesség fokozásának kényszereszközei kimerítően ismertetendők.

17. *Állami beavatkozások.* a) Birtoktestek kisajátítása és ujra kiosztása ellenszolgáltatással vagy ingyen. A gazdaság- és a jogtörténet számtalan tanúsága szerint az államnak ilyen beavatkozása csak azokban az esetekben jár sikerrel, amikor ugyanez a birtok-megoszlás a szabadforgalom mellett is létrejött volna. b) A kívánatos birtoktípusnak enyhébb, a nem kívánatosnak súlyosabb megadóztatása, pl. a tényleges és nem holdankénti átlagos hozadékra vetett adó, az abszентizmus adóztatása, a progresszív földadó stb. mindig az illető korszakban legproduktívabb üzemtípusoknak kedvez; ellenben a mai magyar adórendszer épen ellenkezően valóságos megfordított szelekciót végez, t. i. konzerválja a legmeddőbb s bomlasztja a legproduktívabb üzemtípusokat. c) A birtokforgalom korlátozásai, t. i. az egyesítési, átruházási, feldarabolási és megterhelési tilalmak kivétel nélkül mind károsak s a többtermelés érdeke föltétlenül a forgalom szabadságát követeli.

Az állami beavatkozások ellenben tervszerű gazdaságpolitika keretében a fentebb felsorolt pontozatokat hatásosan realizálhatják és különösen a népnevelés színvonalának emelése által a többtermelés legelső, nélkülözhetetlen alapföltételét teremthetnék meg. Ha megnézzük a világ búzatermelését feltüntető statisztikai kimutatásban a 10 q átlagon felül termelő államokat, azt fogjuk találni, hogy azok kivétel nélkül a

legmagasabb népműveltséggel bíró nemzetek, ehenben hiányoznak közülük a legtermékenyebb s legjobb éghajlatu országok. Egyfelől a mostohás viszonyok közt élő Norvég- és Svédország, Anglia, Svájc, Dánia, Németalföld, Németország és Belgium; másfelől Portugália, Görögország stb. De nálunk Magyarországon még a megyénkénti termés-átlagok is a népműveltség domináló fontosságát igazolják, sőt az OMGE 1916. évi többtermelési országos értekezlete is a népkultúra alacsony fokával magyarázta a termés ki nem elégitő voltát. Végül hivatkozhatunk arra a tényre, hogy a történelem minden szakában olyan termelő módok fejlődtek ki, amilyeneknek létrehozására az illető korok emberei képesek voltak: e képességük mértéke pedig lelki működésük kisebb, vagy nagyobb fejlettségétől függött.

A magyar népműveltségnek különös fontosságát igazolja a többtermelés szempontjából a következő kis statisztika. Magyarországon teremt a különböző üzemekben az összes termésből:

	a 100 kat. holdas	
	felüli	aluli
	üzemekben	
buzából	27.2%	72.8%
rozsból	30.3 ..	69.7 ..
árpából	28.0 ..	82.0 ..
zabból	29.6 ..	70.4 ..

Ez azt jelenti, hogy ha a kisbirtokon 1 q-val emelkednék a termés-átlag, az annyi többletet adna, mintha a nagybirtokon 3 q lenne a termés-többlet. Tehát a magyar termés sorsa a kisbirtokosok munkáján fordul meg, akiknek jelentékeny százaléka irástudatlan, akiket törvényes bírságokkal kellett arra kényszeríteni, hogy szobáikra kinyitható ablakokat rakjanak stb. Hogyan lehetne ezeket pl. az istálló higiéniájáról meggyőzni?

18. *Társadalmi tevékenység* útján nagyon keveset remélhetünk. A mi nem egységes, széthúzó rétegekből álló s különben is gyenge falusi közönségünk legfeljebb, ha a gazdasági egyesületek szervezésének és gépies adminisztrációjának munkáját végezheti, de már ennek tervszerű intézését és életrendjének hasznosítását is országos központosítás mellett várhatjuk.

Zigány Zoltán.

Háboru utáni adatfelvételek a kisipar köréből.

Azt, hogy ki tekinthető iparosnak, ki nem, egyes esetben igen nehéz megállapítani. Iparral többé-kevésbé minden ember foglalkozik. Ha tisztán a mechanikai technológus szempontjából nézem a kérdést, akkor ugyyszólván minden egyes embert képesnek kell tartanom arra, hogy ipari munkát végez, ha valami kevés szerszámkészlete van és azt használni tudja. Ha valaki megcsinálja otthon az ajtó zárát, ha valaki összetörött butordarabot megszőgez, ipari munkát végez. Ha valaki magát megborotválja, az borbélyipari munkát végez. Minden nő, aki gyermekének ruhadarabját megfoltozza, szabó ipari munkát végez. A vidéki emberek nagyrésze el van látva asztalos, bádogos, lakatos szerszámokkal. Házi munkáit maga elvégzi. Iparosnak ezért nem fogja magát nevezni. A földmivelő, aki télen kosarat fon, vagy szövetet sző, tulajdonképpen háziipart fejt ki. Mégis az anyafoglalkozása a földművelés. Viszont vidéken a jobb iparosoknak úgy öt, esetleg több hold földjük, szőlőjük van, amit iparuk mellett megmunkálnak. Az ilyen embereknél legnehezebb a statisztikai osztályozás, mert bizonytalan, hogy az ipar vagy a mezőgazdaság-e a főfoglalkozásuk.

Nem osztályoz szabatosan az 1884. évi XVII. t.-c., az ipartörvény sem. A minisztériumi gyakorlat azonban arra az álláspontra helyezkedik, hogy iparosnak tekinti azt az embert, aki ipari foglalkozását *keresetképen* üzi. Az építőmester, az asztalos, a lakatos, a cipész; a szabó, a mészáros, a sütő, a borbély stb. csakis ez esetben nevezhető iparosnak. Ha megnézzük az iparstatisztikai táblázatokat, abban több száz különböző mesterséget látunk megnevezve anélkül, hogy a felvétel teljesnek volna mondható. A már említett ipartörvény és az azt módosító 1922. évi XII. t.-c. nem nevezi meg az összes mesterségeket, hanem a mesterségek legnagyobb részét. 76 megnevezett csoportot csakis *képesítés alapján* enged gyakorolni, más taxative felsorolt mesterségek üzését *engedélyhez* köti, a többi iparok pedig *szabad iparok*. A képesítéshez kötött ipart általában 2—4 évig kell a tanoncnak, vagy inasnak tanulnia. Ezután segéddé szabadul és mint ilyen valamely önálló iparoshoz

munkára beállhat. Ahhoz pedig, hogy valaki önálló mester lehessen legalább 2 évig kell, mint segédnek iparát folytatnia.

Ez már többé-kevésbé hasonló volt az elmúlt évszázadokban is. 1872-ben törölték el a céhrendszert, mely az iparosok létszámát rendszeresen korlátozta és a segédet, ha önálló akart lenni, mestervizsga letételére kötelezte.

A gőzgépek, gázmotorok, villanymotorok feltalálásával párhuzamosan erős fejlődésnek indult a szerszámgyártás és ezzel a különböző gyári ipar. Egyes vállalatok a kisipari méretekből gyáriparrá nőttek ki magukat, vagy mindjárt nagy gyáripar méreteiben alakultak. Inkább gyáripar ma a hőipar, a fonó és szövőipar, a gépgyártás stb. A gyárak ellenőrzését elrendelő 1893. évi XXVIII. t.-c. az *iparfelügyeleti törvény* minden oly iparvállalatot gyárnak tekint, melynek 20-nál több munkása van.

Ha az ország kereső iparosságából levonjuk a gyáriparban dolgozók számát, akkor előttünk áll az iparosság, amely mint *kézmű és kisipar* engem miniszteri biztosi minőségben érdekelt. Eltekintettem itt a minisztérium azon rendelkezéseitől, amelyek egyes iparágakat gyáriparnak minősítenek abban az esetben is, ha kevesebb, mint 20 munkással dolgoznak, de motorikus üzemmel rendelkeznek: precedensül szolgál, hogy ugyanesak kisipari felvételnél a központi statisztikai hivatal a kisiparosok motorjairól közöl beszámolót.

Az 1910. évi népszámlálás alkalmával az iparosoknak több mint 62 százaléka segéd nélkül dolgozott. Egy segéddel közel 100 ezer ember dolgozott. Nagyobb segédzámot fokozatosan kevesebb iparos foglalkoztatott. 20-nál több segéddel dolgozott tehát gyári vállalatnak tekinthető összesen 4020 iparvállalat, az összes ipari üzemeknek 0.75%-a.

Az 1910 évi népszámlálás adatai szerint a Magyar birodalomban volt 533.196 iparvállalat közül

segéd nélkül dolgozott	330.975	62.07%
egy segéddel dolgozott	98.305	18.4 ..
két segéddel dolgozott	45.323	8.5 ..
3—5 segéddel dolgozott	39.059	7.3 ..
6—10 segéddel dolgozott	10.991	2.01 ..
11—20 segéddel dolgozott	4.523	0.85 ..
több mint 20 segéddel dolgozott	4.020	0.75 ..

Az 1884. évi törvény a képesítéshez kötött kisiparosokat saját szervezeteikbe, az úgynevezett *ipartestületekbe* tömörítette. Az iparosok minden oly községben, ahol legalább is 100 önálló iparos van ipartestületet állíthatnak fel. Meg van a lehetősége annak is, hogy kisebb község is ipartestületet állíthat fel, ha a jegyző fizetését és az üzletvezetés költségeit bírják. Több község is összeálhatott, sőt egyes járásokban az összes községekre kiterjeszkedő járási ipartestület van. Magyarország régi területén, Horvátország tiz ipartestületétől eltekintve, összesen 394 ipartestületet állítottak fel. Ezek megoszlása nem tekinthető egyenletesnek. Alanti tábla szerint számuk a Duna—Tisza közén a legnagyobb: 134. E vidéken több nagyobb községet ta-

lálunk, amelyek területén 100-nál több iparos él. A Duna jobb partján az ipartestületek száma szintén sűrű: 86. Kicsiny ezzel szemben az ipartestületek száma a Duna balpartján: 30, és Erdélyben a Királyhágón túl: 19. Ipartestületek ma is alakulnak. 1896-ban számuk lényegesen kisebb volt, mint 1911-ben.

Budapesten a törvény megengedte az egyes képesített iparágaknak, hogy *szakipartestületeket* állítsanak fel. Budapesten férfi- és női szabó, cipész, lakatos, építőmester és kőműves, asztalos, mészáros és hentes stb. ipartestület is van, számuk összesen 25. Vidéken ellenben egy város vagy község csak *egy* ipartestületet állíthatott fel. Ezért a nagyobb vidéki városokban az egyes iparágak a testület keretén belül létesített *szakosztályokban* tömörültek.

Az ipartestületek helye	száma	
	1896-ban	1911-ben
a Duna jobb-partján	66	86
Duna bal-partján	26	30
Duna-Tisza közén	98	134
Tisza jobb-partján	26	333
Tisza bal-partján	28	41
Tisza Maros szögében	41	51
Királyhágón túl	15	19
<i>Magyarország összesen</i>	<i>300</i>	<i>394</i>
ebből Budapest	21	25

Az ipartestületek általában a 2000-nél nagyobb lakosu községekben fordulnak elő. A 2000-nél kisebb lakosu községekben csakis 15 ipartestület van. A faluk és tanyák iparosai tehát nem tartoznak ipartestületek kötelekébe.

Az ipartestületek száma 1911-ben

1000-en aluli lakosu helyen	0.—
1001—2000 lakosu helyen	15
2001—5000 lakosu helyen	107
5001—10.000 lakosu helyen	121
10.001—20.000 lakosu helyen	73
20.001—50.000 lakosu helyen	41
50.001-en felüli lakosu helyen	37

Az iparosok háboru előtti létszámára a m. kir. központi statisztikai hivatal 1910. évi népszámlálási adataiból következtethetünk. Táblázatunk szerint a gyári és kisiparban összesen 440.021 önálló mester dolgozott. A 4.020 nagyvállalkozótól eltekintve valamennyi kézmű- és kisiparos. A gyári és kisiparban összesen 884.955 segéd és tanonc volt alkalmazva.

Az 1910. évi népszámlálási statisztika adatai szerint

a Magyar Birodalomban	483.435
a tulajdonképpeni Magyarországon	440.021
önálló ipari vállalkozó (gyáriparos, kisiparos) volt	351.824 férfi
a tulajdonképpeni Magyarországon	és 88.197 nő

Összesen: 440.021 önálló mester.

Ezek segítségére volt a tulajdonképpeni

Magyarországon	26.498 férfi
	és 6.191 nő

Összesen: 32.689 tisztviselő.

A tulajdonképpeni Magyarország gyári és kisiparosainál összesen: 884.955 segéd- és tanonczszemélyzet volt foglalkoztatva.

Ezek közül	738.615 férfi
	és 146.340 nő.

A tulajdonképpeni Magyarországon a nagy- és kisiparban foglalkoztatott összes férfiak és nők száma (a tulajdonost is beleértve): 1,357.665 ember.

Ugyancsak az 1910. évi népszámlálás adatait mutatja a következő táblázat. Eszerint a tulajdonképpeni Magyarországon a gyár és kisiparban összesen 810.085 segítőcsaládtag, segéd és tanonc dolgozott. Ebből levonva a gyáripar által foglalkoztatottak számát, 350.606-at, a kézmű- és kisiparra 459.479 marad. Ezekből 21.195 segítő családtag, 294.897 kisipari segéd és 143.387 kisipari tanonc volt.

Az 1910. évi népszámlálási adatok szerint a tulajdonképpeni Magyarországon a gyár és kisipar a következő számú alkalmazottakat foglalkoztatta: (a tisztviselőket itt figyelmen kívül hagyva).

segítő családtagok	21.265 férfi és nő
segédek (művezetők, előmunkások, al- tisztek, segédek, munkások, nap- számosok)	623.628 „ „ „
tanoncok	165.192 „ „ „
szolga (gazdasági és üzleti cseléd)	63.933 „ „ „

E számokban a gyáripar alkalmazottai és a kisiparban foglalkozók száma — beleértve a házi-, nép-, és vándoripart — valamint a gyár- és kisipar által alkalmazott szolgák és cselédek száma van beleértve.

Ugyanezen felvétel adatai szerint a 20-nál több segédet foglalkoztató gyárak a következő számú alkalmazottakat foglalkoztatják:

segítő családtag	70 férfi és nő
segédek (művezetők, előmunkások, al- tisztek, segédek, munkások, nap- számosok)	328.731 „ „ „
tanoncok	21.805 „ „ „
szolga (gazdasági és üzleti cseléd)	19.357 „ „ „

Ezeknek számát a fent megadott számokból levonva, megkapjuk a tulajdonképpeni Magyarországon 1910 évben a kézmű- és kisipar által foglalkoztatottak létszámát, a következőkben.

segítő családtagok	21.195 férfi és nő
kisipari segédek (művezetők, nap- számosok)	294.897 „ „ „
kisipari tanoncok	143.387 „ „ „
szolgák (üzleti cselédek)	44.576 „ „ „

Ez az utóbbi terminológia a kisiparra alig alkalmas; valószínűleg nagyrésztük napszámos, tanonc, sőt segéd is.

Igen érdekes adatokat szolgáltatott még a m. kir. Központi Statisztikai Hivatal azzal, hogy az 1911 évben közvetlenül az egyes ipari érdekképviseletekhez intézett körkérdéseket. Minden egyes ipartestülettől, minden régibb keletű ipartársulattól megkérdezte a körzetükbe tartozó tagjainak létszámát, azok mesterségbeli elosztását, az egyes iparágakban dolgozó önálló mesterek, segédek és tanoncok számát, az ipartestület vagy társulat vagyoni viszonyait stb. A világháboru közbejött a közzétételt késleltette, úgy hogy 1921-ben jelent meg a kiadmány „Ipari érdekképviseletek a Magyar Szent Korona Országában 1911. évben“ cím alatt. E munka a kisipar háboru előtti helyzetének lehetőleg tökéletes képét adja és ebben a minőségében történelmi értékű.

A fölvétel az egész tulajdonképeni Magyarország területén élő önálló iparosok számát adja meg, megkülönböztetve azokat, akik ipartestületnek vagy ipartársulatnak a tagjai, azoktól, akik semmilyen formában nincsenek egyesítve. Ez adatok szerint a tulajdonképeni Magyarország ipartestületeihez tartozó önálló iparosok száma 1911 évben 130.759 volt. Összehasonlítva ezt az egész iparosság számával, az egésznek 33 százaléka, 67 százaléka nem tartozik ipartestületbe és 60 százaléka nincs is ipartársulatban. A táblázaton Budapestnek, a törvényhatósági joggal felruházott városoknak és a vidéknek képesített és ipartestületbe tartozó iparossága külön-külön fel van tüntetve. A nem egyesültek oszlopában az ipartestületekkel nem bíró falvak iparossága szerepel. Ide vannak beleértve Budapestnek, a városoknak és a vidéknek képesítéshez nem kötött, szóval az ipartestületekben nem tartozó iparossága is.

A tulajdonképeni iparral foglalkozó önálló egyének közül

1911. évben tulajdonképeni	ipartestületi		csak ipartársulati		egyesületi kötelékbe nem tartozik	
	tag	%	tag	%		%
Magyarország	130.759	33.06	25.872	6.54	238.920	60.4
ebből:						
Budapest	15.409	46.01	9.473	28.29	8.606	25.7
Tj. városok	26.967	57.51	5.905	12.58	14.034	29.9
Vidéken	88.363	28.04	10.494	3.83	216.280	68.6

Buday László „A Megesonkitott Magyarország“ c. munkájának becslése szerint a mai megmaradt Magyarország területén az 1910. évi népszámlálást véve alapul összesen mintegy 183.138 önálló mesterünk maradt. Levonva ebből a maradékot a gyáriparra, feltehető, hogy abban az esetben, ha a háboru a népesség foglalkozását nem változtatta volna meg, az 1910. évi népszámlálás adatai szerint a mai megmaradt Magyarországon mintegy 180.000 önálló kézmű- és kisiparos volna.

A háboru alatt a gyáripari vállalatok a legtöbb iparágban erősen foglalkoztatva voltak. Sok új gyár alakult. Ezzel ellentétben a kisiparosok legnagyobb részét hadi szolgálatra hívták be és még szerencsésnek mond-

hatta magát az, akit valamely nagyobb gyárba, gyári munkára osztottak be. Az egész akkori helyzetnek az volt a színezete, hogy kisipar a gyáriparral szemben nem igen fog tudni versenyezni, csakis alárendelt foltozó munkánál jöhet szóba. A kereskedelemügyi minisztériumban gondoltak is azokra a nagyszámu kisiparosokra, akik a háborúból visszatérve üzleteiket majd feleségeiktől visszaveszik s azokra a műhelyekre, amelyeket tulajdonosuk bevonulása miatt be kellett zárni. Elképzelték azt a nehézséget, ami elé a háborúból visszatérő kisiparosok lesznek állítva, midőn üzemeiket újból meg akarják nyitni. Szerszámaik a hosszú idő alatt elkallódtak. Nyersanyagot drága pénzben kell majd beszerezni. Sztéryni József báró, akkori kereskedelemügyi miniszter a minisztertanács és a király hozzájárulását szerezte meg, egy 62 millió kölcsönakció folyósítására. Ebből a háboru folytán üzemeiket megszüntetni kényszerült kisiparosok és kiskereskedők apró, de hosszú lejáratu és olesó kamatozásu kölcsönt kaphattak volna.

A háboru befejezése hirtelen volt s a forradalom és a proletár diktatura legkevésbé sem volt kiméletes a kisiparosokkal szemben. A híres 1919. évi áprilisi választáson, amely minden tanoncnak, minden lánynak szavazati jogot biztosított, a segédet foglalkoztató vagy a tanoncot tartó önálló iparosok ki voltak zárva a szavazásból. Amint azonban a vörös uralom megbukott és az ipartestületek újra életre kaptak, a közönség hirtelen a kisiparhoz fordult. A háborúból visszatért mesterek, a magukat önállósítani akaró segédek általában szerszámokat, nyersanyagot és a mesterséghez szükséges szerszámgépeket kerestek. A kereskedelemügyi minisztériumban látták a kisipar emelkedő konjunkturáját. Tudták azt, hogy a kisiparosságra, mint államfentartó elemre szükség van és annak érdekei nem mindig azonosak a gyáripar érdekeivel. Ezért még az 1919. év végén a kereskedelemügyi minisztérium kebelében külön kisipari szakosztályt létesítettek.

A kisiparosoknak nyersanyagokkal, szerszámokkal való könnyebb ellátása végett hozzájárult a minisztérium az Iparosok Országos Központi Szövetkezetének megalakításához, melyet anyagilag is támogattak. A háborúból visszatérők részére a tervezett kölcsönök folyósítottak. A Budapesten megindított hitelakció azonban a rendelkezésre álló összeget fel sem használta s a vidéki akciót meg sem indítottuk.

Hogy a kisiparosságnak legyen oly képviselője, aki az egyes nyersanyagokkal gazdálkodó hivataloknál és bizottságoknál eljár, továbbá egyéb kérelmeiket az egyes minisztériumokban közvetlenül képviseli, kézmű- és kisipari *miniszteri biztosi* állást létesítettek, amely állást 1920. év augusztusa óta e sorok írója tölt be. Mint egyuttal a kereskedelemügyi minisztérium kisipari szakosztályának tagja, láttam azt az abszolút tájékozatlanságot, amely az iparosok között észlelhető eltolódásnak volt a következménye. Nem tudtuk megmondani, hogy bizonyos helyen, hogy valamely iparágban a háboru következtében nőtt-e, vagy fogyott-e és mennyivel az önálló iparosok, a segédek és a tanoncok száma. Az anyagbeszerzés akkori nehézsége folyton a gyáripar versenyének kérdését vetette fel. Abbeli véleményemnek, hogy a gyáripar nem feltétlen versenytársa a kisiparnak, sőt egyes gyárak felállí-

tása a helybeli kisiparosság szempontjából határozottan kívánatos, nem tudtam bizonyítékát adni. Ezért a kereskedelemügyi miniszter urhoz a következő javaslatot terjesztettem elő: intézzünk minden egyes ipartestülethez egy kérdőívet, amelyben az ipartestület megadja minden egyes iparágban az önálló mesterek, segédek és tanoncok háboru előtti és háboru utáni számát. Ez által egész tiszta képet kapnánk arról, hogy valamely iparágban nőtt-e, vagy fogyott-e a háboru következtében az önállók, mesterek, vagy segédek és tanoncok száma. Intézzünk továbbá az ipartestületekhez kérdést, amelyben a háboru alatt létesült vagy megszüntetett gyári vállalatoknak a kisiparosokra gyakorolt hasznos, vagy káros hatása iránt érdeklődünk.

A kereskedelemügyi miniszter ur ezen javaslathoz hozzájárult s ez alapon az ipartestületekhez az alábbi kérdőív küldetett. A kérdőíven meg kellett adniok az 1913 december hó 31-én és az 1921. év január hó 1-én volt létszámot. Meg kellett adniok iparáganként ugy az 1913. évben mint az 1921. évben az önálló mesterek, segédek és tanoncok számát. Ki volt mondva, hogy nem vehetők számításba a több mint 20 munkást foglalkoztató gyári vállalatok és azok alkalmazottai. Az egyes mesterségek sorban egymás alatt következnek.

A kérdőív mintája.

— — — — ipartestület jelentése a kézmű- és kisipari miniszteri biztos 12/1921. számú leírására, melyben az alábbi kérdőpontokra pontos válasz megadását írja elő:

1. Mily mértékben változott az ipartestület tagjainak létszáma a háboru és az azt követő évek folyamán? Nem vehetők számításba a több, mint 20 munkást foglalkoztató gyári iparosok és azok alkalmazottai.

Iparágak	Létszám 913. XII. 31-én.			Létszám 1921. I. 1-én			Jegyzet
	önálló	segéd	tanonc	önálló	segéd	tanonc	
aranyműves							
ezüstműves							
ókszerész							
aranyozó							
asztalos (ép. és butor)							
bádogos							
borbély							

Hasonlóan folytatódik az egyes iparágak felsorolása a kérdőív első két oldalán.

A kérdőív harmadik oldalán a következő kérdéseket intéztük az egyes ipartestületekhez:

2. 1914 január 1. óta létesült-e az ipartestület körzetén belül nagyobb (20 munkásnál többet foglalkoztató) gyári jellegű üzem és melyek azok?

a gyár címe és helye	Mit gyárt	munkásainak száma	tanoncainak száma	létesülési év	jegyzet

3. Volt-e a helybeli kisiparosságnak haszna, vagy kára az újonnan alakult gyárak üzemének létesüléséből? A kár vagy haszon lehetőleg konkrét számadatokkal adandó meg. (Pl. az új alakulás hány kisipari üzem megszűnését, vagy keletkezését eredményezte? Hány segédet vont el? A kisiparosság munkája összegben kifejezve mily mértékben emelkedett vagy apadt? Mennyivel lett olcsóbb vagy drágább a nyersanyaga stb.?)

A kérdőív utolsó oldalán hasonlóképen kérdést intéztünk aziránt, hogy nem-e szűnt meg az ipartestület körzetén belül a háború folyamán valamely gyári vállalat. Nem-e volt ebből az ipartestület lakosságának haszna, vagy kára.

Az ipartestületekhez intézett kérdőívek az 1921. év folyamán némi növekedésre lassanként mind beérkeztek. A beérkezett válaszok többé-kevésbé megbízhatók. Az ipartestületek kötelesek a körzetükbe tartozó önálló mestereket nyilvántartani. Őket, ha meghalnak vagy beadják az iparjogot, a nyilvántartásukból törölni. Kötelesek a tanoncok szerződtetését és felszabadítását is feljegyezni. Az igaz, hogy abban az esetben, ha a tanonc mestert vált, másodsor is beírják, véleményem szerint azonban az önálló mesterek és a tanoncok száma a könyvekből egész pontosan megállapítható. Kötelesek az ipartestületek továbbá a segédek munkába állását vagy munkából való kilépését is feljegyezni. A feljegyzések azonban nem olyanok, hogy abból a segédek száma könnyen megállapítható volna. Az ipartestületek egy része a segédek számát nem is adta meg. Szerepet játszott a hitelesség szempontjából az ipartestületi jegyző rátermettsége is. A vezetés tekintetében az ipartestületek ugyanis nagyon különbözőek. Az elnök és a választmány általában mesteremberek. Budapesten az ipartestület egy titkár vezérése alatt álló egész hivatal jellegű iroda. Jól működnek a vidéki városok ipartestületei is. A vidéken kisebb falvakban az ipartestület jegyzője vagy szakiparos, vagy községi tisztviselő. Egyes helyeken az iparosság nem igen akar a költségek felemelkedéséhez hozzájárulni. Találtam ipartestületet, amelynek jegyzője még ma is csak 1000 koronát vagy csak 800 koronát kap

— évenként. Az ilyen jegyzői állást nobile officiumképen viselik. Az ipartestületeknek rendszeren város vagy falu közepén van bérelt helyisége, az esetek nagyobb részében saját épülete. Voltam azonban olyan ipartestületben is, amelyiknek nem volt bérelt helyisége sem, hanem az ipartestületi jegyző egy családtaggal telt és siró gyermekekkel súlyosbitott falusi szobában fogadott. Ahol a jegyző hanyag, vagy tehetetlen volt, ott magamnak vagy a hozzám beosztott iparfelügyelőnek kellett az ipartestület könyveit átnézni.

Az ipartestületek jelentéseit összefoglaltuk, s az egész mai meglévő területre nézve összeadtuk. A mai Magyarország 228 ipartestületében a felvételek eredménye szerint 91.715 önálló iparos mester van. Ez volt az önálló, képesítéshez kötött ipartestületekbe foglalt iparosok létszáma 1921 év január 1-én. Azóta újra nagyobb. A kereskedelemügyi miniszter ur közben ugyanis rendeletet hozsájtott ki, mely a vendéglősöket is az ipartestületekbe kényszeríti.

E számot nem lehet az 1913. évi adatokkal összehasonlítani. Az ipartestületek egy része ugyanis az 1913. év adatait nem tudta megadni. Irataik a vörös uralom vagy idegen megszállás következtében szétszóródtak. Van egy pár ipartestület, amelynek létezésére a feldolgozás ideje alatt jöttünk rá. Ha csak azon ipartestületek adatait vesszük figyelembe, amelyek mind az 1921 év mind az 1913 évadatait megadták, akkor 211 ipartestület jelentéséből a következő főbb eredményekre jutunk:

1. Az összes kézműiparban:

	1913			1921		
	Mesterek	Segédek	Tanoncok	Mesterek	Segédek	Tanoncok
Budapest	18.033	45.176	17.455	21.974	39.195	18230
Tvh. városok	11.974	11.762	8.291	14.991	9.940	8.888
Vidéki ipartest.	42.028	22.960	22.087	59.266	18.082	22.201

2. Építőmesterek, kőművesek:

Budapest	613	2.141	1591	727	1.228	279
Tvh. városok	705	1.167	883	672	649	354
Vidéki ipartest.	2.854	2.975	2.156	3.076	1.418	1.102

3. Szobafestők, mázolók:

Budapest	717	?	91	751	?	65
Tvh. városok	408	272	269	434	191	139
Vidéki ipartest.	870	453	448	1.073	251	301

4. Asztalosok:

Budapest	888	5.238	1.730	925	2.500	2.180
Tvh. városok	724	1.131	809	926	1.135	519
Vidéki ipartest.	3.195	2.631	2.004	3.748	2.462	2.002

5. Lakatosok:

Budapest	1170	710	1.377	1.763	1.707	817
Tvh. városok	571	1.883	1.924	829	1.439	2.879
Vidéki ipartest.	369	1.142	1.425	583	1.063	1.814

	1913			1921		
	Mesterek	Segédek	Tanoncok	Mesterek	Segédek	Tanoncok
<i>6. Bádgosok:</i>						
Budapest	293	?	?	588	?	?
Tvh. városok	206	202	152	260	171	146
Vidéki ipartest.	1.143	522	662	1.446	426	657
<i>7. Kovácsok, bognárok:</i>						
Budapest	248	445	191	259	379	178
Tvh. városok	690	562	315	823	508	418
Vidéki ipartest.	10.607	5.994	5.624	13.882	4.491	6.486
<i>8. Cipészek és csizmadiák:</i>						
Budapest	1.766	?	?	2896	6.800	2.500
Tvh. városok	2.896	2.443	1.348	3.792	1.633	1.479
Vidéki ipartest.	10.607	5.994	5.624	13.882	4.491	6.486
<i>9. Férfi- és női szabók:</i>						
Budapest	4.012	12.800	4.100	4.527	?	?
Tvh. városok	1.522	1.506	1.137	2.040	1.501	1.128
Vidéki ipartest.	5.413	2.375	2.499	5.813	1.748	2.367
<i>10. Mészárosok, hentések:</i>						
Budapest	1.570	823	364	1.966	?	563
Tvh. városok	935	483	493	1.225	403	402
Vidéki ipartest.	2.821	861	939	3.398	677	1.024
<i>11. Sütők és cukrászok:</i>						
Budapest	373	1.869	710	597	1.664	692
Tvh. városok	455	885	225	623	523	199
Vidéki ipartest.	1.288	741	630	1.560	579	502
<i>12. Borbélyok:</i>						
Budapest	1.105	1.801	309	1.156	1.507	503
Tvh. városok	608	612	281	677	509	383
Vidéki ipartest.	1.483	1.110	918	1.840	981	913

Az önálló iparosmesterek száma az egész ország ipartestületeiben általában szaporodott. Budapesten 18 ezerről felszaporodott a számuk közel 22 ezerre. A vidéki városokban kereken 12 ezerről 15 ezerre. A vidéken pedig 42 ezerről 51.266-ra.

Az önálló iparosok számának változásában a következő fázisokat kellene feljegyezni: a háború kitörésekor az önálló kisiparosok legnagyobb részét hadiszolgálatra behívták. Azt, hogy mennyire csökkent a háború alatt a számuk, nem tudjuk megállapítani. A esőkkenés a háború éveiben még erősödött. Számuk az 1918. és 1919. években, amikor a kisiparosok a háborúból újra visszatérnek, emelkedni kezdett, megakadt az emelkedés a vörös uralom idején. Erőteljes szaporodás volt észlelhető az 1919. év végén és az 1920. évben. Ugy Budapesten, mint a törvényhatósági jogú városokban, valamint vidéken észlelhető az önálló mesterek szaporodása. Arról, hogy az 1921. és 1922. évben a kisiparosok szaporodtak-e tovább vagy sem, pontos felvilágosítást adni nem tudok. Az ipartestületek egy részében még

most is nő az önálló iparosok száma, más ipartestületekben azonban csökkent.

Az össziparosság számában tapasztalható változások okait kutatva, azok iránt az egyes ipartestületeknél külön is tájékozódunk. Az általuk kitöltve beküldött jelentésivek ugyanis csak az egyes iparágakban tapasztalható létszámbeli változásról nyújtanak számbeli adatokat, de nem nyújtanak felvilágosítást a változások okairól. Ezeket némely esetben magunk is kitalálhattuk. Sokkal megbízhatóbbnak látszott azonban maguknak az ipartestületeknek megkérdezni véleményét arra vonatkozólag, hogy az iparosmesterek, segédek vagy tanoncok egyes iparágakban tapasztalt megnövekedése vagy apadása mily okokból magyarázható. A tapasztalt rendellenességek tárgyában majdnem minden egyes ipartestülethez külön, annak az ipartestületnek viszonyaihoz képest szerkesztett kérdőívet küldtünk. Az alábbiakban Győr város ipartestületéhez küldött második kérdőívet mutatjuk be. Az ipartestület jelentéséből kitűnik, hogy pl. az önálló asztalosmesterek száma 173-ról 243-ra, az önálló lakatosmesterek száma 42-ről 70-re, az önálló mészárosmesterek száma 36-ról 53-ra, az önálló hentesmesterek száma 57-ről 95-re szaporodott. Ezzel szemben a cipészsegédek száma 275-ről 73-ra csökkent. Az ipartestülethez a jelentés-iv alapján egy kérdőívet szerkesztettünk, melyben megkérdeztük, hogy miben látja okát az egyes mesterségekben a létszámváltozásoknak. A feleletet az ipartestület a kérdőívre rávezette és visszaküldte.

Győr város ipartestületétől.

103/1922. sz.

Kérdőív.

1. Miben látja az okát annak, hogy az asztalosmesterek száma az 1913. évhez képest emelkedett?

A gyárakból és nagyobb műhelyekből részleges üzemszünetelés folytán elbocsájtott szakmunkások közül azok, akik szüleik révén némi anyagi támogatáshoz jutottak, mint önállók próbáltak maguknak megélhetést biztosítani.

2. Miben látja az okát annak, hogy a lakatosmesterek száma az 1913. évhez képest gyarapodott?

Lásd, mint az 1. pont alatt.

3. Miben látja az okát annak, hogy a mészárosmesterek száma az 1913. évhez képest emelkedett?

A háborus katonai szolgálatból hazatért mészárossegédek nagy része falusi (gazdálkodó) szülők gyermeke és ezek most elégséges tőke fölött rendelkezve tömegesen önállósították magukat. Ezen elhatározásukat elősegítette a husfogyasztás nagymérvű megnövekedése és az élőállatkivitel korlátozása is. Megjegyzendő, hogy az új mészárosiparosok legtöbbször a huspiacon sátorban méri ki a húst és nem rendelkezik bolthelyiséggel és rendez üzleti felszereléssel.

4. Miben látja az okát annak, hogy a cipész- és eszmiadiasegédek száma az 1913. évhez képest apadt?

A bevonult segédek közül sokan nem jöttek vissza; a tanoneképzés a háboru alatt megakadt, mert a falusi szülők otthon fogták dologra a fiaikat és azonkívül sok segéd önállósította magát.

Az ipartestületek legnagyobb része a választ beküldötte. A beérkezett válaszok igen heterogének, azonban összeegyeztetve őket, találunk egyes okokat, amelyek országos tünetre jellemzőek, viszont másokat, amelyek a helyi viszonyokban lelik magyarázatukat.

Az önálló iparosság szaporodásának okai első sorban lélektani okokra vezethetők vissza. A háboruból visszatérve, nemcsak az önálló mesterek igyekeztek újra az iparukat felvenni, hanem az iparossegédek nagy része is elég idősnek érezte magát arra, hogy ne kelljen más mesternél dolgoznia. Hanem önállósítsa magát s a maga kenyerét egye. Az ehhez szükséges anyagi eszközöket a hosszú háboru alatt aki tudta, megszerezte magának. A háboruban alkalmazott mészárosok, sütők, borbélyok stb. mellékkeresetre tettek szert, amit, meglévén teljes ellátásuk, felhasználniok nem igen kellett. Hozzájárult ehhez a helyzethez a háboru hirtelen befejezése következtében beállott gyári ipari pangás. A háboru alatt fokozott létszámmal dolgozó gyáraink egy pillanat alatt munka nélkül állottak. A háboruból hazatérő ország lakosságának hirtelen szüksége volt a békebeli életben szükséges cikkekre. Élelem, civilruhák, cipők, butorok, tűzifa, lakás nagy mértékben kerestettek. Emlékezünk a háboru után bekövetkezett lakásrekvirálásokra, a lóverseny-tér, a Hűvösvölgy és egyéb területek kivágott fáira, a vörös uralom alatt kifosztott ruházati cikkek és élelmiszerraktárakra. A rend helyreálltával a gyáripar első sorban segédei között igyekezett rendet teremteni és azok számát lényegesen redukálta. A segédeket kevésbé foglalkoztató kisipar azonnal lábra állhatott. A közönség egyszerre a kisipar felé fordult. Új dolgokra általában kevésbé tellett, inkább javítások és átalakítások kerültek sorra. Egyes iparágakban, mint a cipész- és szabóiparban, a kovács- és bognáriparban, a vidéki asztalos- és lakatosiparban, a mészárosiparban határozott fellendülés volt észlelhető. A háboru alatt bevonult kisiparosok újra dolgozni kezdtek és a segédek nagy száma önállósította magát.

Ezt a mozgalmat az állam is elősegítette. A leszerelésnél fölöslegessé vált hadianyagból sok iparos nyersanyaghoz és szerszánihoz jutott. A szétbontott barakkokból, a kidolgozatlan puskatusokból kaptak az ácsok, kaptak az asztalosok. A Hadigondozó Hivatal nagyon sok cipész-, szabó- stb. szerszámkészletet osztott ki. Sokan egész kis szerszámkészlettel önállósították magukat. Hozzájárult ehhez az is, hogy a háboru után következő zavaros időkben sok segédnek elég könnyű alkalmá nyílt a szerszám beszerzésére. A nyersanyagbeszerzéshez szükséges tőkehiányt a közönség is igyekezett legyőzni. Emlékezünk azokra az időkre, mikor magunk vittük a bőrt az iparshoz. Készpénzkölesönt is adott az állam. Legnehezebb volt a műhelyhelyiség kérdése. A kis szerszámkészlettel dolgozó szabók, cipészek általában otthon, a lakásukon is dolgoztak. Egyes iparok, mint az asztalosok: vidékre szorultak. Kiszorultak, Monoron s a szomszédos községekben nagyon sok Budapestről kiszorult iparos van. Helyenkint egész szükség-megoldást

találtak. Győrben az új mészárosok pl. sátrokban árusítanak. Az ipartestületeleimből is következtethetünk. A járáások és a tízezer lakosnál kisebb községeknek fizetendő felvétel díja, az a kb. 100 korona, ami a békeidőben igen szép pénz volt, valutánk leromlása miatt szerepet nem játszik.

A segédek száma — 203 ipartestület jelentése szerint — általában esett. 100 önálló mesterre Budapesten 250 helyett 178 esik. A vidéki törvényhatósági jogú városokban 100 mesterre 98 segéd helyett 66 segéd esik. Vidéken a falvakban 54 helyett 35. A segédek számának csökkenésére több ok vezetett. A legfontosabb ezek közül az, hogy minden segéd, aki csak tehetett, önállósította magát. Nagy fontosságú ebből a szempontból az is, hogy a háboru alatt tulajdonképpeni tanoncképzés nem is igen volt. A szülők gyermekeiket általában nem adták inasnak, hanem otthon fogták rendszeren földművesmunkára. Öt esztendőnek vehető az az időszak, amely alatt hiányzott a minden évben szokásos segéd-utánpótlás. A háboruban egyes iparágak segédei közül sokan elhaltak. Gondoljunk csak a szaporóknál alkalmazott ácsokra, akik néha tűz alatt voltak kénytelenek fedezéket csinálni. De hozzájárult a segédek csökkenéséhez az általános ipari helyzet is. A munkabérek általában igen magasra emelkedtek. Tudvalevő, hogy az asztalos-, cipész-, szabósegédek havi keresete ma a legmagasabbrangu tisztviselőket is meghaladja. Természetes, hogy segédet általában csak az az iparos tartott, aki a segédjére tényleg rászorult. Az újonnan önállósult mestereknek nem volt erre anyagi eszközük. Ők inkább az olcsóbb segítséget választották és tanoncokat alkalmaztak. Ez így történt a virágzó cipész- és szabóiparban is. Még fokozottabb volt a segédek csökkenése az erősen pangott építőiparban. A kőműves- és ácssegédek, a fővárosi asztalosok segédei erősen csökkentek. A segédek egy része az egyes iparok pangása következtében munkanélkül maradt és ha tehetett, kiment a megszállott területekre, vagy külföldre vándorolt. Hozzájárult ehhez még az is, hogy a háboru utáni zavaros időkben új kereseti lehetőségek is nyíltak, amelyek jobban kifizették magukat, mint a segédek különben is magas fizetése. Gondoljunk csak az élelmiszerekkel való utazások és a cigarettákkal való kereskedés akkor jövedelmező voltára.

A tanoncképzés a háboru után nemcsak hogy megindult, de békebeli szintjét is elérte. Ennek egyrészt az a látszat volt az oka, hogy az az iparos, aki valamely raktárral rendelkezett, valutánk leromlása következtében raktára miatt most gazdagabbnak látszott. A szülők szívesen adták gyermekeiket iparos pályára. Hozzájárultak ehhez a tisztviselőpályákon való megélhetés nehézségei. Az iparosmesterek szívesebben vettek tanoncot, mint segédet segítségül. Csak egyes iparágainkban csökkent a tanoncok száma az általános pangás következtében. Építőmesterek, kőműves-, ács-, szobafestőmesterek kevesebb tanoncot alkalmaztak.

Ha a mesterek, segédek és tanoncok számát összegezzük, az egész kisiparosság száma növekedést mutat. A mesterek száma általában jobban emelkedett, mint amennyivel csökkent a segédek száma. $18+12+22$ ezer összesen 72 ezer önálló mester megnövekedett $22+15+51$, azaz 88 ezerre.

Ezzel a 16 ezres létszámszaporodással szemben a segédek száma kevesebbel fogyott. $45+11+23$ ezerről, összesen 79 ezerről $39+10+18$ összesen 67 ezerre. A segédek fogyása tehát csak 12 ezer. Az ipartestületek össziparos-sága ennek megfelelően mintegy 4 ezer emberrel növekedett.

Ez egyrészt a háboru iparoktató hatásának tulajdonítható. A háboru nagyon sok embert kiképzett egyes iparágakban. A katonaság a háboru alatt a legtöbb mesterséget foglalkoztatta. A rokkantügyi, később Hadigon-dozó Hivatal az ország különböző pontjain különböző műhelyeket állított fel a háboruban megrokkantak ipari kiképzésére. Az orosz hadifogságból vissza-térők közül sok akadt, aki valamely mesterséget ott kint kitanult. A nehéz gazdasági helyzet szintén az iparosság szaporodására vezetett. A tisztviselő-pályákon működők nehéz megélhetési viszonyai érettségizett ifjakat hajtot-tak a szerelés, a lakatosság, az asztalos-ság, a villanyfelszerelés stb. karjaiba. Az ország iparossága szempontjából ez ifjak csak nyereségnek tekinthetők. Ugyancsak a nyomasztó gazdasági helyzet következtében katonatisztek, tisztviselők özvegyei és nejei váltották ki a női szabó-iparigazolványt.

A mesterek szaporodását a segédek csökkenésével összehasonlítva, fel kell tünni annak, hogy Budapesten a segédek száma jobban fogyott, mint amennyivel a mesterek szaporodtak. Budapest képesített kisiparossága több mit kétezer emberrel fogyott. Ezzel szemben a vidéki ipartestületek iparos-sága mintegy hatezer emberrel nőtt. Az iparosság Budapestről elszivárog a vidéki városok és a falu felé. Ennek első sorban a városi nép elszegénye-dése és a falusi földmivesnép gazdasági megerősödése az oka. A mező-gazdasági eszközök a háboru alatt nem javítottak, többé-kevésbé elrongá-lódtak. Ezeket most a kovácsnak, a bognárnak sürgősen ki kell javítani. Van pénze a földmivelő embernek most ruhaveszerzésre is. A falvakban a cipészek és szabók általában szaporodtak. A fővárosban ezzel szemben az építőipar és az ezzel összefüggő iparok panganak.

Ez az iparosság tulajdonképpen az ipartestületek hatáskörébe tartozó képesített iparosság, az ország iparosságának tehát csak egy része. Hogy mennyi az egész ország kisiparossága, arra a kérdésre alig válaszolhatunk. Ma már nem fogadható el az a megállapítás, hogy a kisiparosoknak álta-lában egy harmadrésze van ipartestületben és kétharmadrésze ipartestületen kívül. A statisztikában megadott ipartársulati tagok száma a kimutatás sze-rint is csekély. Még csekélyebb azonban ezeknek a száma a valóságban a következő okokból: az ipartársulatok általában kihalóban vannak. A statisztikai hivatal által kiadott jegyzékben felsoroltak nagy része már megszűnt. A meglevők nagy része nagyobb városokban van, ahol ipartestületet is kellett felállítani. Ott tehát párhuzamosan működnek és a tagok létszáma meg van adva már az ipartestületekben. Az ipartársulatok nagy része tulajdon-képpen kereskedőknek társulata. Az ipartársulatok közül tulajdonképpen néhány bérkocsis-társulat az, ami mint nem képesített ipar nincsen az ipar-testületekben.

Az önálló iparosok számának megállapításánál más módon jártam el. Megállapítottam mindenekelőtt a most meglévő ipartestületeink hatáskörét,

illetve azt a lélekszámot, amelyet az 1910. évi népszámlálás adatai szerint jelent. A megeseonkitott Magyarország jelenlegi összterülete kb. 7,530.000 békebeli lakosságnak felel meg. Ebből az ipartestületek lakosságát levonva, megkapom az országnak azt a lakosságát, amely nincs ipartestületekben. Ezek főleg falusi és tanyai népek, amelyeknek iparosságára statisztikai felvételek önálló képesített iparossága felvételi adataim szerint — a lakosságnak általában 1.77 százaléka.

Az ipartestületek körzetét külön, harmadik kérdőívvel kellett megállapítani. Minden ipartestületnek meg kellett adnia a hatáskörébe tartozó községek neveit. Ez annyival is inkább szükséges volt, mert egyes községek ipartestületei nem tüntették fel a neveikben azt, hogy több községet foglalnak magukban. Hatáskörüket sem az Ipartestületek Országos Szövetsége, sem a Központi Statisztikai Hivatal nem tudta megmondani. A beérkezett válaszok alapján a mai Magyarország most meglévő 228 ipartestületének hatásköre az 1910. évi népszámlálás adatai szerint mintegy 4,230.000 lakosságra terjed ki. Ennek az önálló képesített iparossága 91.715.

A 7,530.000 békebeli lakosságnak megfelelő összterületből nincsen ipartestületbe beosztva 3,300.000 lakosság. Ezen falusi és tanyai nép iparossága 1.77 százalékkal számítva 58.410.

A mai Magyarország összes önálló képesített iparossága tehát 150.125. Ehhez járulnak még a nem képesített iparosok és a statisztikai hivatal által iparosnak minősített egyének. Ezeknek a száma Budapesten és a vidéki városokban 25.7, illetve 29.9 százalék. A vidéken, ahol nincsen ipartestület, nagyobb a százalékos számuk, de ezt főntebb már figyelembe vettük. Az ipartársulati tagok százaléka nagy ugyan, azonban tekintettel a fentebb elmondottakra, a valóságban sokkal kevesebb. Ugy, hogy elég pontosnak tekinthető a számításom, ha az egyesületi kötelékbe nem tartozó nem képesített iparosok számát az egész iparosságnak — ugy Budapesten, mint a vidéki városokban, mint a falvakban — 30 százalékra veszem.

A mai Magyarország egész iparosságát tehát a következő egyenletből számíthatom: $150.125 + 0.3 X = X$.

Ebből a mai Magyarország önálló kézmű- és kisiparosainak száma az 1921. év január hó 1-én: $X = 215.000$ -re becsülhető. Ebből nem képesített iparos körülbelül 65.000.

Az önálló iparosság tehát a Buday László által megadott 180 ezerről kerekén 20 százalékkal szaporodott.

Ebből az ipartestületek körzetébe tartozik az egész önálló iparosság 42.6 százaléka, a régi 33.06 százalék helyett.

A háboru és az azt követő rendellenességek után egyes iparágaknak határozott konjunkturája nyílt. A cipész, szabó, mészáros, pék, ha kevesebbet is termel mint békében, azért mégis jobban megkeresi a mindennapi kenyerét, mint — hogy egy szerény példával éljek — egy miniszteri tanácsos. Az építőipar azonban általában erősen pangott. Ezzel együtt pangottak a közműves-, ács-, a szobafestő- és a mázolóiparok is. Megérezte az építőipar pangását egyes helyek, főleg a városok asztalos-, lakatos- és bádugosipara is.

Az önálló építőmesterek és kőművesmesterek száma ugyan Budapesten és a tulajdonképpeni vidéken növekedett. Ez azonban nem tekinthető az építőipar konjunkturájának. A kőművessegédek közül ugyanis az, aki csak tudta, ön-állósította magát és valahol valamely javító-munkával tartja fenn magát. Jellemző ebben az időben az építőipari segédek és tanoncok nagyarányú csökkenése. Az eltávozott kőművessegédek egy része szakmát változtatott és más iparágban keresi kenyerét. Egyesek gyárakban helyezkedtek el, mások a Balkán-államokba költöztek. Sok közülük falura ment, a falun esetleg napszámosmunkát folytat. Ahol építőmunka akad, az rendszeren csak olyan kisszerű javítás, hogy azt bármelyik mester mindenféle segéd alkalmazása nélkül el tudja végezni. Nagyon kevés azoknak a helyeknek a száma, ahol építkezésekről tesznek jelentést, mint Sopron és Gyöngyös vidékéről. Az ipari pangásra jellemző tünet, hogy a törvényhatósági jogú városokban az építő- és kőművesmesterek száma csökkent. Nagy szó az, ha egy mester beadja az ipartestületnél az iparigazolványát.

Az összeállítás kifogásolható volna amiatt, hogy a felvétel 1921. január 1-én történt, szóval télen, amikor az építőmunka szünetel. Nem játszik ez szerepet az önálló mesterek számánál. A segédek és tanoncok számát illetőleg a háboru előtti időben tettek egyszer összehasonlító felvételt s kimutatták, hogy az építőiparban december hó 31-én körülbelül fele annyi munkás van alkalmazásban, mint nyáron. Az itt elmondottak szempontjából ez egyáltalán nem játszik szerepet. Az 1913. évi felvétel is december 31-éről szól. A segédek és tanoncok számának pangásáról mondtak tehát teljes mértékben megállják helyüket.

Mesterség	segédek száma 1911. év		a jun. létszám %ában	tanoncok száma 1911. év		a jun. létszám %ában
	VI. 30.	XII. 31.		VI. 30.	XII. 31.	
Ács	6.765	3.739	55.3	2.671	2.573	96.3
Asztalos	13.964	12.756	91.4	8.497	8.860	104.3
Bádogos	3.219	2.768	86.0	2.182	1.854	85.0
Borbély	5.350	5.438	101.6	3.049	3.125	102.5
Cipész	18.990	19.834	104.4	9.931	10.223	102.9
Építőmester	10.900	6.001	55.1	5.881	2.636	44.8
Férfiszabó	21.328	21.875	102.6	8.921	9.629	107.9
Lakatos, gépl.	12.462	8.607	69.1	8.307	8.471	102.0
Hentes, mészáros	5.255	5.339	101.6	3.323	3.440	103.5
Kovács	4.167	3.938	94.5	3.204	3.953	123.4
Kőműves	16.060	6.624	41.3	8.318	8.001	96.2
Női szabó	8.715	5.938	68.1	4.480	4.943	110.3
Sütő	5.043	5.095	101.0	1.933	2.076	107.4

Hasonló viszonyokat találunk az ácsoknál. Ugyanesak nagyon lecsökkent a segédek és tanoncok száma a szobafestőknél és mázolóknál.

Az asztalosiparban a mesterek száma gyengén emelkedett, Budapesten erősen csökkent a segédek száma. Az építőasztaloság általában pangott. A lelket az asztaloságban a butorasztaloság tartotta fenn. Ez is inkább a vidékre vagy külföldre szállított. A vidéken az asztalosok általában erősebben

szaporodtak. Segédek száma sem csökkent. A földmivesnép mai jóléte mellett elég butormegrendelés és épületjavítás is akadt.

A lakatosiparban úgy Budapesten, mint a vidéki városokban és vidéken nőtt az önálló mesterek száma. Ez többek között a gyáripar pangásának tulajdonítható. A háboru után részleges üzem szünetelése folytán elbocsátott munkások önállósítani törekedtek magukat. Budapesten a segédek száma erősen csökkent. Az új mesterek kevésbé alkalmaztak segédet, olcsóbb segítő-társ volt nekik a tanonc. A tanoncok száma általában növekedett. A segédek száma emelkedett a vidéken. A vidék lakatosiparoságának határozott föllendülését észlelhetjük.

A bádgosiparban szintén növekedett az önálló mesterek száma. Budapest a segédek és tanoncok számát nem adta meg. A vidéken csökkent ugyan a segédek száma, de nemoly mértékben, mint ahogy a mesterek emelkedtek.

Tipikus falusi ipar a kovácsmesterség és a bognármesterség. A vidéki ipartestületek kovács- és bognáriparosága mellett Budapest és a vidéki városok hasonló iparosága eltörpül, ami a kovács- és bognáripar vidéki voltára jellemző. Minden faluban s a pusztákon is találunk kovácsot. A kovácsok főleg a vidéken szaporodtak. Segédek száma csökkent ugyan, de nem annyival, mint ahogy a mesterek szaporodtak. Tanoncaik száma a vidéken és a vidéki városokban nőtt. A földmivesnép mezőgazdasági készleteinek javítása elég munkát adott. Egyedüli bajuk ez idő szerint a kovács-szénnek korlátozott volta.

A vidékre nézve jellegzetesen sok a cipész- és eszmadiamesterek száma. Az önálló mesterek száma úgy Budapesten, mint a vidéki városokban és a vidéken nőtt. A növekedésben a eszmadiaipar nem tartott lépést a cipésziparral, inkább visszafejődött. A segédek számát Budapesten nem lehetett megállapítani. Vidéken a segédek általában fogytak, de nem oly mértékben, mint ahogy az önálló mesterek szaporodtak. A háboruban nagyon sokan tanulták ki az ipart és a Hadigondozó Hivatal is nagyon sok cipészt szabadított fel. A tanoncok száma általában szaporodott. A cipészipar a háboru után erősen fellendült. Rossz valutáris viszonyaink mellett külföldi gyári áru nem érkezik be az országba. Ebből a kisiparoságnak haszna van.

Nem oly jellemző a női- és férfiszabók számának alakulása. Az önálló mesterek száma úgy Budapesten, mint a törvényhatósági jogu városokban és vidéken növekedett. A segédek száma csökkent, aminek talán a magas munkabérek az okai. A tanoncok száma is fogyást mutat. A szabóipari munkák ugyan épp oly kelendők, mint a cipészipari munkák, az árak emelkedése miatt azonban kisebb a fogyasztás. Az emberek nagy része, amit tud, otthon csinálja meg. Az eredményt befolyásolhatja az is, hogy nagyon sok nő esetleg férfi igazolvány nélkül otthon dolgozik.

A mészáros- és hentesmesterek száma úgy Budapesten, mint a törvényhatósági jogu városokban, mint a vidéken erős növekedést mutat. A segédek száma kevésbé fogyott. A háboru alatt nagyon sok mészáros vagy hentes megvagyonosodott és kiváltotta az iparigazolványt, sokszor csak azért, hogy állatokat vásárolhasson és húst szállíthasson. A városi munkás-

osztály hús fogyasztása általában nőtt. Ezzel szemben az intelligencia kevesebb húst eszik. A falusi ember hús fogyasztása nőtt ugyan, de a falusi ember főleg a maga által hizlalt állatokból él.

A sütők és cukrászok száma a városokban, mint a vidéken emelkedett. Budapesten a szaporodás a cukrászoknak tulajdonítható, akik megháromszorozódtak, a sütőiparosok Budapesten nem szaporodtak. A segédek száma Budapesten és a vidéken általában csökkent, a törvényhatósági jogú városokban azonban nőtt. Azok a sütésbeli korlátozások, melyek a háború alatt érvényben voltak, megszűntek. Sokan az éjjeli munkára panaszkodnak. Tanoncokat általában nehezebben kapnak. Tanoncaiknak száma Budapesten is, a törvényhatósági jogú városokban és a vidéken is fogyott.

A borbélymesterek számában főleg a vidéken emelkedett az önállók száma. A segédek száma általában csökkent. A fővárosban és a törvényhatósági jogú városokban inkább a tanoncok száma nőtt.

Hasonló változásokat látunk a többi mesterségekben is. Az önálló mesterek száma a háború alatt általában növekedett. Egyes iparágakban azonban csökkent. Erről tanuskodik az alábbi táblázat.

	Az önálló mesterek száma	
	1913-ban	1921-ben
Arany-, ezüstműves, ékszerész	774	1088
Ács	1153	946
Cserép- és kátránypapírfedő	452	499
Fazekas	502	434
Kádár	654	729
Kalapos	555	592
Kárpitos	802	1000
Kefekötő	223	293
Kosárfonó	197	244
Könyvkötő	429	413
Műszerész és villanyszerelő	425	781
Szűes	710	745
Nyerges-szijgyártó	852	946

Csökkent az önálló ács-, fazekas- és könyvkötőmesterek száma, az ácsoké az építőipar pangása miatt. A segédek és tanoncok száma ez iparokban — kivéve a műszerészipart — általában kevesebb és a háború alatt a számuk általában csökkent.

Hasonlóképpen visszafejlődik a zománcedények és vasedények versenye miatt a fazekasipar. A fazekassegédek ma inkább kályhakészítéssel és javítással foglalkoznak.

A középosztály elszegényedése folytán csökkent a kárpitosipar és azok segédeinek száma is. Ugyanezen okból csökkent a könyvkötészet is.

A timáripar a gyári bőriparral szemben hátrányos helyzetben van. Ott, ahol azonban tinnárok vannak, prosperálnak is. Újpesten erősen emelkedett a számuk.

A szijgyártóknak a vidéki mezőgazdaság felszereléseinek javítása munkát ad. A városokban viszont panaszkodnak a hadfelszerelési munkák elmaradása miatt.

A bőröndösmunkák drágasága folytán konjunkturája nőtt a kosárfonóiparnak.

A műszerész-, szerelő- és villanyszerelőipar a petroleum hiánya, a villany bevezetése, valamint a bicikli használata miatt nagyon kifejlődött a háboru alatt.

A háboru alatt a réz forgalma rendeletileg korlátozva volt, tehát csökkent a rézművessegédek száma.

A gyári termelés versenyét nem bírják a kötelesmesterek.

A kérdőívek az egyes ipartestületek helyi sajátságaira is élesen rávilágítanak. Ujpesten pl. igen megszorodtak az asztalosok, Szegeden a cipészek és szabók, Debrecenben a szabók, mészárosok és hentesek. Pécsen sok lakatosinas van, Miskolcon sok a cipész. Viszont Cegléden csökkent a cipészsegédek száma. Debrecenben, Miskolcon, Cegléden és egyéb helyeken a kőművessegédek száma stb.

Rámutatnak az adatok egyes vidékek egyéb különlegességeire is. Többek között arra, hogy egyes vidékeken általában otthon sütnek az emberek kenyeret és nagyon kicsiny a pékek száma. A Zalavármegyei pacsai járásban az egész járás területén nincs egy pék. Hajdu- és Szabolcsmegyében is kevés pék akadt. Balmazújvárosban, melynek több mint tizenkétezer lakosa van, nincsen pék.

A jelentés harmadik és negyedik oldalán az ipartestületeknek arról kellett jelentést tenniük, hogy létesült-e a háboru alatt a körzetükben valamely új gyártelep, vagy megszűnt-e ilyen és éreztette-e ez az ipartestület iparosságával káros vagy hasznos hatását. Az ipartestületek egy részének területén nem volt gyár vállalat. A beérkezett válaszok legnagyobb része teljesen nemleges volt. A válaszok egy része megerősített abban a nézetemben, hogy a gyáripar nem tekinthető a kisipar versenytársának, hanem annak rendesen termelője vagy fogyasztója. Miskolcon pl. egy kaptafagyárnak felállítása az ottani lábbeli-iparosoknak közvetlen hasznára volt. A soroksári gőzmalom leégése a helybeli lakosságnak kárára volt. Éppen úgy ártott a halasi mészhomokkő-téglagyár megszűnése is.

Felpanaszolták ellenben a magyaróvári lőporgyár munkásságát, hogy az a helybeli közönségnek szakbavágó munkát végez. Panaszkodtak a gyöngyösi kormánybiztossági asztalosüzem versenyére is. A veszprémi élelmezési részvénytársaság gyára következtében több hentes üzletét becsukta. Azt, hogy a panaszok mennyiben helytállóak, természetesen nem állapíthatom meg. A budapesti építőiparosok az építkezési vállalkozók konkurrenciájára, a budapesti szabó-ipartestület a különböző gyárakban létesült szabóüzemekre panaszkodik.

A kisiparosok termelése konjunkturájuk dacára sem igen érte el a békenívót. Erről azonban nagyobb munka adatfelvételt szerezni. Ezeket a Központi Statisztikai Hivatal van hivatva felvenni. A kereskedelemügyi miniszterium kisipar szakosztályának kezdeményezésére a Központi Statisztikai Hivatal az 1923. évről egy kisipari létszám-, üzemi-, bér- és termelési statisztikát tervez felvenni. Minden egyes önálló iparosnak a követ-

kező kérdésekre kell majd válaszolnia: Az iparvállalat tulajdonosának neve, alkalmazott segédek és tanoncok száma? Milyen munkabéretet fizet? Milyen hajtóereje van? Milyenek a szerszámai és munkaképei? Milyen és mennyi tüzelőanyagot használ fel? Mennyi félgyártmányt és üzemi segédanyagot használ fel? Mik az iparának legmegszokottabb munkái? Mennyi az évi termelése? Mi a termelőképessége? és hová szállít?

Az iparos ezen kérdések nagy részére ma nem is tud válaszolni. Egy évig tartó könyvvezetésre és műhely-adatainak szorgalmas feljegyzésére lesz szükség.

Látom a statisztikai felvételeim hiba-forrásait, mégis azt kell mondanom, hogy ezekkel a hibaforrásokkal a Központi Statisztikai Hivatal is találkozott, amikor az 1911. évben felvételeit végezte. Felvételeim összefoglalt eredményei a kereskedelemügyi miniszterium kisipari szakosztályának kellő áttekintést nyújtanak. Az egyes részletkérdésekre nézve pontos felvilágosítást adnak. A háboru és az azt követő felfordulás után ez a felvétel nagyon is sürgős állami feladat volt.

Kerékgyártó György.

Közlemények és ismertetések.

Társadalmi kutatás.

Geőcze Sarolta: Szociológia etnikai alapon. Budapest, 1922. Szt. István-Társulat kiadása. 192. lap.

Az a szerencsétlen helyzet, melybe Magyarországot a háboru sodorta, egyre-másra az íróasztalhoz szólítja azokat, akik jövőnkben biznak. A tudományok legkülönbözőbb ágaiban, hol itt, hol amott gyul ki egy fáklya s fényük mellett elhalványul az utilitarizmus eszméje és tisztultabb, magasabb szempontok vezetik a tollat. Vajjon lesz-e a sok gyötrődésnek eredménye? Geőcze Sarolta hisz ebben: erős magyar érzése táplálja reménységeit. S ha munkájának egyik-másik része talán megakad is a kritika rostáján, bátor megnyilatkozásai, keresztény szelleme és magyar hazafisága olyan tulajdonságok, melyek nemes fényt adnak a társadalmi kutatás e régi művelője legújabb könyvének is.

A szociológiáról alkotott fogalmaink máig sem tisztázták azt a kérdést, hogy a társadalomtan határai hol zárulnak. A végletek találkoznak e kérdés körül s van olyan felfogás, mely szerint a szociológia magába olvasztja az összes társadalmi tudományokat. Szerző nagyjában szintén az utóbbi felfogás felé hajlik s ha munkájának gerincét a közgazdaságtani és szociálpolitikai fejtegetések is teszik, tartalmát egyéb szempontok vizsgálatával is súriti.

A könyv a társadalom fejlődéstörténetével kezdődik. Érdekes az ókori spártai arisztokráciára és az athéni demokráciára vonatkozó nézete. Az előbbinél a nevelés nagy fontosságát emeli ki, a jellem képzésére való törekvést; az utóbbinál a szabadság tuhajtását, minek következménye lett a materializmus tultengése s egyben a görög nemzet bukása is. Nagy tanulság ez a mai generációra is: mennyire veszedelmes, ha a hazaszeretet helyébe a pusztá önzés lép. A materialista gondolat áldozata lett Fönícia is, melyet az agrár Róma győzött le. A zsidóság önálló állami léte is akkor ment veszendőbe, mikor az anyagi érdekek kezdték uralni e nép törekvését. Ma a zsidó nép pusztán önző faji életet él s ez váltotta ki szerző szerint az antiszemitizmust, a védekezés fegyverét, ami csak ugy szünhetnék meg, ha a zsidóság körében is tért nyernének azok a foglalkozások, melyek a keresztény etikához közelebb állnak. Az ókori imperializmus megtestesítőjét szerző Róma személyében látja, e hatalmas birodalomban, mely bukása csiráit magában viselte, mihelyt a terjedő gazdagság az erkölesi romlást kifejlesztette. A latifundiumok, a rabszolgaság, a falu elnéptelenedése s a vagyon szélsőséges összehalmozódása mindmegannyi szemcsék voltak abban a mérlegben, mely az egykor nagy állam összeomlását okozta.

A római birodalom romjain világhatalommá emelkedő keresztyénység-programmját csak a középkorban látjuk megvalósulni. E korszak gazdaságtársadalmi alakulatai közül szerző hosszasabban ismerteti a céhrendszert, ennek is főképp erkölcsi fegyelmező erejét emelve ki, e részben szinte az elfogultságig menő dicséretekkel. Az ujkorba való átmenetet a felfedezések, találmányok és a reneszánsz szolgálatják. Velük tényleg adva volt a lehetőség egy nagy társadalmi átalakulásra, bár a két korszak fordulópontján még hiba volna a nagyipar kifejlődéséről beszélni s általában a nagy szellemi ujjászületésben a társadalom elpogányosodását látni. A reformáció és ellenreformáció nagy szellemi mozgalmában a hanyatló erkölcs helyébe ismét egészséges áramlatok lépnek, hogy azután újból sötétebbre válják a kép s a nyomorgó emberiség a francia forradalom tisztító tüztől várja megváltását. Szerző szerint gazdaságilag a forradalom sem tudta meghozni a várvárt jobb világot s az okot a szabad gazdasági versenyben látja, bár az indokolás bővebb kifejtését itt nélkülözzük.

Később az ipari forradalom dübörgését halljuk, a közelmúlt századok az egyik legnagyobb társadalmi folyamatát, melynek kilengéseit szerző úgy magyarázza, hogy a munkás a kenyérhez soha jó szót nem kapott; a szenvedélyek kilobbanásának azonban nyilván jóval mélyebb okai voltak. A feneketlen mélység, amely most feltárult, ébresztgetni kezdte a társadalom lelkiismeretét: Shaftesbury, Ruskin, Toynbee járnak elől ebben a munkában, kiknek korszakos működését szerző szépen vázolja. Ruskint a szó nemes értelmében keresztyényszocialistának tartja, alighanem téved azonban akkor, mikor Shaftesbury működésének gyümölesét az állami szocializmus javára könyvelte el. A modern gazdaságtársadalmi szervezet esuespontját szerző a szövetkezeti mozgalomban látja, de közben talán célszerűbb lett volna megemlékeznie bővebben a kapitalista gazdálkodási rendről is, melynek a szövetkezetek tulajdonképpen fékezői.

Magyarország gazdasági és társadalmi fejlődéséről szintén szól a könyv. Rámutat Kálmán királyunk forgalmi politikájának nagyvonalúságára. IV. Béla új honalapításában a feladatnak az akkori közlekedési viszonyok mellett rendkívüli volta a megragadó. Corvin Mátyás dicsőséges uralkodásának gazdasági virágzását szerző talán mégis tulértékeli. Szerző a dinasztikus politikával hozta kapcsolatba a XVIII. század idegenből eredő telepítéseit, ámde a néptelenné vált országban gyors szükség volt új, bőven szaporodó lakosságra s a magyarság ezer sebből vérezve, nem rendelkezett elegendő tartalékkal. II. Józsefről is keményen ítél a szerző: hiszen köztudomásu, hogy a magyarság érdekeit is elősegítő nagy gazdaságpolitikai koncepciónak a nemesség rövidlátása is volt a gátlója.

Az újabb idők rajzában is találunk egy és más kifogásolni valót. A szeszmonopóliumot talán mégsem lehet úgy beállítani, hogy általa állami érdekké válik a koresmák szaporítása: az adóprés ugynevezett hihetetlen működése is tulzás, amínthogy az sem áll meg, hogy a magyar adórendszer szinte kizárólag a földbirtokot sújtotta volna a békeidőben. A paraszt koldustarisznyája — ha arról egyáltalán beszélhetünk — sem volt speciális magyar betegség: a híres agrárválság más európai államok östermelését sem kímélte s a kivándorlás nem is ennek következménye volt, hanem annak a munkabérekülönbözetnek, melyet a konjunkturális Amerika tudott az óvilág munkásságának ígérni. Az újabb birtokváltozásoknak tulajdonítja a szerző azt, hogy a viszony a földesur, az értelmiség és a nép között elhidegült. Aki azonban a magyar jobbágyság történetét ismeri, a baj forrását sokkal előbbre teszi.

A társadalmi fejlődés rajzában végén szerző még Amerikával foglalkozik, különösen annak ipari fellendülésével. Ez utóbbi titkát az olvasó és ki-

zsákmányolható munkaerőkben látja, utóbb azonban maga is arról szól, hogy künn a munkás jól keres s a társadalom őt megbecsüli. Különben úgy véli, hogy a meggazdagodás a nemzeti erkölcsöket ott is kikezdte.

A munka második — terjedelemben bár legnagyobb — részében aránylag mégis szűk helyre összeszorítva igyekszik szerző összetömöríteni a közgazdasági elmélet és politika alapfogalmait, ha néha a rövidség okából folyólag vázlatosan is. Rendkívül ügyesnek tartjuk viszont azt a módszert, hogy szerző lépten-nyomon beleszövi előadásába a modern viszonyok példáit s ötletes gyakran akkor is „mikor a legfontosabb problémákat, pl. a munkamegosztást összekapcsolja a jelenkor társadalomethikai hibáival. Éppen ezért esodáljuk, hogy a trösztök olyan sok vitatott kérdésénél azok hátrányairól semmit sem szól. Néha fontos problémákat is tulgyszerűen, pár szóval intéz el: a szénbányák állami kezelésbe való vételét pl. talán mégsem lehetne egyszerű követeléseképpen beállítani.

A birtokkezelés tárgyalása mellett szerző módot kerit arra, hogy tanyai gazdálkodásunk bajait feltárja s a birtokmegosztás kérdésénél is sok érdekeset is mond, ha nem is fogadhatjuk el fenntartás nélkül azt a megállapítást, hogy az agrárszocializmus szinte kivétel nélkül a nagybirtok munkásai között keletkezett. Az iparban, a kozmopolitizmus felé hajló nagyiparral szemben a kisiparosság védelmét, nemzeti érdekeknek tartja, bár elismeri, hogy modern civilizáció nagyipar nélkül nem lehetséges. A pénz gazdasági jelentőségénél foglalkozik annak ma annyira fontos vásárlóképeségével s a pénz hatalommá való válásának veszedelmeivel. A pénzforgalmi kérdésekhez kapcsolja a hitel problémáját: itt is az életből vett sok gyakorlati szempont mérlegelése élénkíti az előadást. A kereskedelemre vonatkozó fejtegetéseknél figyelemreméltó az az állásfoglalása, hogy nagy érdek a kereskedelem körének megtisztítása a tisztességtelen elemektől s az, hogy a magyar kereskedelem ne az idegen érdekeket szolgálja.

A jövedelem szempontjából szerző legfontosabbnak nem annyira a fogalom tisztázását tartja, mint inkább azt, hogy a jövedelem tisztességes-e vagy tisztességtelen: az utóbbi formáit hosszasabban ismerteti. A fogyasztás és háztartás rendjeinek vázolása után szerző a népességi politikára tér át, a fizikai lét kérdései mellett a tulajdonképpeni népesedési politikával foglalkozva. A népesedés aktív kérdéskomplexuma szerinte az egyke körül mozog, melyet ő malthusi gondolatnak nevez. Ezt mindenesetre tagadnunk kell; ha más oldalról elismerjük is a passzív kérdéstömeg (népbetegségek, stb.) ügyes csoportosítását. Vitatni lehet azt a felfogást, mintha a lakásínséget csak a népesség szaporodása okozná, viszont csak helyeselni azt, hogy a vándormozgalom hátrányai mellett észreveszi annak előnyét is. Mint a munka jelentős értékét kiemeljük, hogy a szerző a szociálpolitikai követelményeknek vázlatát tárgyalásának minden szakaszába belefűzi.

A könyv harmadik része a társadalmi és közgazdasági irányok fejlődését mutatja be. Az ókori szocializmus és individualizmus, a római agrárizmus s a kereszténység gazdaságtársadalmi rendszerének ismertetése után az ujkor elméleteire tér át s érdekes a merkantilizmusra vonatkozólag az a megfigyelése, hogy miként egyengeti a kapitalizmus utját. A gazdasági liberalizmus legfőbb hibáját abban látja, hogy a szabad verseny következtében aránytalan vagyongeloszlás, vagy társadalmi egyenlőtlenség alakult ki: a vagyon kevesek kezében halmozódik fel s a nagy tömegek teljesen vagyontalanná válnak. A probléma, hogy lehet-e ezen a sötét helyzeten segíteni. fejlesztette ki a szocializmust. A szocialisták közül legbehatóbban Marx Károly rendszerével foglalkozik s véleménye odakonkludál, hogy Marx elméletének gyakorlati megvalósításával hiába várnók a helyzet javulását. A megoldás utját egyfelől az agrárizmustól várja, mely voltaképp áthidaló

rendszer az individualizmus és a szocializmus között s a nemzeti érdekeket tekinti mindenekfölött valónak, másfelől pedig a keresztyén-szocializmustól, melynek keretében a társadalmi kérdés nem revolúció, hanem evólúció által való elintézését remélhetjük. A fejezet az idealista anarchizmus, a kozmopolitizmus, az internacionalizmus, a pacifizmus és a feminizmus ismertetésével végződik, mely utóbbinak programmjára vonatkozóan megjegyzi, hogy nem vet számot az élet realitásával.

A munka végén szerző a társadalmi életjelenségek törvényszerűségével foglalkozik. A társadalmi szervezet alakulása, annak alkata és képződésményei itt a bevezető szakaszok, hogy azután kimutassa a vallás, valamint a filozófiai rendszerek hatását a társadalomra. A fejlődés és fennmaradás, valamint a hanyatlás és a bomlás tényezői szintén érdekes megvilágításban részesülnek a munkában, melynek zárószakasza a megújulás feltételeit tagolja. E feltételek gazdasági, fizikai, szellemi és erkölcsi téren egyaránt megtekinthetők, a kérdés azonban végső eredményben azon fordul meg, hogy a mai generáció helyébe jobb emberek jöjjenek, a romboló önzés zaboláztatás meg s erősebb vallásos hit, igazibb keresztyén erkölcs hódítson teret.

Akit érdekel a mai Magyarország szomorú sorsa, aki szeret gondolkodni a kivezető utakon, az élvezettel fogja forgatni szerzőnek sok szeretettel és nem közönséges olvasottsággal megírt szép munkáját.

Laky Dezső.

Indexvaluta.

Dr. tanyogi Szücs Kálmán: Indexvaluta, Budapest, 1922. 60. l.

A mai romlott valuta az életben mindenütt visszásságot kelt. Ha a drágaság okait és az áresökkenés feltételeit vizsgáljuk, ott találjuk a hitelgazdaság mai rendszerét, melyről — szerzőnk szerint — a termelő a termeléshez szükséges hitelt egészen más értékalapon kapja, mint amilyenben vissza kell fizetnie és ez ingataggá teszi terményeinek ármegállapítását. A váltságokkal kapcsolatos árzuhanásoknál is ugyanez az ingó árképződés sujtja a közönséget. De különösen a jogi életben jelentkezik a valutaromlással kapcsolatos érték hullámvás hátránya; a bíróság igazán kellemetlen helyzetben van, midőn egy kikötött összeg fizetésénél a valuta esökkenése folytán ugyanazt az összeget rossz valutában kell megítélni, amely jó valutaértékben volt kiszabva. „Az árváltozás korlátlanul való figyelembevételének akadályait élesen tükrözteti a Kuria jogegységi tanácsának egyik vitája, mely abban a kérdésben merült fel, hogy lehet-e baleset folytán megítélt járadékot a gazdasági viszonyoknak időközben beállott változása alapján felemelni, illetve leszállítani? A tanács nemmel oldotta meg a kérdést, pedig „igen tiszteletreméltó jogi érvelés az ellenkező álláspont helyességét igazolhatná.”

Minden odamutat, hogy a valutaviszonyok ingatagsága megköveteli, hogy a fennálló jogbizonytalanságot törvényvel kell rendbehozni. Szerzőnk nézete szerint „az állam ne várjon tovább egy véletlen szerencsére, hogy a korona újra elérje régi értékét, mert arra hiába vár, hanem vizsgálja meg a jog minden területén, hogy a gazdasági helyzet változása miként volna a felek és a köz érdekének legteljesebb megóvása mellett figyelembe vehető s aztán nyilatkoztassa ki a különböző jogterületeken méltányosnak elismert új jogot.” A jogi megoldás legyen azonban egyuttal a leghelyesebb gazdasági megoldás is és ezért „nem tudjuk a gazdasági érdekeltségeket elég nyomatékkal arra kérni, hogy a nagyfontosságú jogfejlődést kísérik figyelemmel.”

Ha így az új jog meg lesz állapítva, szükséges lesz egy mértékre, mellyel a pénz értékében történt eltolódást mérjük. „Nézetünk szerint megfelel a méltányosságnak, ha a kötelezettségek tartalmi változását az életstandard változásának mértékével: a normális háztartás költségével (kombinált index) mérjük.“ Evégből a Központi Statisztikai Hivatal tegyen közzé hivatalos életfenntartási indexszámokat, hogy azokból meg lehessen állapítani a társadalmi rétegek helyzetét és eltolódását. A törvényhozó pedig szabja meg, hogy az indexátlagok mennyiben és milyen időközönként vétesenek számításba a különböző foglalkozási körök követeléseinél.

„Az ajánlott szabályozás felélesztené a belföldi hitelt, a forgalmi biztonságot és a jövőben való bizalmat“ „Ha a kötelezettség fennállása alatt bekövetkezett értékváltoztatást figyelembe kellene venni, akkor a fixjavadalmu munkás nyugodt lehetne afelől, hogy a külső viszonyok változása nem fogja rontani életfeltételeit; kiszámíthatná, hogy öregségére a társadalom forgótőkéjének milyen hányada fog reáesni, építhetne házikót, alapíthatna családot, köthetne életbiztosítást. A termelővállalat bátran vehetne fel beruházásra, üzémfejlesztés céljára kölcsönt, mert tudná, hogy az árak esetleges csökkenésével aránylagosan fog csökkenni az ő terhe is. A hitelintézet viszont szívesen adna kölcsönt, ha tudná, hogy áremelkedéssel emelkedni fog kamat jövedelme is“... „Az állam az árak bármilyen változása mellett is megkapná az adózóktól azt az értéket, melyet a költségvetésben az állami háztartás biztosítására szükségesnek vél.“

A kis munka átgondolt értekezés, mely egy régen vajudó közgazdasági problémát a mai átmeneti idő viszontagságteljes árviszonyainak rendezése okából meg akar oldani. Állandó, változás alá nem eső értékmérőt keres, amely mint hajdan a bölcsék köve, az aranykészítés és efféle az emberi elme véges határai között megoldhatatlan kérdés, meg nem fejthető. Az indexvaluta, csakugy mint a buzavaluta, pillanatra szemkápráztató megoldásnak látszik, mert az aranyvaluta óriási méreteitől megijedünk. Mindaddig, míg át nem térhetünk aranyvalutára, — mely a tudomány és a gyakorlat szerint legkevésbé változó értékmérőt ad — minden kísérlet állandó érték biztosítására eredménytelen.

(— vits.)

Cobden-könyvtár.

A Magyar Cobden-Szövetség kiadásában megjelent ismét négy szám, négy érdekes kis könyv, és pedig: *Lujo Brentano: Védővám és szabad kereskedelem, fordította Havas Miksa* — 48 oldal — Brentano arcképével. Ez Brentanonak beható értekezése a kereskedelmi politika vitás kérdéseiről. Rövid bevezetés után a merkantilizmus törekvéseit tünteti fel; áttér azután a közgazdasági tudomány átalakuló irodalmi forradalmára, Quesnay, Smith, Ricardo működésére és vele együtt a kereskedelmi szabadság jelentőségének fejtegetésére. Ezzel a vámkérdés tételeihez jut. Most vizsgálja a nevelővám, a védővám természetét és hatásait. Miután így a szabadkereskedést és a vámvédelem elméletét tudományos módon taglalta a kereskedelmi politika gyakorlati alkalmazkodását vázolja: Angliában, az Amerikai Egyesült Államokban, Franciaországban és Németországban. Amiként a fordító előszavában mondja, az osztrák-magyar monarchia vámpolitikájáról utóbb külön füzetben fog Brentano nyilatkozni. A történeti fejlemények a Neomerkantilizmus-hoz vezettek, melyet Bismarck a házimunka védelmének jelszavával honosított meg és mely ipari védővámok mellett agrár- és fatermelési vámokat is ismer. Ezt az irányt azután fokozta az imperializmus törekvése, mely gazdasági téren is az uralom terjesztését célozza. „Kereskedelmi érdekekért nyultak fegyverhez a merkantilrendszer virágzásának korában. Ugyanez történt 1914-ben.“

A Cobden-könyvtár 11. száma *Lujo Brentano*: Szabadkereskedelem és vámvédelem a békekötés után; 39 oldal. Ez a füzet tartalmazza azt a felolvasást, melyet Brentano 1922 március 10-én a Cobden-Szövetség felkérésére Budapesten az Akadémia dísztermében nagy közönség jelenlétében tartott. Ugyanez az előadás a 12. számú füzetben németül jelent meg.

Külön nagyobb munkát képez a könyvtár 13. száma: *Naményi Ernő*: Matlekovits Sándor; két emberöltő munkája és eredményei; 126 oldal, három fényképpel. Naményi könyvét a Közgazdasági Szemle múltévi novemberi száma bővebben ismertette. (Figyelő.)

Kartellek és trösztök.

Robert Liefmann: „Kartelle und Trösts und die Weiterbildung der volkswirtschaftlichen Organisation”. Darmstadt, 1922.

Liefmann azokból a tudósokból való, akik a trösztökben és kartellekben oly alakzatait látják a közgazdasági életnek, amelyek helyes állami beavatkozás esetén a legnagyobb mértékben kielégítik a termelés igényeit s a tőke eme másodrendű szervezési folyamatának, mint ahogy ezt nálunk Heller Farkas tette, a gazdasági élet szempontjából mérhetetlen nagy jelentőséget tulajdonít. Konstatálja ő is miként Heller, hogy a folyamat a tőke „személytelemné válásával” jár s még az e tekintetben különben konzervatív Németországban is, hol a nagyipari államok közül még legtöbb üzem van régi hírneves iparosesaládok kezén, mégis érezhető ez a személytelemné válás annyiban, amennyiben a munkaadók monopolisztikus szervezkedésével párhuzamban haladt a munkások ilyen irányú, de jelentőségére nevezve sokkal veszedelmesebb szervezkedése, amelynek eredményeképpen az üzemek levetették régi patriárkális színezetüket.

A gazdasági élet szinpadán így a nagy agglomerációk szerepelnek és ez a szervezkedés az oka annak, mint azt Liefmann hangsúlyozza, hogy ma társadalmi békéről és gazdasági egyensúlyhelyzetről beszélni sem lehet. Szerinte nincs béke: I. A mai gazdasági életben belül az államokban s így nem lehet béke. II. a nemzetközi gazdasági viszonylatokban sem.

Ad. I.: A német viszonyok tökéletes ismeretével szól a trösztök és kartellek árpolitikájáról, amely oda tendál, hogy a fogyasztók bőrére lehetőleg a nagyvállalkozók és tőkések, majd pedig a munkások éljenek jól. Itt emlékezik meg a német kormány azon könnyelmű politikájáról, amellyel és nélkül adott munkanélküli segélyekkel és béremelésekkel az állami üzemekben előkészítette az utat az inflációhoz és nagyban járult hozzá a márka katasztrófájához. A nagyvállalkozók és tőkések jövedelmeinek a kartellbe-lépés utáni hatványozott emelkedését pedig nagyszerűen elkészített statisztikán mutatja be.

Ad. II.: Nincs béke a nemzetközi viszonylatokban sem, mert a kartellek és trösztök azok, amelyek igazi reprezentánsai a nemzetközi tőkének. Hogy Francia- és Angolország oly hűven kitartott s hogy végül is a háború az ántánt győzelmével végződött, abban nagy része van az amerikai trösztöknek is, amelyek közül különösen az amerikai nemzeti vagyon egyötödét ellenőrző Morgan-csoport volt az, amelyik egymaga helyezte el a francia kölesnöket Amerikában.

Amennyire káros hatásokat vált ki számtalan előnye mellett a trösztök szervezete a jövedelemelosztás terén, annyira elősegíti kényszerhelyzetekben az ipar helyzetét. Így keríti a sort Liefmann a sokat hányatott dum-

ping kérdésére is, amely a legyőzött államok, tehát Németország szempontjából is, egy kényszerhelyzet folyománya: megkülönböztetésül erre az u. n. „valutadumping“ nevet adja s mint általánosan észlelhető elvet állítja fel azt, hogy szükségképp minden iparállam, még a szabadkereskedelem mellett állást foglaló Anglia is, dumpingre dolgozik éppen úgy, mint az amerikai közgazdaság. Liefmann szerint tehát minden elindusztrializálódott államra el lehet mondani: „Der Export ist eben das Sicherheitsventil, durch welches man in ungünstigen Zeiten die im Inlande nicht absetzbare Produktion abfließen lässt, dafür aber imstande ist, den Betrieb und die Beschäftigung der Arbeiter aufrecht zu erhalten“. Minden az importoktól féltő állam vámokat állít, vámsorompókkal zárná el az import utját. Ezek a védővámok pedig nem okai, mint eddig általában hitték, hanem eszközei voltak a vállalkozók monopolisztikus törekvései megvalósulásának.

Ami most már „a védővám vagy szabadkereskedelem“ közti választást illeti, arra vonatkozólag Liefmann annyit mond, hogy a mai körülmények között minderről még csak beszélni is nevetséges akkor, amidőn az egyes államok különböző strukturája, mondhatni különböző gazdasági földrajza teszi lehetetlenné azt, hogy a szabadkereskedelem egy kalapja alá vegyük őket. Ez a különbözőség adja meg a gazdasági értelemben vett differenciálódottságot, vagyis azt, hogy mindegyiknek van félteni valója, van egy termelési ága, amit véd, amely kedvéért azután nevelő- és védővámokat alkalmaz. Szabadkereskedelem, antidumping s a gazdasági egyensúly-helyzet megvalósítása a ma szemüvegén át nézve szerinte csak mind, mind utópia, de nem megvalósítható álm.

Szerinte elítélendők ugyan a trösztök és kartellek káros kinövéséi, de a monopolisztikus alakzatokban oly fontos formációkat lát, amelyek nélkül nem lehetne a közgazdasági organizációt tovább képezni. Munkájának utolsó fejezete azok jogi szabályozását tartalmazza, azoknak a feladatoknak a felsorolásával, amelyek az államra hárulnak. Szociális adópolitika, a részvénytörvény reformja, a spekulációs jövedelmek adója szerepelnek itt, mint az állam gazdasági politikájának sarkalatos elvei. Hogy egyes iparágak már „szocializálásra érett“-ek s az állam által kisajátítandók lennének, azt tagadja. Ezzel együtt mereven elutasítja a Rathenau mögött álló szocialisták „Planwirtschaft“-jét is. A jövőbe pillantva, a szocializmust akként gondolja megvalósíthatónak a fennálló állam keretein belül, ha előbb organikusan fog kiképződni a szociális szellem (sozialer Geist), amely meg kell, hogy találja hüvelyét egy méltó emberi karakterben, (sozialer Körper) a történeti evolúció folyamán.

Sajnálattal vettük tudomásul, hogy nem terjeszkedhetett ki szerző könyvének ez 5. kiadásában sem bővebben a bankok szerepére a vállalatok finanszírozásánál úgy, mint ahogy ezt nálunk Heller Farkas teszi, aki a bankokról és a részvényekről így ír: (Közgazdaságtan 2. kiadás): „A részvény a főszköze annak, hogy a tőke másodrangú szervezési folyamata arra a fökra jusson, amidőn az már nemcsak piaci szempontból, hanem az üzemszervezés és termelés szempontjából összefoglalja a vállalatokat“. Ugyanez áll a kartellekről is, ahol szerinte a bankok „specializációja ösztönzője a kartellálásnak“.

Csikay Pál.

Magyar Közgazdasági Társaság*Felolvasó-ülések.*

Január 5-én *Mattekovits* Sándor elnöklete alatt tartott ülésünkön *Máday* Andor neuchateli egyetemi tanár tartott előadást „A munka nemzetközi védelme“ címen. A nagyszámu közönség, melynek soraiban ott voltak György Endre, Lukács György, Pap Dezső, Pap Géza, Méhely Kálmán, Jezsovits János, Mártonffy Marcell, Kéthly Anna, Ortutay-Tiszti Lajos, Baumgarten Nándor, Somogyi Manó stb., nagy figyelemmel és tetszéssel kísérte az előadást, melyhez Lukács György, Somogyi Manó, Méhely Kálmán és Zechmeister szakszervezeti tisztviselő szóltak hozzá.

Január 31-én *Fellner* Frigyes elnöklete alatt *Surányi-Unger* Tivadar olvasta fel „Társadalmi és gazdasági tényezők elkülönülése a gazdaságelméletben“ című tanulmányát. A hallgatóság körében ott voltak Buday László, Exner Győző, Méhely Kálmán, Somogyi Manó, Vágó József, Szende Samu, Csizik Béla, Homa István, Naményi Ernő, Dálnoki-Kovács Jenő, Popper József stb. Az előadáshoz Vágó József, Nagy Dénes és Méhely Kálmán szóltak hozzá.

Közgazdasági krónika.

Ezen a címen a Közgazdasági Szemle évtizedekkel ezelőtt hosszabb ideig naptárszerű sorrendben közölte a fontosabb közgazdasági eseményeket. A mai közönségnek igényeit a közlésnek ez a módja aligha elégíti ki, mert hiszen az események napi aktualitásait úgy is szem előtt tartja, inkább a fontosabb adatoknak időnként való összefoglalására és megörökítésére van szükség. Kisérletképen a közgazdasági krónikának új alakban való föllelevenítését kezdjük meg az alábbiakban, azzal a céllal, hogy oly fontos gazdasági változásokat, amelyek szövegben, vagy számbelileg megrögzíthetők, ebben a krónikában az olvasónak bemutassunk és így alkalmat adjunk arra, hogy a napi sajtó részletesebb közlésének fáradságos utánkeresése nélkül, csupán a Közgazdasági Szemle adataiból is visszamenőleg képet szerkeszthessen magának egy-egy gazdasági ágazatnak az elmúlt alakulásáról. Bizonyos mértékig statisztikai adatok foglalata lesz ez a rovat, anélkül azonban, hogy a részletesebb statisztikát — amelynek nálunk külön organuma készül — mellőzhetővé akarnók tenni, s a közgazdasági életnek csupán oly jelenségeire kívánczunk szorítkozni, amelyek felé a közérdeklődés most még inkább fordul. A közgazdasági krónika eddigi tervünk szerint a következő rovatokból fog állani, anélkül természetesen, hogy mindegyik rovat mindegyik hónapban előfordulna:

Gazdasági törvényhozás. Állami költségvetések és zárszámadások. Állami és egyéb kölcsönök. Népesedés. Földbirtokrendezés. Mezőgazdasági termelés. Külforgalom. A magyar devizaközpont jegyzései. Zürichi valutajegyzések. Jegybank kimutatások. Leszámitolási kamatlábak. A budapesti értéktőzsde jegyzései. A budapesti árutőzsde jegyzései. Új részvények a tőzsdén. Tőkeemelések. Új alapítások. Mérlegadatok. Közlekedés. Munkásügyek. Fontosabb közszükségleti cikkek árai. Index számítások.

Kérjük a Közgazdasági Szemle olvasóit, hogy tanácsokkal, utmutatásokkal és közlésekkel segítsenek abban a törekvésünkben, hogy ezt a kísérletképen megkezdett, illetőleg felélesztett új rovatot minél tökéletesebbé tehessek.

Gazdasági törvényhozás.

Magyarország.*)

A nemzetgyűlés új ciklusának törvényhozói munkássága

1922.

XVII. t.-c. az 1922/23. költségvetési év első hat hónapjában viselendő közterhekről és fedezendő állami kiadásokról.

XXI. t.-c. a földadó kivetésének és az ezzel kapcsolatos kérdéseknek újból való szabályozásáról.

A földadó a föld tiszta jövedelme után az 1875:VII. t.-c.-ben szabályozott módon, földadókataszter alapján állapítatik meg, melynek aránytalanságait az 1909:V. t.-c. igyekezett kiküszöbölni. A földadó mérvét az 1920:XXIII. t.-c. annak 10-szeresére emelte. A pénzürték csökkenésével a föld termékeinek ára s ezzel az adókivetés alapjául szolgáló jövedelem azonban sokkal nagyobb mértékben emelkedett s így indokolt volt az adót is az áremelkedés arányában megállapítani. Az áremelkedés nagyságát, mivel a mezőgazdasági termények árai szoros kapcsolatban állanak egymással, egyetlen terménynek, még pedig a legfontosabbnak, a búzának áralakulásával elfogadhatóan lehet mérni.

Ezek alapján és a folytonos áringadozásra való tekintettel elrendeli a törvény, hogy 1922 július 1-től kezdve 1925 június végéig, amikorra a pénzürték feltehetőleg állandósul, a földadó buzaértékben vetendő ki. Mivel az 1875—1911. években a buza átlagára métermázsánként 20 korona volt, így 5 kg. buza 1 koronát ért: a békebeli földadó minden 1 koronája után 5 kg. buza mindenkori pénzürtéke fizetendő. A buzaértéket a Pénzügyi Tanács állapítja meg, minden negyedévben a következő évnegyedre szóló érvénnyel.

Mivel ez a törvény bevezetője azoknak az adótörvényeknek, melyek az adózást, az ország súlyos viszonyai között, új alapokra fektetni lesznek hivatva, általános direktivaként leszögezi a progresszivitás elvét, s jövedelemadómentesnek nyilvánítja azt az adózót, kinek az összes jövedelme a 100 ezer koronát meg nem haladja, a jövedelemadó legmagasabb kulcsát pedig, évi 40 millió korona jövedelemnél, 44%-ban állapítja meg.

A földadó minden naptári évnegyed első napján esedékes. Nehogy azonban a buza ára mesterségesen irányíttassék fix fizetési nap kitűzése esetén, az évnegyed bármely napján fizethető. Aki pedig a költségvetési év I. évnegyedének végéig, melyet a törvény október 31-ével állapít meg, egész évi földadóját előre kifizeti, 5% adóelengedés kedvezményében részesül. A kisembereken iparkodik segíteni a törvény, amikor a 200 koronát meg nem haladó kataszteri tiszta jövedelem esetén 20%-ban, 50 koronánál kisebbnél pedig 30%-ban állapítja meg a prémiumot.

A haszonbérleti szerződések létrejöttékor a szerződő felek nem számolhattak a földadó ily nagymérvű fölemelésével. Ezért, ha a szerződés szerint a földadó fizetésére kötelezett fél a földadótöbblet fizetését méltánytalannak találná, a szerződés általában felmondható. A haszonbérbeadó köteles ellenben fizetni a különbözetet, ha a 20 kat. holdnál kisebb haszonbérleti terület bérlője kat. holdanként legalább 1 q szemesterményt fizet haszonbérül.

*) E rovatban esetről-esetre röviden ismertetjük a gazdasági szempontból fontosabb törvényeket, bár azok némelyikére a Közgazdasági Szemle tanulmányai sorában is visszatérünk. Bevezetésül azonban kívánatosnak látszott a nemzetgyűlés új ciklusának megkezdése óta alkotott összes törvényeket bemutatni.

A földadó tetemes emelése folytán s az adókezelés lehető egyszerűsítése érdekében a földadó után általános jövedelmi s országos betegápolási pótdadó nem vehető ki. A helyhatósági adók s a mezőgazdasági kamarai illeték pedig az eddigi adóalap, vagyis az eredeti földadó kétszerese alapján vetendők ki.

Rendelkezik még a törvény a művelési ágakban bekövetkezett változások bejelentéséről, az 1000 kat. holdon felüli birtokok esetleges új osztályozásáról, az adóleszállításokról és -visszatérítésekről.

P. L.

XXII. t.-c. a házadóról és a fényüzési lakásadóról. (Ismertetése legközelebbi számunkban jelenik meg).

XXIII. t.-c. az általános kereseti adóról.

Az új hozadéki adótörvények közül ez jelent lényegében a legnagyobb változást adórendszerünkben, amennyiben az általános kereseti adóból befolyó jövedelem nem az államkincstárt, hanem a községeket és városokat fogja megilletni. A törvény eleget tett a városok és községek egyik régi kívánságának, midőn ezt az adót nekik engedte át. Ezzel megtörtént az első lépés a helyhatósági adóztatás aránytalanságainak megszüntetésére; a községek és városok háztartásainak továbbmenő rendezéséről a helyhatósági adó egységes szabályozásáról készülő külön törvény fog gondoskodni. Az új kereseti adó életbeléptetése lényegesen csökkenti az egyenes adók nagy számát és bonyolultságát. Az elavult III. osztályú kereseti adó helyett az 1909:IX. t.-cikkel megalkotott, de mind-éddig életbe nem léptetett általános kereseti adót hívja életre a törvény, mely magába olvasztja az I., II. és IV. osztályú kereseti adót, a bányaadót, a járadékadót, az ezek után kivetett általános jövedelmi pótdadót és országos betegápolási pótdadót, valamint a tőkekamat- és járadékadó után kivetendő hadi pótlékot. Tárgya: 1. mindaz a jövedelem, amely eddig a III. osztályú és részben az I. osztályú kereseti adónak volt tárgya, tehát, amely az ipari, kereskedelmi üzletből, a szellemi és bármilyen más hasznot hajtó foglalkozásból származik, feltéve, hogy a foglalkozást csak egyes egyén, vagy egyéni cég folytatja, 2. az egyes egyén, vagy egyéni cég által folytatott bányászathal eredő jövedelem, amely jelenleg a bányaadó alá tartozik, 3. a szolgálati és munkabérvizonyból származó jövedelem, amely jelenleg a IV. osztályú és részben az I. osztályú kereseti adó alá esik, végül 4. a jelenleg a lajstromosan kivetett tőkekamat- és járadékadó alá eső az a jövedelem, amely járadékokból, bérekből és haszonbérekből, dologi jogosítványokból folyik.

Az általános kereseti adó új formájában nem tapad a külsőségekhez, nem elégszik meg csupán tárgyi ismérvekkel, átlagokkal és valószínűségekkel, hanem mint a jövedelemadó, a valódi keresetet, a tényleges üzleti eredményeket nyomozza. Ezeket a jövedelemadó megállapításánál ugyanis fel kell kutatni. A törvény tehát az adminisztrációt is tehermentesíti, amidőn az adóalapok kinyomozását és megállapítását egybekapcsolja a jövedelemadó alapjának kinyomozásával és megállapításával. Az adóalapot a pénzügyigazgatóság (adófelügyelő) állapítja meg s a kereseti adóra vonatkozó lajstromot kiadja a községnek (városnak), mely a tulajdonképpeni adókiszámítást és kivetést fogantatosítja. A szolgálati és munkabérvizonyból származó jövedelmek után a kereseti adót a munkaadó köteles a kifizetett illetményből levonni s a községnek vagy városnak beszolgáltatni.

Az újból konstruált adónem az érvényben volt kereseti adóknál súlyosabb terhet ró az adófizetőkre. Általában 5%-os adókulcsot alkalmaz, mely a pénzügyminiszter engedélyével 10%-ig felemelhető.

Az adókivetés évenként történik, az előző évben elért jövedelem alapján. Ezt az adózó köteles bevallani, különben hivatalból állapittatik meg s a mulasztó bírságot fizet.

Mint a legtöbb adótörvényt, ezt is több oldalról kifogásolják. Zaklatónak s pl. az ügyvédi, orvosi titoktartásra is sértőnek tartják az ellenőrzés módját.

Az értelmi osztályok azt vitatják, hogy az egyforma adókulcs mellett is, a létért való küzdelemben súlyosabban nehezedik a lateinerekre, mint az iparra és kereskedelemre.

E. D.

XXIV. t.-c. a társulati adóról.

A törvény, mely a hozadéki adók reformjának egyik legfontosabb láncszeme, számolva a társas munkában és tőkeegyesítésben rejlő nagyobb teljesítő képességgel, a többi adóalanytól eltérő s azokénál terhesebb adóztatás alá vonja a társulatokat. Az új adó lényegében a társulatok általános kereseti adója s pótolja, illetve megszünteti a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adóját, a hadinyereségadó, az általános jövedelmi pótdadót, a betegápolási pótdadót és hadipótlékot.

Azonkívül, hogy az eddigi törvényekben elszórtan feltalálható intézkedéseket kodifikálja, s ezzel az adózók áttekintését és az adóigazgatást könnyíti. fontos változtatásokat is léptet életbe.

Lényegesen kiterjeszti az adóalanyok körét. A társulati adót nemcsak az u. n. nyilvános számadásra kötelezett vállalatok, hanem minden kereskedelmi társaság fizetni fogja. Új alanyai lesznek tehát a közkereseti és betéti társaságok, az alkalmi egyesülések, sőt, bár kisebb kulecsal, az állam, törvényhatóságok és községek (városok) által létesített vállalatok is.

Az adót évenként kell fizetni, a megelőző üzletév mérlege alapján. A tényleges üzleti eredmény minél pontosabb kinyomozása érdekében azonban a törvény a vállalatok mérlegtechnikájától függetlenül állapítja meg az adóköteles nyereséget, amidőn a mélegszerű nyereséghez hozzáadandó s abból levonandó tételeket felsorolja. Új intézkedés, hogy a társaságok u. n. titkos tartalékai is adókötelesek; de a pénzügyminiszter az adómentes tartalékolásra, fontos közhiteli érdekből, engedélyt adhat.

Adókulcs a részvénytársaságoknál, szövetkezeteknél, részvényekre alakult betéti társaságoknál, korlátolt felelősségű társaságoknál, az alkalmi egyesüléseknél s általában a biztosítási vállalatoknál, közuti- és helyiérdekű vasutaknál és a pénzbetűtek átvételére jogosított intézeteknél 16%, ha a nyereség a vállalat saját tőkéjének 10%-át nem haladja meg. A kulcs 16%-tól progresszíven nő 30%-ig a nyereség azon része után, mely a saját tőke 10, illetve 40%-át meghaladja. Az altruisztikus szövetkezeteknél a kulcs kisebb. A közkereseti és betéti társaságnál, valamint az állami, törvényhatósági és községi (városi) vállalatoknál kisebb jövedelmezőség mellett szintén alacsonyabb az adóteher: a progresszív kulcs 6%-tól 20%-ig emelkedik aszerint, amint az adóköteles nyereség 200.000 K-nál alul, illetve 2.000.000 K-nál felül van. A biztosítási vállalatok adókulcsa a díjbevételek 10/100-énél, az alkalmi egyesüléseké a bruttó nyereség 10%-ánál kevesebb nem lehet.

A fejlődő vállalatok nagyobb teherviselési képességével számolva, a hadinyereségadó az u. n. társulati adópótlék (nyereségtöbblet-adó) alakjában tartja fenn a törvény. Ezt az adópluszt az a vállalat fizeti, amelynek adóköteles nyeresége az előző két üzletév valamelyikének nyereségét 100.000 K-nál nagyobb összeggel haladja meg. Kulcsa e nyereségtöbblet 5—20%-a, ahhoz képest, amint a nyereségtöbblet a vállalat saját tőkéjének 10—20%-át meghaladja. Az igazgatóságok és felügyelőbizottságok tagjainak bármely elnevezés alatt juttatott javadalmazás után is külön adót kell kivetni. E tantiémadó fokozatos kulcs 16—25%.

Az adóköteles jövedelem bevallásának elmulasztása súlyos bírság alá esik; a hamis bevallás, mint adócsalás büntetettik. E. D.

XXV. t.-c. a pestvármegyei Dunavölgy lecsapoló és öntöző társulat vízműveinek kiépítéséről.

A Haraszi község határától Bajáig terjedő, tehát a főváros közelében elterülő mintegy 122.000 kat. holdnyi területnek lecsapolás és öntözés útján intenzív gazdálkodásra való alkalmassá tételét szolgálja a törvény, amikor fel-

hatalmazza a földművelésügyi minisztert, hogy a társulat már megkezdett munkáját 4 év alatt annak terheire elvégeztesse. A 212 millió koronában előirányzott költség felét a társulat fedezi ártéri járulékokból, másik felét pedig, 5%-os kamattal, az állam kölcsönzi a társulatnak, mely kölcsön a munkálatok befejezésétől számított öt év alatt fizetendő vissza. f P.

XXVI. t.-c. a fizetési eszközökkel elkövetett visszaélésekről.

A külföldi fizetési eszközökkel ügött spekuláció és a külfölddel való pénzforgalom szabadságának énző egyéni célokra való kihasználása nagy befolyással volt a korona romlására, és ez az ország közgazdasági érdekeit veszélyeztette. A 6700/1922. M. E. sz. rendelet, mely a visszaélések megakadályozása végett korlátozta a külföldi fizetési eszközök forgalmát és a külfölddel való forgalmat s a tilalmak megszegését kihágásnak minősítette, előreláthatóan nem tudott a védelemre szoruló nagy közgazdasági érdekeknek hatásos büntetőjogi védelmet nyújtani.

Jelen törvény büntettnak minősíti a visszaélések súlyosabb eseteit, s egyéb fő- és mellékbüntetésekén kívül két évig terjedhető börtönnel s egy millió koronáig terjedhető pénzbüntetéssel sújtja. Minősített esetekben (üzletszerű elkövetés, visszaesés) a szabadságvesztés- és pénzbüntetés felső határa négy évi fegyház, illetve két millió korona.

Felhatalmazza a törvény a pénzügyminisztert, hogy a bank- és pénzváltóüzlet gyakorlásának feltételeit, továbbá a koronaértékben való közkötelező számítását redefleti uton szabályozhassa. P.

XXVII. t.-c. az ingatlanok, a felszerelési tárgyak, az áruraktárak, az ipari üzemek és egyéb jószágok vagyonsváltásának kedvezményes lerovásáról.

A vagyonsváltásról szóló törvény által megállapított vagyonsváltások egyéni kivételése oly nagy adminisztrációs munkát igényel, hogy még nem történhetett meg. Érdeke azonban az adózóknak, hogy a fizetést saját számításuk alapján előzetesen, kivétel nélkül is teljesítsék, s így megszabaduljanak egy állandóan fenyegető, nagy összegű tartozástól. Az államkinestárnak is érdekében áll, hogy minél gyorsabban történjék meg a befizetés, egyrészt, mert a hosszas halogatás azzal a veszéllyel jár, hogy a váltásákövetelés elveszhet, másrészt azért, mert a vagyonsváltástörvényből befolyó összeg nem folyó kiadások fedezésére, hanem az állami üzemeknek üzemi beruházásait annuitásos kölcsön nyújtása által lehetővé tevő alap képzésére fordítatik, mely alap aztán a törlesztett annuitások folytonos visszaáramlása révén önmagát táplálja s így az üzemek igényei a pénzüpiactól függetlenül nyernek kielégülést.

Ezért a törvény kedvezményt nyújt azoknak, kik kivétel nélkül önként beszoigáltatják a törvényben taxative felsorolt vagyontárgyak után járó váltáságot, aminthogy már előzőleg megengedte a mezőgazdasági ingatlanokra nézve a vagyonsváltás kedvezményes lerovását. Akinek az egyes vagyontárgyak után külön-külön kivethető vagyonsváltása a 100.000 K-t meg nem haladja, eleget tesz fizetési kötelezettségének, ha 1922. nov 30-ig 80%-át, illetve december 31-ig 85%-át önként befizeti. Ha a vagyonsváltás 100 ezer koronánál nagyobb összegű, úgy lerovási kötelezettségének eleget tett, ha annak teljes összegét 1922 december 31-ig önként befizeti. A fizetés elmulasztása esetén már a váltásáösszeg 125%-át, 1923 április hó 1-től kezdve pedig 150%-át kell fizetnie.

Módot nyújt a törvény az adózónak arra, hogy a kedvezményes lerovas céljából a rá kivetendő váltásáösszeget előre megállapíthassa. Ha többet fizetett volna be, úgy a többletet 10% prémiummal vagy egyéb köztartozásainak törlesztésére kell átszámolni vagy részére visszafizetni. Ha pedig jóhiszeműen kevessebbre becsülte váltáságdíját, de a hiba 25%-nál nem nagyobb, úgy csak a különbözetet kell teljes összegében befizetnie. Ha az eltérés 25%-nál több, vagy az eltérés egyéb ok folytán mutatkozik, teljes váltásáösszeget kell ugyan fizetnie, de a teljesített fizetés 10%-kal kamatozó előlegnek vétetik.

Magától értetődő, hogy mind az a kedvezmény, melyet a vagyonváltság lerovására az alaptörvény már amugy is biztosít (hadikölesönökkel, pénztári elismervényekkel való fizetés: megszállás okozta károk figyelembe vétele), érintetlenül fennáll a jelen törvény keretében teljesített adólerovások esetén is.

P. L.

XXVIII. t.-c. a francia állampolgárokkal szemben fennálló, a trianoni békeszerződés 231. cikke alá eső magyar tartozások tárgyában a Francia köztársasággal 1921. évi január hó 31-én Párisban kötött egyezmény becikkelyezéséről és az ezzel kapcsolatos intézkedésekről. (Ismertetése legközelebbi számunkban jelenik meg.)

1933.

A II. t.-c. a vármegyei alkalmazottak létszámviszonyainak szabályozásáról,

a III. t.-c. a községi és körjegyzők, valamint a segédjegyzők illetményeinek szabályozásáról szóló 1913: LX. t.-c. módosításáról

és a IV. t.-c. a városok fejlesztéséről szóló 1912: LVIII. t.-c. egyes rendelkezéseinek módosításáról

az autonóm közigazgatási alkalmazottak szociális helyzetének javítását célozza és megszünteti azt a hátrányos helyzetet, melybe az állami alkalmazottakkal szemben kerültek, annak folytán, hogy ezeknek 1919. és 1921. évi státuszrendezésében, illetőleg előléptetésében nem részesültek.

A II. t.-c. a vármegyei alkalmazottak státusát rendezi. A tisztviselőket az V—XI. állami rendszerű fizetési osztályokba sorozza és országos összesített létszámba foglaltatja azokat az állásokat, melyek egynél több fizetési osztályokba soroztattak. Rendelkezései kiterjednek az 1922. július hó 1-e előtt átköltözött menekült tisztviselőkre is, ezek állásai azonban nem vétetnek fel az országos összesített létszámba.

A III. t.-c. a jegyzőket az állami rendszerű IX., illetőleg VIII., a segédjegyzőket pedig XI., illetőleg X. fizetési osztályba sorozza. A várakozási idő, mint az állami tisztviselőknél, az eddigi öt év helyett három év.

A IV. t.-c. a tj. városok tisztviselőit mint a vármegyeknél, az V—XI., az rt. városok tisztviselőit a VI—XI. állami rendszerű fizetési osztályokba sorozza. Biztosítja a törvény a rendszeresített állásokon alkalmazott városi altisztek és szolgák nyugellátását.

P. L.

Az V. t.-c. a tisztességtelen versenyről.

A tisztességtelen verseny elleni oltalom kiterjesztése, hazai kereskedelmünk megtisztítása és megerősítése s külföldi hitelünk emelése érdekében immár elodázhatatlanul szükségessé vált. Jogszabályaink ezt a kérdést eddig csak hiányosan szabályozták. A kereskedelmi törvény alkotásakor iparunk és kereskedelmünk nem ismerte még azokat a kinövéseket és fattyuhajtásokat, melyek az igazi kereskedelem és ipar erejét elszívják s ezzel a nemzet hitelét is tönkreteszik.

A törvény általános klauzujája a tisztességtelen verseny minden elképzelhető nyilvánulása ellen magánjogi védelmet (abbanhagyás, kártérítés) nyújt; a versenytársak érdekeinek rosszhiszemű, súlyosabb megsértését pedig szigorú büntetéssel sújtja. Az üzleti tisztesség jellegzetesebb áthágásait, mint a szédelgő feldiesérés (reklámszédelgés), a bitorklás és utánzás, a hírnévrontás és hitelrontás, a hólabda-szerződés, az üzleti vagy üzemi titok elárulása és jogtalan felhasználása, a törvény részletesen szabályozza. Így tiltja az áruk forgalombahozatalánál oly adatok hitesztelését, melyek a valóságnak meg nem felelnek, vagy megtévesztők. Senki sem használhat üzleti vállalata körében oly nevet, céget, ismertető jelet,

rajzot vagy címet, mely őt meg nem illeti, sőt saját nevét, cégét sem használhatja oly módon, hogy ez versenyvállalattal való összetévesztésre adjon alkalmat. Ez az intézkedés véd a versenycélből történő névváltoztatás ellen s fontos azért is, mert a kereskedelmi és ipartörvény alá nem eső vállalatokat (gyógyfürdők, kórházak, stb.) is oltalmába veszi. Tilos versenycélből más vállalat jó hírét veszélyeztető tényt állítani, vagy kifejezést használni. Az üzleti vagy üzemi titok megsértését is messzemenőleg szabályozza a törvény, midőn tilalmat állít fel az elárulás, avagy jó erkölcsbe ütköző más módon megtudott titok, valamint az üzleti érintkezésben valakire bizott műszaki jellegű minta, utasítás felhasználására, továbbá, amidőn kimondja, hogy az alkalmazott addig, míg szolgálati viszonya meg nem szűnik, olyan üzleti titokkal sem élhet vissza, melyet e minőségében tudott meg.

A törvényben előirt büntetési maximum pénzbüntetésen kívül 3 évi fogság. Visszaesésnél, mely büntetést minősíti a cselekvényt, 5 év. Másodszor visszaeső a kereskedéstől, illetve az iparüzéstől eltiltható. A szédelő feldicsérés, bitorlás és utánzás esetében a vállalat tulajdonosa és a megbízó is büntetendő, ha a vétkes megbízott felett felügyeleti vagy ellenőrzési kötelezettséget elmulasztotta.

E. D.

A VI. t.-c. a szeszadóra vonatkozó némely törvényes rendelkezés módosításáról.

A törvény felhatalmazza a pénzügyminisztert, hogy fontos vegyi terméket új eljárással előállító ipari vállalat felállítását engedélyezhesse akkor is, ha a gyár e vegyi termék előállításával kapcsolatban szeszt termel. Az ilyen gyár u. i. ipari szeszgyár, melynek létesítését az 1913. évi XXIV. t.-c. tiltja. A törvény lehetővé teszi, hogy erdőségeink legnagyobb részétől megfosztott országunk az acetongyártásnál új eljárási módszerre térhessen át. Az acetont, melyet eddig falepárlás útján állítottak elő, keményítőtartalmu anyagokból erjesztéssel fogják készíteni, amidőn szesz is keletkezik. Az aceton gyártása kapcsán termelt szesz az 1921. évi XLI. t.-c.-ben megállapított szesztermelési összkeretbe a mezőgazdasági és ipari szeszgyárak termelési keretének aránylagos levonásával illesztett be. Fenntartja a törvény a kivételes hatalmon alapuló ama rendelkezést is, mely a rum, likőr és egyéb égetett szesz italok előállítását engedélyhez köt.

E. D.

A VII. t.-c. a közadók kezeléséről.

A törvény a különféle közadók kezelését egységessé és egyszerűbbé teszi, amire mai bonyolult adórendszerünkben sürgős szükség volt.

Mindazokat az adó jellegével bíró közszolgáltatásokat, amelyeket negyedévi részletekben a községek szednek, a jövőben együttesen kell kezelni s egy összegben fizetni, tekintet nélkül arra, hogy azok az államot, a vármegyét, a községet, a kereskedelmi és iparkamarát, a mezőgazdasági kamarát, a szabályozási társulatot, vagy a hitközséget illetik. Az eddig életbe nem léptetett 1909. évi XII. t.-cikkel tervezett egyesítés tehát az összes adójellegű közszolgáltatásokra kiterjed. Ez nemesak az adózók adófizetését könnyíti meg, hanem a községi közegek adókezelési teendőit is annyira egyszerűsíti, hogy az összes közszolgáltatások kezelése és behajtása most már nem ad több munkát, mint eddig egyedül a községi adók beszedése. A közvetlen adófizetési rendszert is megszünteti a törvény, úgy hogy ezentul mindenki, minden adóját, kivétel nélkül a községnél fogja fizetni.

Másik fontos újítása a törvénynek, hogy a közadók módjára s a közigazgatási uton való végrehajtási eljárás közti különbséget megszünteti s az eljárást is egyszerűsíti. A közigazgatási hatóságok és hivatalok közül végrehajtási jogköre kizárólag a községi előjárásnak, illetve a városi adóhivatalnak van: vagyis sem az állampénztár, sem a rendőrkapitányság, sem a munkásbiztosító-pénztár, sem az egyházközség köztartozások behajtásával nem fog foglalkozni. A bírói és közigazgatási végrehajtások közt így megteremtett összhang meg fogja

szüntetni azokat a visszaéléseket, amelyek eddig a különféle végrehajtható hatóságoknak egymással szemben való kijátszásával napirenden voltak.

A törvény különben a régi adókezelési törvények legtöbb rendelkezését változatlanul veszi át. E. D.

Ausztria.

Ausztriában törvényjavaslatot terjesztenek be a hádikölesönök időelőtti visszafizetése tárgyában, aminek indokolásául az szolgál, hogy a kamatfizetéssel kapcsolatos adminisztratív és nyomtatási költségek többet tesznek, mint amennyi a kamatszolgáltatás összege. A beváltást az mindössze 12 milliárd koronára lesz szükség és a kamatszolgáltatás megszűnésétől évi 1 milliárd megtakarítást várnak. Természetesen a hádikölcsöntulajdonosokra az időelőtti visszafizetés a hádikölesönök elértéktelenedését befejezett tényé teszi és még annak a reményét sem hagyja meg, hogy a pénzürték javulásával kedvezőbb helyzetbe kerülhetnek.

Csehszlovákia.

Törvényjavaslat készül az építkezéseknek állami támogatással való fokozásáról. A régi törvény december 31-ikével járt le. Törvényes felhatalmazást kap a kormány, hogy az elnökkel való egyetértésben külföldi államokkal a legnagyobb kedvezményezettség elve alapján kötött kereskedelmi szerződéseket a törvénytárban való közzététel után ideiglenesen hatályba léptethessen. Ugyancsak felhatalmazást nyer a kormány, hogy az 1921 és 1924 közt kötött szerződéseket, amelyekben az autonóm vámtételeket könnyítik, ideiglenesen érvénybe léptethessen és utólag a törvényhozás elé terjesszen jóváhagyás végett.

Jugoszlávia.

December 26-án a jegybanknál és annak fiókjainál szervezett bizottságokat, amelyek hatáskörébe a behozatal és a devizavásárlások engedélyezése, valamint az exportvalutabeszolgáltatásának ellenőrzése tartozott, feloszlatták, minthogy a bizottságok, számszerint 11, nem mutattak fel megfelelő működést. A deviza- és valutakereskedelemre jogosított bankok ezentúl maguk utalhatnak ki külföldi fizetőeszközöket behozatal céljára, amikor is az importörnek írásban kell köteleznie magát, hogy a deviza vagy valuta felhasználását 6 hónapon belül igazolni fogja. A bankok tartoznak a kötelezettségek betartása felett örködni, a bankokat viszont a hatóság ellenőrzi.

Németország.

Németország a tőke kimenekülésének megakadályozására szigorítja az előírásokat. A vonatkozó kiegészítő törvény szerint a bankoknak csak akkor szabad fizetőeszközöket és értékpapírokat külföldre átvinni, ha a megbízó a hatóság által láttamozott nyilatkozatot bemutatja.

Egyesült államok

Az Egyesült Államok képviselőházában törvényjavaslatot nyújtottak be a 10.000 dollárt meg nem haladó lefoglalt német vagyonok felszabadítása tárgyában.

Allami költségvetések.

Németország.

Hermes pénzügyminiszter 1922 december 7-én nagy beszédben foglalkozott az 1922. évi költségvetéssel. A költségvetést a rohamos pénzértékellenedés és a jótételi terhek illuzóriussá tették. Az 1922. évi főköltségvetésben a bevételek 115½, a kiadások 99 milliárddal szerepeltek, úgy hogy 16½ milliárd márka felesleg mutatkozott. A bevételek közül 108 milliárd adókra esett és az év első három hónapjában ezen a címen 48 milliárd be is folyt, ami azt mutatja, hogy még akkor is, ha csak 300 márka ér egy dollárt, a költségvetést egyensúlyban lehetett volna tartani. Ha az összes bevételeket 200 milliárdban lehetett volna megállapítani, a kiadások pedig nem növekedtek volna, úgy a 45 milliárd összegű kényszerkölcsön igénybevételével 75 milliárd papírmárka állt volna rendelkezésre a jótétel céljaira. Ezeket a számokat a márkaárfolyam romlása és az állami kiadások növekedése illuzóriussá tették. Az önszükséglet 442 milliárdra emelkedett, a rendkívüli költségvetésben 3½ milliárdról 74 milliárdra szöktek fel a kiadások. A békeszerződéssel kapcsolatos terheket 210 milliárd helyett 613½ milliárddal kell a költségvetésbe beállítani. A kiadások emelkedése folytán rendkívüli módon megnövekedett az állam függő adóssága, amely március 31-én 272, december 2-án pedig már 880,9 milliárd márkára emelkedett. A márkaárfolyam romlása érthető abból, hogy az év első tíz hónapja alatt 1¼ milliárd aranymárkával volt passzív a fizetési mérleg.

Az 1923. évi *porosz költségvetés* szerint a bevételek összege 149.360.376.000. a kiadásoké 150.298.748.000 márkát, a deficit tehát 11.986 millió márkát tesz.

Olaszország költségvetései.

Az 1920—21. költségvetési évben a kiadások összege 36.229,1, a bevételeké 18.820,1, a deficit tehát 17.409 millió lirát tett. Az eredeti költségvetés szerint a bevételeké 18,820,1, a deficit tehát 17.409 millió lirát tett. Az eredeti költségvetés szerint a deficit csupán 2,043,1 milliót tett, de 1920 júniusában már 12,141 millióra emelkedett, míg azt 1921 decemberében 10,712,5 millió lirára csökkentették. A fenti 17 milliárdos deficitből 5,858 millió a számlák rendezéséből származik, úgy, hogy ezen összeg tulajdonképen az előző költségvetéseket terheli. Az 1920—21 évi deficit tehát az előirányzott 10,712,5 milliárddal szemben tulajdonképen 11,551 millió lira. Ebből 4,700 az élelmiszerhozzájárulásra esik, amely tétel nem fog megismétlődni úgy, hogy marad 6,851 millió, amelyből 2,913 millió a rendes adminisztratív, katonai és belső államadóssági kiadásokra, 3,434 millió az átmeneti költségvetésre (felszabadított területek, hadikárpótlások, nyugdíjak, külföldi hadiadósságok) 4,045 millió a vasutak deficitjére jutott. A 6,851 millióból levonható a németek által jótételi számlára szállított szén 425 millió értékben. Az 1921—22. évi költségvetésben a rendes kiadások 16,967,8, a rendes bevételek 15,832,1 millióval állíthatók be, ami 1,135,7 millió lira deficitet jelent. Az átmeneti költségvetésben 5,373,4 millió kiadással 980 millió bevétel áll szemben, úgy hogy itt a deficit 4,393,4 millió lira. Ezekhez számítandó a vasutak 1290 milliós és az élelmiszerellátás 400 milliós deficitje, ami által a költségvetési hiány 7,219,1 millió lirára emelkedik, de még ez is 8,219,1 millióra növekszik egy milliárd kivetett, de be nem szedett hadinyeresség hozzászámításával.

B. G.

Allami és egyéb kölcsönök.

Osztrák kényszerkölcsön.

Az osztrák kényszerkölcsönből 1922 december 15-ig 22,8 milliárd folyt be, amely összegből 16,9 milliárdot kincstárjegyek visszavásárlására fordítottak.

Német kényszerkölcsön.

A német kényszerkölcsön összegét eredetileg 70 milliárd márkában állapították meg és azt tervezték, hogy az ezen felül jegyzett összegeket visszafizetik. A márka elértéktelenedése folytán a birodalmi gyűlés elhatározta, hogy ezt a felsőhatárt hatályon kívül helyezik és a kölcsön összegét egyáltalán nem állapítják meg. A pénzeléértelenedésre való tekintettel a vonatkozó törvény a kényszerkölcsön alól ment vagyonok értékhatárát kétszeresére emelte és azonkívül úgy intézkedik, hogy 1923 február 28-ig névértékben, azontul minden megkezdett hónap után 10%-os felárral jegyzendő a kölcsön. Az értékhatárok felemelésétől a kölcsönösszeg megkétszerezését, tehát 140 milliárdra való emelkedését várják.

Kölcsönök rozs- és szénvalutában.

A német közgazdaság a valuta katasztrofális ingadozásainak az adós-hitelezői viszonylatban való kikapcsolása érdekében mind nagyobb és nagyobb szükségét látja annak, hogy olyan címleteket létesítsen, amelyek értéke nem a napról-napra ingadozó valutához, hanem reális javakhoz van kötve. Ilyen kölcsönök közül elsősorban a rozskötvények kerültek kibocsátásra. Mecklenburg állam és a Staatliche Kreditanstalt Oldenburg léptek fel először 5%-os rozsjáradékkötvények kibocsátásával, amelyek egy bizonyos mennyiségű rozs (5, 2½, 1, ½ q) névértékre szólnak és amelyeknél a jegyzés, kamatszolgáltatás és visszafizetés a rozs mindenkori átlagos árfolyamához igazodik. Fedezetül az állami birtokok hozadéka szolgál. Ujabbban a porosz állami bank vezetése alatt álló konzorcium megalakította a Roggenrentenbank A. G.-t Berlinben, amely 1, 5 és 10 métermázsra rozsról szóló 5%-os járadékkötvényeket bocsát ki. Ezen utóbbiaknál fedezetül magánosok mezőgazdasági ingatlanaira való betáblázás szolgál. Danzigban hasonló bankalapítás történt.

A Badeni Elektromos Művek 1.1 millió tonna wesztfáliai szénre szóló, 1.2 milliárd márka értékű 5%-os kölcsönt bocsát ki. A jegyzés, kamatfizetés és törlesztés szintén német valutában, a meghatározott szénmennyiség mindenkori átlagárának megfelelő árfolyamon történik. Az egyes címletek 5000, 2000, 1000 és 500 kg. szénre szólnak. A kölcsönért Baden állam szavatol.

A Hamburg-Amerika Linie aranymárkára, illetőleg dollárra szóló kölcsönt fog kibocsátani. A társaság már felmondta papírmárkára szóló kötvényeit és annak is könnyebben teheti, hogy aranyra szóló kötvényeket bocsásson ki, mivel jövedelmei is fontban, tehát aranyvalutában folynak be. B. G.

Olasz kölcsön.

Olaszország 1 milliárd lira összegű kincstárjegyet bocsát ki. A kamatozás 5%, a kibocsátási árfolyam 98½ lira.

Jegybankok.*Ausztria.*

1922. december 23-án megalakult az osztrák jegybank. Az alaptőke 30 millió aranykorona, amelyet 6½ millióval tuljegyeztek. Az új jegybank megalakulásával az Osztrák-Magyar Bank befejezi működését, a devizaközpont ügyeit is az új bank veszi át. Az Osztrák-Magyar Bank jegyei az új bank jegyének tekintendők és az utóbbinak joga van azonos kivitelben további kibocsátásokat eszközölni. A jegybank „Österreichische Nationalbank“ cég alatt alakult meg, elnökké dr. Reisch Richárd volt pénzügyminisztert nevezték ki. — A jegybank teljesen független, a külföldi tőke, de az állam tultengő befolyásaitól is ment intézetnek volt kontemplálva, amiért is a kormány súlyt helyezett arra, hogy kedvező feltételekkel a lakosság széles rétegeinek lehetővé tegye a részvényjegyzést. Egy részvény 100 aranykoronára szolgált, de ¼ részvényeket is kiadtak. Az ellenérték befizetése nemes-

valutában volt eszközleendő, de a belső aranykölcsön jegyzői háromötöd részben aranykölcsönrel teljesíthették a befizetést. A részvényeknek 8 százalékos kamatozást helyeztek kilátásba és a részvényjegyzésre fordított tőke magas adókedvezményekben részesül.

B. G.

Jegybankkimutatások 1922. év végén:

	Angol Bank ezer font sterling	Francia Bank millió frank	Német Birodalmi Bank milliárd márka	Osztrák-Magyar Bank üzletvitel milliárd osztr. kor.	Csehszlovák Bank millió cseh korona	Magyar kir. Áll. Jegyintézet millió magyar korona
Aktívák						
Érckészlet és devizák	127.493	5.825	1	528 ⁵⁾	1.465	16
Váltótárca	94.204	3.472	422	782	541	31.051
Lombardkölcsönök	—	2.059	—	—	1.497	2.016
Kincstárjegyek	—	—	238	2.558	—	—
Állami tartozások	—	23.300	—	—	—	16.500
Egyéb követelések	59.658 ¹⁾	600 ²⁾	1.184 ¹⁾	8	10.097 ⁶⁾	19.650 ⁶⁾
Különféle aktívák	—	4.361 ³⁾	79	1.288	523	24.772
Passzívák						
Jegytorgalom	124.053	37.427	1.280	4.080	10.064	75.887
Állami betétek	12.917	64	153	528	2.247	—
Magánbetétek	144.862	2.473	377	328	600	4.761
Jegytartalék	20.053	—	—	—	623	—
Különféle passzívák	—	—	11.5	227	1.241	13.337

1) állami értékek, 2) külföldi követelések, 3) szövetségesek tartozása, 4), 5) a kormány letéte a népszövetség delegátusa által ellenjegyezve, 6) az Osztrák-Magyar Bank ellen, 7) vagyonváltságbefizetés, 8) ebből 18.264 millió Osztrák-Magyar bankjegy és állami pénztárjegy, 1370 millió postatakarékpénztári jegy és 16 millió bankjegyutánzat.

Mezőgazdasági termelés.

A világ 1922. évi buza- és rozstermése.

(W. St. *) A római nemzetközi mezőgazdasági intézet becsléseredményei már elkészültek. Az európai államok közül csak Oroszország, Jugoszlávia és Portugália adatai hiányoznak. Ezek beszámításával az 1922. évben a kenyértermékek termése 15.2%-kal volt kevesebb az 1921. év termésénél; számszerint 7.59 millió tonna a terméseredmény esőkkénése, amelyből 6.11 millió tonna esik a buzára, 1.48 millió tonna pedig a rozsrá. Csak Lengyelország és Ausztria 1922. évi termése nagyobb némileg az 1921. évi termésnél. Különösen nagy fogyás mutatkozik Nyugat- és Középeurópa országaiban: Hollandiában (29.5%), Franciaországban (25.9) és Németországban (25.6). 10%-nál nagyobb a terméseredmények esőkkénése Olaszországban (17.3%), Bulgáriában (15.5), Angliában (12.9), Magyarországon (12.5) és Spanyolországban (11.7); legkisebb a esőkkénés Romániában (2.9%). Az európai államok 1921. és 1922. évi buza- és rozsterméseredményei a következők:

	Buza		Rozs	
	1921.	1922.	1921.	1922.
Anglia és Wales	18.990	16.547	—	—
Ausztria	1.756	1.946	3.216	3.308

*) Wirtschaft und Statistik, a német birodalmi statisztikai hivatal folyóirata.

	Buza		rozsa	
	termés ezer métermázsákban			
	1921.	1922.	1921.	1922.
Belgium	3.945	2.686	5.404	1.724
Bulgária	11.569	9.347	2.131	2.225
Cseh-Szlovákia	10.528	8.293	13.649	11.633
Dánia	3.033	2.304	3.100	3.138
Finnország	76	81	2.638	1.975
Franciaország	88.034	64.057	11.276	9.553
Görögország	3.040	2.600	800	600
Jugoszlávia	14.071	11.505	1.466	—
Lengyelország	10.181	11.505	42.566	51.327
Lettország	213	258	2.491	1.987
Magyarország	14.347	12.267	5.887	5.446
Németalföld	2.293	1.425	4.500	3.366
Németország	29.338	18.957	67.986	53.491
Olaszország	52.482	43.400	1.431	1.210
Portugália	2.344	—	—	—
Románia	21.384	21.000	2.307	2.030
Spanyolország	39.504	34.266	7.142	6.945
Svájc	1.438	972	396	430
Svédország	3.423	2.570	7.064	5.850

Amerikára vonatkozólag az Egyesült Államok, Kanada és Argentina terméseredményeit ismeri, melyek közül főleg Kanadáé kedvező (buzánál 29,2, rozsnál 131,2%-os növekvéssel): az Egyes. Államok, valamint Argentina 1922. évi gabona-termése is nagyobb az 1921. évinél. Ausztrália hivatalos becslés-eredményei nem állanak rendelkezésre, magánszámítás szerint azonban buzából 2,2 millió tonnányi kiviteli többletre lehet számítani. Kedvező még Brit-India 1922. évi buzatermésének eredménye is; az egyéb fontosabb buzatermő országok becslés-eredményei kisebbek az 1921. év eredményénél. Az amerikai államok 1921. és 1922. évi terméseredményei a következők:

	B u z a		R o z s	
	termés ezer métermázsákban			
	1921.	1922.	1921.	1922.
Északamerikai Egyesült Államok	216.338	220.483	14.712	20.225
Kanada	81.882	105.809	5.456	12.590
Argentina	58.600	49.163		

Az egyéb fontosabb buzatermő országok terméseredményei a következők:

	B u z a	
	termés ezer métermázsákban	
	1921	1922
Brit-India	68.136	99.705
Japán	7.327	7.211
Egyiptom	10.073	9.974
Algír	9.190	4.963
Marokko	4.754	2.600
Tunís	2.891	900

Ezen országok rozstermése jelentéktelen.

Amerika és Ausztrália kedvező terméseredményei következtében keletkezett gabonafőlség áll a behozatalra szoruló államok rendelkezésére. Angol-amerikai számítás szerint buzában Kanadának 8,7, az Egyes. Államoknak 6,1, Argentínának 3,3, Ausztráliának 2,2 millió tonnányi kiviteli többlete van, amivel

szemben Európa buzabehozatali szükséglete 14.7 millió q. (ebből Nagybritanniára 5.9, Németországra 2.0, Belgiumra 1.4, Franciaországra 1.1 millió tonna esik.) A pénzviszonyoktól függ csak tehát, hogy ez a szükséglet Amerika és Ausztrália többletéből kielégíthető lesz-e.

Magyarország közölt adataira vonatkozólag megjegyezzük, hogy azok teljesen egyeznek a m. kir. közp. statisztikai hivatal július—szeptember havi közleményében foglalt adatokkal, csupán az 1921. évi rozstermés adatánál van némi különbség, amennyiben a statisztikai hivatal szerint a rozstermés mennyisége 1921-ben 5.880.000 métermázsa.

Th. L.

Az 1922. évi német gabonatermés.

(W. St.) Az 1922. évi német gabonatermés eredményei előzetes becsléseredmények alapján a következők voltak, összehasonlítva az 1913. és 1921. év eredményével:

Termények	Terméseredmények tonnákban		
	1913	1921	1922
Buza	4043084	2933820	1895723
Rozs	10131807	6798638	5349091
Őszi törköly	437787	207189	127957
Tavaszi árpa	3040218	1938995	1581367
Zab	8618618	5004983	4130780

A gabonatermés tehát 3.8 millió tonnával (22.5%) kisebb az 1921. évi termésnél; az 1913. évi béketermésével szemben pedig a visszaesés 13.2 millió tonna (50.2%). Igen nagy a esökkenés 1921—1922. között a kenyértermékeknel és pedig a búzánál 35.4%-os, rozsnál 21.3%-os, az árpa 18.4 és a zab 17.5%-os esökkenése is jelentős. Az 1922. év összesen 13 millió tonmát kitevő rozstermés eredménye csak fele az 1913. évi rekordtermésnek (természetesen az 1913. év adatai is átszámítottak a jelenlegi területre.).

A rossz terméseredmények okai a kisebb vetésterület, a rossz időjárás, a hosszú tél, a május közepétől kezdődő 8 heti szárazság és az aratási idők túlságosan esőzései.

A bevetett terület a következőképen alakult (hektárookban):

Termények	1913	1921	1922
Buza	1676575	1441040	1369420
Rozs	5259187	4265037	4148084
Őszi törköly	272083	150730	126668
Tavaszi árpa	1381366	1136402	1149773
Zab	3924706	3162224	3198954

A esökkenés 1921 óta a búzával bevetett területnél 5%, a rozsnál 2.7%, viszont kisebb (1.2%-os) növekvés mutatkozik az árpánál és a zabnál bevetett területnél.

Igen erős a visszaesés a hektáronkénti terméseredményeknel is. Egy hektárra esett ugyanis (métermázszakban) az

	1913	1921	1922	1911/20
	é v e k b e n			évek átlagában
Buza	24.1	20.4	13.8	19.5
Rozs	19.3	15.9	12.9	15.6
Téli tőrköly	16.1	13.7	10.1	13.6
Nyári árpa	22.0	17.1	13.8	17.7
Zab	22.0	15.8	12.9	17.0

Th. L'

Az orosz gabonatermés.

(W. St.) Szovjetoroszország és Ukrajna 1922. évi gabonatermésének előzetes eredményei millió pudokban 1 pud = 16.38 kg.:

6

	Nyers terméseredmény	Vetőmag- szükséglet	Tiszta terméseredmény
Európai Szovjetoroszország	1544	288	1256
Ázsiai Szovjetoroszország	398	64	334
Ukrajna	910	122	788
Mindössze:	2852	474	2378

Tehát a várható eredmény 46.7 millió tonna, amiből a vetőmag szükséglet levonása után 39 millió tonna marad meg tisztán, 52%-kal több, mint az 1921. évben (25.7 millió tonna). Egy lakosra esik tehát a tiszta terméseredmény alapján 398 kg. (24.3 pud) az előző év 26.2 kg-jával szemben. Számítás alapján a vidék gabonaszükséglete 26.699.400 tonna, a városi népességé 2,866.500 tonna, az összes szükséglet tehát 29,565.000 tonna volna, vagyis az 1922. évben 9,385.740 tonnányi gabonafelesleg várható. Azonban jobb években a fogyasztás nagyobb a számítás alapjául felvett mértékeknél, valamint nagyobb a vetőmag szükséglet is. Azonkívül a közlekedési nehézségek, a legnagyobb felesleggel rendelkező vidékeknek (a délkeleti vidékek, Szibéria és Ukrajna) a kereslettől való nagy távolsága is megnehezíti a szükségletek kielégítését, úgy hogy a jó termés dacára is nehezen fog eljutni a gabonafőlösleg, a hiányt szenvedő vidékekre, a kivitelre pedig még kevésbé lehet számítani. A természetbeni adóképen beszolgáltatott gabonamennyiség szeptember 1-ig csak 39%-kal volt nagyobb az előző évinél (összesen 13,333.631 pud) holott a termés 52%-kal növekedett; az adógabonából pedig csak elenyészően kevés (208.871) érkezett meg a szükséglet látó vidékekre. (Th. L.)

Ipari termelések.

A délamerikai husipar

(W. St.) A délamerikai husipar és huskivitel szempontjából Argentína és Uruguay után jelentős helyet foglalnak el Venezuela, Chile valamint Paraguay, Bolívia és Brazília is. A husipar főtermékei fagyasztott és hűtött marhahús, fagyasztott ürühús és a húskonzervek. Argentínában jelenleg 9 vállalat foglalkozik buszfagyasztással és egyúttal huskivitellel; 6 vállalatok naponta 25000 juhot és 11000 szarvasmarhát dolgoznak fel. Braziliában 11 vállalat működik naponta 6000 szarvasmarhát dolgozva fel. Uruguayban három nagyobb és több kisebb husgyár áll fenn.

Az állatállomány (vágómarha) Argentínában az 1914. és 1919. években a következő volt:

	1914	1919	Növekedés % -ban
Szarvasmarha	25866760	27720830	7.2
Juh	43225450	45767040	5.9
Disznó	2900590	3198830	10.3
Összesen:	71,992800	76686700	6.5

Vágóhidakon és mészárszékeken levágott állatok száma Argentínában a következő:

Év	Szarvasmarha	Juh
1919	2284730	2559320
1920	1481800	2870420
1921	1624960	3768090

A háborús években jelentősen megnövekedett Argentína huskivitele, főleg az entente-államok nagyobb rendelései következtében; az utolsó években azonban visszaesés jelentkezik; a huskivitel 1913—1920 évi alakulásáról a következő képet kapjuk:

Év	Huskivitel Ebből fagyasz-		Év	Huskivitel Ebből fagyasz-	
	összesen	tott és hűtött hus		összesen	tott és hűtött hus
	t o n n á k b a n			t o n n á k b a n	
1913	443090	426160	1917	559220	449450
1914	459850	443880	1918	764200	568630
1915	442550	409820	1919	618500	484260
1916	544750	498430	1920	-----	486000

1910-ig Nagybritánia volt az egyetlen állam, amely fagyasztott húst vitt be, a következő években azonban már Ausztria, Olaszország, Hollandia, Belgium és más európai államok is nagyobb mértékben rendeltek argentinai húst. Franciaország husszállítása hadseregének nagy husszükséglete következtében az az 1913 évi 1020 tonnáról 1918-ban 171360 tonnára emelkedett.

A La-Plata államok fagyasztott- és hűtött huskiviteli szállítása a következő:

	Fogyasztott ürü			Fogyasztott és hűtött marha		
	1920.	1921.	1922. I. félév	1920.	1921.	1922. I. félév
	d a r a b s z á m o k b a n					
Argentína	1726060	2446140	1985350	1297060	1207680	586190
Uruguay	153700	296920	224220	318750	203560	126413

Brazília 1914-ig még a La-Plata államokból huszbehozatalra szorult, a háború kitörésekor lépett a huskiviteli államok közé és nagy hamarosan huskivitelre tett szert.

Év	Fagyasztott hus kivitel tonnában	Konzerv hus tonnában	Év	Fagyasztott hus kivitel tonnában	Konzerv hus tonnában
1914	4	280	1917	66400	1550
1915	8500	120	1918	60500	17220
1916	33600	850	1921	62000	1300

fagyasztott húst, a háború alatt és óta nagyobb fagyasztott huszbehozatalra szorult; huszbehozatala származási országok szerint a következő:

	1920	1921	1922 I. félév
	tonnáksn		
Argentína	24930	10000	12540
Uruguay	2590	2200	850
Brazília	2030	2100	29870

Vas- és széntermelés.

A világ széntermelése 1921-ben.

(W. St.) A világ széntermelése az 1921-ik évben kerekén 1.100 millió tonna volt, ami összehasonlítva az előző évi termeléssel, annak mintegy 84.6%-át, az 1913-ik évének azonban csak 82%-át teszi. Ha azonban szénfajták szerint vizsgáljuk a termelést, azt látjuk, hogy míg a kőszén bányászása erősen csökkent, addig a barnaszéntermelés majdnem mindenütt túlhaladta az előző évi eredményt; tekintetben első helyen áll a megemlékezett Magyarország, melynek barnaszéntermelése 17.9%-kal növekedett, csak utána következik Németország, mely 10.2%-kal haladta túl az előző évi eredményt s azután a többi államok mind kisebb százalékokkal. Végeredményben a világ összes barnaszéntermelése 8.3%-os emelkedést mutat. Ennek oka az, hogy a kőszénbányáitól vagy annak termékeitől megfosztott országok mind nagyobb mértékben kénytelenek a rosszabb minőségű barnaszéneket használni a drága kőszén helyett.

A világ széntermelésének 40%-a az Egyesült Államokra, 15%-a Angliára, 13%-a Németországra esik, míg a fennmaradó 32% a többi államok közt oszlik meg.

Németországnak Franciaország, Belgium, Olaszország és Luxemburg részére a békeszerződésből kifolyólag kötelező szénzállításai 18 millió tonnát tettek. Ennek több mint a felet Franciaország kapta, minek következtében az Angliából Franciaországba irányuló kivitel erősen megcsappant, ugyannyira, hogy az 1920-ban Franciaországba szállított 11.7 millió tonnával szemben 1921-ben csak 6.4 millió tonna hajózott át a La Manche csatornán.

Egyébként közvetlen a háborút követő években Angliában is erősen redukálódott a széntermelés, ami a Suez csatornán észak felé irányuló szénmennyiségek csökkenéséből is észrevehető volt, tekintve hogy ezen szállítványoknak átlag 9/10-része angol eredetű; míg ugyanezen idő alatt a Délafrikából, Indiából és Új-Délwalesből Európába irányított szállítványok határozott emelkedést mutattak. Ez a helyzet azonban 1921-ben megváltozott, amennyiben a délről északra irányuló szén mennyisége majdnem felére csökkent, míg az ellenkező irányú szállítványok a békeévek mennyiségét már ismét elérték.

Angliának a háború utáni években erős konkurrens akadt az európai szénpiacon az Egyesült Államok személyében, de ez utóbbinak befolyása évről-évre csökkent, s ez a csökkenés oly rohamos volt, hogy Amerika 1921-ben már csak 32.4%-át szállítja az előző évi mennyiségnek.

De Anglia még Délamerika szénellátásában is visszanyeri fölényét, mert míg 1920-ban összesen mintegy 1/2 millió, az Egyesült Államok pedig 3 és fél millió tonna szént exportáltak a különböző délamerikai államokba, addig 1921-ben Angliára 1.77 millió, az Egyesült Államokra pedig csak 1.43 millió tonna szénexport esik.

A világszénpiac hegemoniájáért folyt küzdelem, mely 1920-ban érte el tetőpontját, ismét Anglia javára dőlt el, minthogy szénkivitel tekintetében még az Egyesült Államokat is jóval túlhaladja.

F. O.

Az egyes országok 1920. és 1921. évi barnaszéntermelésének összehasonlítása:

	1920	1921	Az előző évnek hány %-a
	1000 t	1000 t	
Németország	111.634	123.011	110.2
Csehszlovákia	19.696	21.051	106.8
Magyarország	4.788	5.646	117.9
Ausztria	2.398	2.469	103.0
Franciaország	971	736	75.8
Hollandia	1.396	121	8.7
Spanyolország	553	409	74.0

Anglia szénkivitele az egyes európai államokba.

	1913	1920	1921
	1000 t.	1000 t	1000 t
Fraanciaország	12.776	11.691	6.396
Olaszország	9.647	2.905	3.383
Dánia	3.034	1.040	1.804
Hollandia	2.018	239	1.788
Svédország	4.563	1.372	1.233
Németország	8.952	12	818
Oroszország	5.998	93	139
Többi államok	11.119	2.759	3.199

Anglia és az Egyesült Államok szénkivitele az egyes délamerikai államokba.

	1913		1920		1921	
	1000 t		1000 t		1000 t	
	Anglia	Egy. Áll.	Anglia	Egy. Áll.	Anglia	Egy. Áll.
Argentina	3694	139	274	1718	887	697
Brazília	1887	239	158	965	242	494
Chile	589	84	7	494	23	150
Uruguay	724	62	117	268	222	88

A lengyel széntermelés 1921-ben.

(W. S.) Lengyelországnak tudvalevőleg gazdag természeti kincsei vannak szénben, kősóban, petróleumban és mindenféle ércekben is. Szén és érctelepei még jelentékenyen gyarapodtak is Felső-Sziléziának megosztása következtében. A széntermelés fő eredményei az utolsó években a következők voltak: Kőszénből 1921-ben 7,572.000 vaggont produkáltak, az előző évi 6,412.000 vaggonnal szemben, a barnaszénből pedig 270.000 vaggont az 1920 évi 248.000-rel szemben. A kőszéntermelésben tehát mintegy 18%-os emelkedés mutatkozik az előző évhez képest, a barnaszén termelésében pedig 9%-os az emelkedés. 1913-mal, az utolsó békeévvvel szemben azonban a kőszéntermelés még mindig 15.6%-kal kisebb, a barnaszéntermelés azonban 4.5%-kal emelkedett. (y.)

A magyar Devizaközpont devizajegyzéseiben beállott változások 1922. dec. 15-től 1923. január 15-ig (pénzfolyam.)

	1922. december 30-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Wien	0.0345	00 370	I. 10-13	00.335	XII. 23.
Berlin	0.36	0.42	XII. 18	0.26	I. 9-13.
Prága	73	75	I. 3, 11-13	64	XII. 19.
Szófia	16	17 ^{1/2}	XII. 16-20	16	XII. 30. I. 2.
Zágráb	—	—	—	5.90	XII. 16-10.
Belgrád	24.50	27 ^{3/4}	I. 10.	—	—
Bukarest	13.25	14 ^{1/4}	I. 4. 8.	13	XII. 19. 20.
Varasó	0.13 ^{1/4}	0.14 ^{1/2}	I. 11	0.123 ^{1/2}	XII. 23.
Milánó	118	132	X. 11	117	XII. 15.
Páris	170	183	I. 13	168	XII. 15.
Zürich	440	500	I. 10, 11	440	XII. 15-I. 2.
London	10.780	12325	I. 11	10750	XII. 20.
New-York	2.325	2.625	I. 10 11, 13	2320	XII. 18.
Amsterdam	925	1,040	1. 10-13	925	XII. 23-I. 2.

A zürichi tőzsdei devizák árfolyamváltozása 1922. dec. 15-től 1923. január 15-ig (nyitás).

	1922. december 20-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Berlin	0.07 $\frac{1}{8}$	0,08 $\frac{1}{4}$	XII. 22	0.047 $\frac{2}{3}$	I. 10
Amsterdam	209 $\frac{1}{2}$	211 $\frac{3}{4}$	XII. 22	208 $\frac{1}{4}$	I. 3. I. 4
New-York	528 $\frac{1}{4}$	530	XII. 21	526 $\frac{3}{4}$	XII. 18
London	2.450	2474	I. 13	2448	XII. 19
Páris	38.35	4020	XII. 18	35.25	I. 9
Milano	26.70	27.50	I. 3	25.67	I. 10
Prága	16.50	16.50	XII. 29, 30	14.75	I. 9
Zágráb	1.35	1.55	XII. 15	—	—
Belgrád	—	—	—	5.80	I. 13
Budapest	0.21 $\frac{3}{4}$	0.22 $\frac{3}{4}$	XII. 15—27	0.20	I. 10, 11
Wien	0.0075	0.0075	XII. 15—I. 14	0.0075	XII. 15—I. 14
Bukarest	3.05	3.20	XII. 29	2.75	I. 8, 10—14
Varsó	0.03	0.03 $\frac{1}{4}$	XII. 15—19	0.02 $\frac{1}{2}$	I. 13
Szófia	3.65	4.02 $\frac{1}{2}$	XII. 16	3.50	I. 3—11

A budapesti értéktőzsde néhány fontosabb értékpapir árfolyamváltozásai 1922. dec. 15-től 1923. január 15-ig,

	1922. dec. 29-iki legmag. árf.	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Magyar Hitel	11.050	12.900	I. 12	7.300	XII. 18
Salgó	54.750	58.000	XII. 28	39.000	XII. 19
Rimamurányi	13.100	14.900	I. 5	10.750	XII. 18
Ganz-Danubius	1,020.000	1,650.000	I. 12	690.000	XII. 18
Ganz-villamos	160.000	270.000	I. 12	80.000	XII. 19
Kőszén	120.000	140.000	I. 12	87.000	XII. 18
Cukor	256.000	460.000	I. 11	140.000	XII. 18
Izzó	58.500	68.500	I. 12	41.500	XII. 15

Drágasági indexszámok.

Magyarország

A Dálnoki-Kováts Jenő-féle ismert drágasági indexszámítás alapján a drágasági jelzőszámok 1922-ben (1921. dec. 31. árait 100-nak véve) a következők voltak:

Január	111.5	Február	116.6	Március	134.5
Április	142.	Május	149.	Június	173.6
Július	258.2	Augusztus	173.8	Szeptember	373.6
Október	413.3	November	406.8	December	422.—

E számítás szerint a drágulás 1922-ben 322%-os volt, decemberben 3.7%-os.

A Pester Lloyd számítása szerint az 1922. évi drágulás 311.4%-os volt, a december havi 2.4%-os.

A Szakszervezeti Értesítő számítása az 1922. évi drágulást 374.2%-osnak találja, a december havit 6.1%-osnak.

Az eltéréseket a különböző számítások közt a számításban fölvetett fogyasztási cikk-csoportok más és más összetétele okozza.

Csehország

A nagykereskedelmi indexszámok 1922-ben a következő képet adják (1914 = 100).

jan.	febr.	márc.	ápril.	máj.	jun.	jul.	auguszt.	szept.	okt.	nov.	dec.
1675	1520	1552	1491	1471	1471	1464	1386	1155	1059	1017	999

Eszerint a decemberi árak az 1922. jan. árak 62.8 százalékára süllyedtek.

Németország

A decemberi indexszám novemberrel szemben 61.6 százalékkal emelkedett, a költés-közfentartás költségei a békebeliek 685-szörösét teszik ki.

Budapesti árutózsde.

A gabonaneműek árfolyamváltozása 1922. évi december 15-től 1923. évi január 15-ig. (Legmagasabb és legalacsonyabb árfolyamok.)

	1922. dec. 29-i árfolyam (maximum)	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Buza	11,000	12,700	I. 12.	10,400	XII. 15.
Rozs	7,900	8,300	I. 8—15.	7,500	XII. 15.
Árpa	7,100	7,800	I. 15.	6,600	XII. 15.
Köles	9,000	9,000	XII. 28—I. 15.	8,000	XII. 15.
Zab	7,400	8,100	I. 10, 11.	6,500	XII. 15, 16.
Tengeri	7,200	8,000	I. 15.	6,000	XII. 15, 16.

Közlekedés.

A világ vasutjainak megoszlása a háború után

A föld összes vasutjainak a hossza 1920-ban 1,191.000 km. volt, az 1913. évi 1,104.000 km.-rel szemben. A vasuthálózat eloszlása a következő: Amerika 51.4%, Európa 31.1%, Ázsia 10%, Afrika 4.3%, Ausztrália 3.2%.

A növekedés 1913—1920 között 87.105 km., azaz 7.9%, átlag évenként 12.000 km. Abszolút növekedésben Amerikáé az első hely, százalékos arány szerint az afrikai vasuthálózatoké. Afrika 17.1%, Ázsia 10.2%, Ausztrália 7.5%, Amerika 7.3%, Európa 7.0%.

Európában leghosszabb vasuthálózata Németországnak van, utána Orosz-, Franciaország, Anglia, Olasz-, Lengyel-, Spanyol-, Svédország. Cseh-Szlovákia, Románia, Belgium Jugoszlávia, Magyarország, Ausztria, Svájc, Dánia és Finnország következnek.

Németország vasuthálózata a háború alatt 63.730 km.-ről 1257 km.-rel 64.987 km.-re növekedett 1917-ig, a versaillesi békeszerződés azonban 7400 km.-jébe került. A birodalmi hálózat ezzel 57.545 km.-re süllyedt, de még így is a legnagyobb Európában.

Ausztria és Magyarország az utódállamok leválása folytán 1913. évi vasuthálózatuk 87%-át elvesztették.

Oroszország az önállóvá lett Lengyel-, Finn-, Lettország, Livland és Litvánia részére 5200 km.-t engedett át, 8.4%-át az utolsó békeév hálózatának. Szovjetország európai vasutjainak hossza kereken 57.000 km.

Nagyságra a harmadik és negyedik helyet Franciaország 53.000 és Anglia 39.000 km.-rel foglalja el. A növekedés Franciaországban 1913 óta 4.6%, amiben a 2000 km.-nyi elzász-lotharingiai német vasutak is bennfoglaltnak. Anglia ugyanezen idő alatt 1445 km., 4.1% új vasutat épített. Mint a két legnagyobb gyarmatbirodalomnak, természetesen ezeknek van a legnagyobb gyarmati vasuthálózatuk: Angliának 196.000, Franciaországnak 9500 km.

A lengyel, cseh és finn állam keletkezésével három új nagy vasut keletkezett, melyek 16.000, 14.000, illetve 4000 km. fölött rendelkeznek. Románia vasuthálózata eddig a kisebbekhez számított, most azonban 7900 km.-rel növekedett, amelyből több mint 5000 km. esik az elszakított magyar vasutakra. A jugoszláv állam vasutjainak növekedése ugyanilyen terjedelmű. 1913-ban Szerbiának csak 1000 km. vasutja volt. Bosznia és Montenegro,

Délmagyarország és Ausztria vasutjaival, valamint a háboru alatt a Balkánon épült vonalakkal együtt Jugoszláviának majdnem 9000 km. vasutja van.

A vasuthossznak a területhez való viszonya adja hü képét az állami vasuthálózat sűrűségének. E szempontból Belgium áll első helyen: 36.4 km. (100 km.²-ként). Sorrendben következnek: Luxemburg 20.3, Svájc 12.9, Anglia 12.6, Németország 12.2, Dánia 10.1, Hollandia 10, Franciaország és Cseh-Szlovákia 9.7, Ausztria 7.9, Magyarország 7.6, Olaszország 6.5 km. Oroszországnak van legritkább vasuthálózata 1.3 km.-rel, nála ritkább Európában csak Norvégia 1.1-el. Európa átlaga 3.8 km. Legnagyobb a növekedés 1913-al szemben Jugoszláviának 777.1%-al, utána következnek: Románia 210.3%, Görögország 86%, Bulgária 35%, Belgium 25.9%, Dánia 15%, Olaszország 14.1%, Portugália 10.4%. Európa növekedése átlag 7%.

Amerikában az 1913–20. évben 41.000 km. (7.3%) új vasut épült. Az Egyesült Államoké természetesen a legnagyobb vasuthálózat: 426.000 km.. Amerika vasutjainak közel 70%-a. E hálózat az utolsó 7 évben 3.8%-al nagyobbodott. Utána következik Canada 64.000 km.-rel, Argentína, Brazília, Mexikó, Chile. Legnagyobb a növekedés Chilében 33.9%-kal, utána jönnek Canada 32.3%, Brazília 12.6%, Argentína 12.2%. Amerikában az átlagos növekedés 7.3%.

Az ázsiai vasuthálózat 1913 óta 11.038 km.-rel, 10.2%-al növekedett. Brit-Indiában van a legtöbb vasut: 58.000 km., az egész ázsiai hálózatnak 49%-a; utána jön ázsiai Oroszország 17.000 km.-rel, Japán-Korea 15.000, China 11.000 km.-rel. Legsűrűbb a hálózat Japánban: 2.5 km. (100 km.²-ként), azután Brit-India 1.3 km. Legerősebben növekedett a japáni hálózat 35%-kal, Chináé 11.7%-kal.

Afrika vasutjai az említett hétévi időközben 7500 km.-rel 17.1%-os emelkedést mutatnak. Legtöbb vasutja a délafrikai Uniónak van: 18.000 km., utána Algir és Egyiptom következik. Legsűrűbb a hálózata Algirnak 0.9 km., a Délafrikai Uniónak 0.8 km. (100 km.²-enként). A francia gyarmatok hálózata 119%-al, az angol hálózat 93.5%-al növekedett, természetesen az elvett német gyarmatokból állt elő a növekvés legnagyobb része. Egyiptom növekedése 18.1 %, Afrikáé átlagosan 17.1%.

Ausztrália vasutsűrűsége 0.5 km., növekedése 7.5%. A vasutak összes hossza 38.071 km.

A világ összes vasutjainak 35.8%-a az Egyesült Államok tulajdona, utána következik Canada 5.4%-al, Brit-India 4.9%-al, Németország 4.8%-al.

E. P.

Új vasut Torontálban. A délszláv kormány a nagybecskerek—zsombolyai-keskenyvágányu vasut csöszteleki állomásától kiágazólag Torontáltordán át Basahidára 12 km. hosszú új vonalat készülni építeni 3 millió dinár költséggel. Később Beodra és Nagykikinda felé szándékoznak meghosszabbítani a vasutat.

Közgazdasági Hírek.

A Magyar Cukoripar Rt. közgyűlése elhatározta a társaság 30,000.000 korona alaptőkéjének 90,000.000 koronára való fölemelését 100.000 darab, egyenként 600 korona névértékű új részvény kibocsátása által. Minden 1 darab részvényre 2 darab új részvény illeti meg a részvényeseket, darabonként 4220 korona áron. Elővételi jog a Hitelbanknál vagy a Rothschild bankháznál, Wien, e hó 23-ig gyakorolható.

A Ganz-féle Villamossági Rt. közgyűlése elhatározta, hogy alaptőkéjét 24.000.000 koronáról 180.000.000 koronára emeli oly módon, hogy kibocsát 30.000 darab 2000 korona névértékű új részvényt és a régi 60.000 darab, egyenként 400 koronáról szóló részvény névértékét egyenként 2000 koronára emeli. Az új részvények 1923 január 1-től jogosultak osztalékra. Két régi részvényre 20.130 korona lefizetése ellenében 1 új részvényre szóló utalvány adatik ki. Az elővételi jog gyakorlása e hó 15-ig a Hitelbanknál történik.

A Fegyver- és Gépgyár Rt. február 12-iki közgyűlése elhatározta, hogy alaptőkéjét 10,8 millió koronáról 60 millió koronára emeli fel oly módon, hogy kibocsát 24.000 darab, egyenként 1000 korona névértékű új részvényt és a régi 36.000 darab, egyenként 300 koronáról szóló részvény névértékét egyenként 1000 koronára emeli fel. Az új részvények 1923 január hó 1-től jogosultak osztalékra. Az elővételi jog 3:2 arányban 12.000 korona lefizetésével gyakorolható február hó 19-től február hó 26-áig kezdetleg a Magyar Általános Hitelbanknál.

A Gizella Gőzmalom Rt. új részvényeire 1:1 arányban, a 2600 koronával, gyakorolható az elővételi jog február 15-től 24-ig a Leszámitoló Banknál. Az összes névre szóló régi részvények ugyanott bemutatóra szóló részvényutalványokra cseréltetnek ki. A végleges részvények júniusban fognak kiadatni.

A Magyar Östermelő Rt. közgyűlése elhatározta, hogy a kimutatott 32,510.519.79 korona nyereségből az 5. számú szelvényt e hó 8-tól 90 koronával váltja be. Az alaptőke fölemelését is magáévé tette a közgyűlés. Az elővételi jog 3:1 arányban e hó 8-tól 14-ig, új részvényenként 3700 korona lefizetése ellenében az Általános Takarékpénztárnál gyakorolható. 1923. évi május 1—8-ig bezáróan a régi részvények után 5:2 arányában ingyen részvényeket adnak ki és az összes részvények bevonásával a régi 200 koronás címleteket összevonás után 1000 koronás címletekre cserélik ki.

A Lloyd Bank Rt. elhatározta, hogy alaptőkéjét 200,000.000 koronáról 500 millió koronára emeli, 750.000 darab 400 korona névértékű új részvény kibocsátása által. Az újonnan kibocsátandó részvényekre a régi részvények tulajdonosai elővételi jog illeti meg. Minden 2 darab régre 3 új vehető át, 500 koronás árfolyamon. Elővétel február 11-től 18-ig.

Király Automobil Rt. (Andrássy-ut 8.) elővételi joga január 27-ig gyakorolható. Négy részvényre egy új 550 K-val.

A Magyar Östermelő Részvénytársaság február hó 7-én tartotta Kronberger Lipót udv. tanácsos elnöklete alatt V. évi rendes közgyűlését. Elek Gyula elnök-vezérigazgató által előterjesztett mérleget a közgyűlés egyhangulag elfogadta és elhatározta, hogy a kimutatott K- 32,510.519.79 nyereségből az 5. számú szelvényt e hó 8-tól kezdetleg 90.— koronával váltja be. Az alaptőke felemelésére vonat:

közö indítványt a közgyűlés egyhanguan magáévá tette és a nyert felhatalmazás alapján az igazgatóság elhatározta, hogy az elővételi jog 3:1 arányában február 14-ig bezárólag új részvényenkint 3700.— korona befizetése ellenében, a Magyar Általános Takarékpénztár R. T. főpénztáránál (V., József-tér 14.) gyakorolható. Ugyanott 1923 évi március hó 1-től 8-ig bezárólag a régi részvények után 5:2 arányában az ingyen részvények fognak kiszolgáltatni és egyuttal az összes részvények bevonásával a régi 200.— koronás címletek összevonás utján 1000.— koronás címletekre kicseréltetni.

A Magyar Östernelő Részvénytársaság legutóbb tartott igazgatósági ülése Kronberger Lipót udv. tanácsost az intézet elnökevé, dr. Horváth Lipótót a Magyar Általános Takarékpénztár rt. vezérigazgatóját és Elek Gyula vezérigazgatót az intézet alelnökeivé választotta.

Bauer Jenő bankháza. Bauer Jenő a Fabank ügyvezető igazgatója, bankházának helyiségeit IV., Szervita-tér 5. szám alá helyezte át.

A Magyar fém- és lámpaárugyár rt. (a Magyar Általános Hitelbank érdekeltsége) igazgatósága a február 20-ára egybehívott rendkívüli közgyűlésnek a jelenlegi 48 millió K-s alaptőkének 120 millió K-ra való fölemelését fogja javasolni. A tőkefelemelését a társaság akként hajtja végre, hogy 40.000 drb egyenként 1000 K névértékű új részvényt bocsát ki. A jelenleg forgalomban levő 600 K-ás részvény névértékét részvényenként 400 K befizetésével 1000 K-ra emeli fel.

A Borsodi Szénbányák rt. igazgatósága elhatározta, hogy a f. hó 28-ára egybehívandó rendkívüli közgyűlésnek az alaptőkének 10 millió koronával való felemelését fogja javasolni akként, hogy minden két régi részvényre egy új adasék 4000 K áron.

Vásároljunk Szövetkezeti

Kölcsönkötvényt!

Az Általános Fogyasztási Szövetkezet forgótőkéjének gvarapítására kibocsájtja a **Tőrekvés Takarékpénztár Részvénytársaság**. Egy kölcsönkötvény ára

 **1000 korona.** 

Kapható az Általános Fogyasztási Szövetkezet összes fióküzleteiben, a Tőrekvés Takarékpénztárnál, Rákóczi-ut 42, ahol részletes tervezetekkel szívesen szolgálunk.

A mérnöki rendtartásról.

A nemzetgyűlés nemrégiben letárgyalta és elfogadta a mérnöki rendtartásról szóló törvényjavaslatot, amely ekként rövid időn belül törvényerőre emelkedik, s ezzel beteljesedik a magyar mérnöki karnak az a régi vágya, hogy a mérnöki cím teljes értékű törvényes védelmet nyer, s a mérnöki gyakorlat fölött a törvényszabta korlátok közt magának a mérnöki karnak autonóm testülete: az új törvény által megalkotott *mérnöki kamara* fogja a közvetlen felügyelet teendőit ellátni.

A mérnöki rendtartás kérdésének nálunk is, a külföldön is hosszú multja van, a kérdés törvényes szabályozásának sok lelkes híve, de sok ellenzője is akadt. Ezek az ellentétek a kérdés természetében s a probléma ujszerűségében gyökereznek, s éppen ezek miatt az ellentétek miatt huzódott a kérdés megoldása nálunk oly sokáig, dacára, hogy a magyar mérnöki kar részéről talált a kérdés legkorábban oly megfogalmazásra, amely egyes, akkor még kellően ki nem forrott részletkérdésekről s egyes könnyen megmagyarázható s később lemérsékelt kezdeti tulzásoktól eltekintve, nagyban és egészben ugyanazon a nyomokon haladt, amelyeket a most megalkotott törvény is követ, s amelyekre a kérdés tárgyalásai során már külföldön is többfelé rátértek.

A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet már 1878-ban foglalkozott a kérdéssel, s 1900-ban kész törvénytervezetet bocsátott a nyilvánosságra, dr. Zielinski Szilárdnak, a fővárosi közmunkák tanácsa ezidőszerinti elnökének a tollából.

Hosszu lenne e javaslatnak s az azt követő újabb és újabb átdolgozásoknak az Odisszeáját részletesen elmondani; annyi bizonyos, hogy ez a változatos fejlődési korszak, amelyet a törvényjavaslat indokolásában „*érési folyamat*”-nak, a törvényjavaslat ellenzői pedig a kudarcok sorozatának neveznek, minden újabb fázisában több-több hivatás szerzett a gondolatnak, a még netán aggodalmas részletek közül

mindig többre és többre találta meg a megnyugtató megoldást s a kereskedelmi kormány amaz intenciójának sikerét, hogy a kérdést minden méltányos érdek kielégítésével oldja meg, a kérdés további ellenzői közül nem egy a szaksajtóban nyíltan honorálta, s akárhányan a javaslat ellenzői sorából annak pártolói sorába léptek át.

A javaslat mai formájának alapját az Országos Középítési Tanács 1916. évben készített tervezete, s az abból a kereskedelemügyi, belügyi és igazságügyi miniszteriumok előadóinak közös munkájából 1918-ban készített hivatalos előadói tervezet alkotta, amely 1918. év őszén, majd a forradalmak elmúltával 1920. évben a különböző érdekeltségekkel és érdekelt hatóságokkal való ismételt megvitatások után nyerte azt az alakot, amelyben 1920. őszén a nemzetgyűlés elé került, s amelytől a megszavazott törvény csak lényegtelen részletbeli módosítások tekintetében tér el.

Az új törvény három fő pillére: a mérnöki cím védelme, a mérnöki gyakorlat jogának szabályozása és a mérnöki kamara megalkotása.

A javaslat ellenzői szerint mind a három intézkedés kárára van közgazdaságunk szabad fejlődésének s már megalapozott existenciák tönkretételére alkalmas.

Lássuk tehát sorjában s a törvényjavaslat indokolásában foglaltak részben való felhasználásával ezeket az intézkedéseket a közgazdaság és a már gyökeret vert existenciák érdekeinek a szempontjából.

A mérnöki cím. A törvény védelmet biztosít úgy a „mérnök“, mint mindazon hasonló címek viselése tekintetében, amelyek technikai főiskola elvégzése, vagy azzal egyenlő értékű tanulmányok alapján nyerhetők el. Ily címek: mérnök, építész (építésmérnök, műépítész), gépésmérnök, vegyész mérnök, kohómérnök, bányamérnök, erdőmérnök, közgazdasági mérnök.

A „mérnök“ cím és az azzal rokon jelentőségű címek a mai szabados és bárkinek tetszésétől függő használata szigorúan véve a mai törvényes helyzetnek sem felel meg, hanem csupán az érvényben levő törvényes intézkedések hiányos végrehajtásának következménye.

A mai törvényes helyzet az, hogy a mérnöki cím jogos használatának eseteit a vallás- és közoktatásügyi miniszter 1890 május 23-án 22.578. szám alatt kelt rendelete kifejezetten megállapítja, s egyuttal utal az 1879. évi XL. t.-c. 45. §-ára, amelynek alapján a mérnöki címet jogosulatlanul használhatók mint cimbitorlók büntetendők.

A cimbitorlónak az az érvelése tehát, hogy a mérnöki és építési címek nem képzettségi fokozat, hanem egy természeténél fogva „szabad foglalkozás“ megjelölésére szolgálnak, nem felel meg már a kérdés mai

jogi helyzetének sem. De még kevésbé fogadható el ez az érvelés a közérdek általános szempontjából.

Közgazdasági életünkben ugyanis a főiskolai képzettségű mérnököknek más a rendeltetésük, mint a saját maguk által ugynevezett „gyakorlati mérnököknek”; kívánatos tehát, hogy ez a kétféle anyag a közéletben egymástól már az elnevezésben is megkülönböztethető legyen.

A mérnöki és ezzel rokon oklevelek s ezzel együtt a mérnöki cím jogos használata rendszeres főiskolai tanultságot, ennek megfelelő általános műveltséget, s végeredményben az illető szakma munkakörének egyetemese áttekintését jelenti, kapcsolatban az ehhez szükséges közgazdasági és közgazdasági alapismereteknek megszerzésével. Az ilyen elméleti előképzettségű mérnök az életbe kilépve, a gyakorlatban megszerzett ismereteit öntudatosan képes tanulmányainak összefüggő rendszeres egészének kereteibe beilleszteni.

Ennek a képzettségnek a birtokában a főiskolai képzettségű, mérnöki kar tagjai fegyelmezetten gondolkozó, helyesen disztingválni képes öntudatos tényezői, — a kiválóbbak pedig hivatott vezérei lehetnek közgazdasági életünknek. Munkásságuk első sorban par excellence szellemi munka: a technikai alkotások koncepciója, megtervezése és megszervezése.

Amennyiben ezenkívül még ipari munkásságot is fejtenek ki, — (amely munkásságuk azután természetesen az ipari törvények hatálya alá esik) — e munkásságukban is egyetemesebb, tágabb látókörük őket nem a részletmunkás, hanem a szervező és vezető tevékenységre utalja.

Amennyiben a mérnöki kar ily irányu szerepének és rendeltetésének tudata a közvéleményben ma még nem domborodott ki a kellő határozottsággal és élességgel, annak legfőbb oka az, hogy ma a közvélemény előtt ez a „mérnöki kar” mint külön csoport és tényező még nem kellően ismert, hanem nagyjában összefolyik a másik, önmaga által „gyakorlati mérnök”-nek nevezett egyének csoportjával.

E csoport tagjainak képzettsége a legkülönfélébb eredetű, s éppen ezért oly élesen körülhatárolt képet nyújtani róla, mint a főiskolai képzettségű mérnökökéről, tulajdonképen nem is lehet.

A legnagyobb és legértékesebb részét ennek a csoportnak az ipariskolát, vagy jobbik esetben a felső ipariskolát végzett egyének teszik.

Ha a szaktárgyaknak a felső ipariskolákon való tanítását azoknak a technikai főiskolákon való tanításával hasonlítjuk össze, azt az illető iskolák eltérő rendeltetéséből természetesen folyó nagy különbséget állapíthatjuk meg, hogy azokat a főiskolákban magasabb szempontoknak megfelelő tudományos alapon, s a szakma egészén való

egyetemes áttekintést nyújtó módon tanítják, míg az ipariskolákon a gyakorlat és az ipari foganatosítás szempontjai a vezetők. Maguk a felső ipariskolák, amelyek bizonyára elég illetékesek saját növendékeik képzettsége és a technikai munkakörben való szerepköre tekintetében véleményt és ítéletet mondani: e kérdésben való hivatalos megnyilatkozásaik alkalmával elismerik a kétféle képesítés közti lényeges különbséget s a mérnöki cím védelmének jogosultságát.

Anélkül tehát, hogy az ipariskolát és a felsőbb ipariskolát végzett egyéneknek a maguk helyén végzett igen értékes munkáját legkevésbé is kisebbiteni akarnók, meg kell állapítanunk azt, hogy a főiskolát végzett mérnök az ország közgazdasági életében való rendeltetés és hivatottság szempontjából más anyag, mint az ipariskolát végzettek.

Ezt az igazságot nem dönti meg az a kétségtelen lehetőség, hogy egyes ipariskolák, intenzív munka és továbbképzés útján, gyakorlatilag a magasabb mérnöki munkakörben is jól beváltak, sőt talán jobban mint egyes főiskolát végzett, de kevésbé tehetséges mérnökök. Ha ez egyes esetekben valóban így volna is, akkor is ezek oly kivételek és határesetek, amelyek az általános érvényű szabályt meg nem dönthetik, s amelyek a kérdés törvényes rendezésénél legföljebb méltányos kivételes intézkedéseket igényelhetnek, nem pedig azt, hogy az egész rendezés e kivételek után igazodjék.

Ily méltányos kivételes intézkedésekről pedig a törvény 70. §-a, mint alább látni fogjuk, a legmesszebbmenőleg gondoskodik, még pedig az ugynevezett gyakorlati mérnökök ama csoportjával szemben is, amelyeknek egyénei még ipariskolát sem végeztek.

Ha tehát ezek szerint a főiskolai képzettségű mérnök csakugyan más anyag, és pedig a közgazdasági élet magasabb feladatai szempontjából értékesebb anyag mint azok, akik a mérnöki címet ily képzettség nélkül önkényesen fölvtették, nyilván közgazdasági életünkben is más a rendeltetése annak a csoportnak, amelyből a vezérkar embereinek kell kinőniök. — s megint más a rendeltetése az ipar részletmunkásainak.

Más rendeltetéshez más-más anyagra van szükség, s elhibázott dolog, ha ezt a kétféle anyagot engedjük úgy összekeveredni, hogy a közgazdasági élet nem tudja a kellő pillanatban az igazi helyre a maga igazi emberét kiválasztani és odaállítani.

A kétféle anyag összekeveredése az értékesebb anyag devalvációjával jár anélkül, hogy ezt a kevésbé értékes anyag látszólagos értékelkedése ellensúlyozni tudná.

Közérdekből szükséges tehát, hogy ne csak a beavatottak, hanem a gazdasági élet minden tényezője, sőt maga a nagy közönség is könnyen meg tudja e kétféle anyagot különböztetni és módjában legyen a

megoldandó gazdasági feladat természetéhez képest annak megoldásához a kisebb igényű vagy az értékesebb csoportból választani a maga emberét.

A címviselés szabályozása csak abban az esetben válhatnék a közgazdasági élet kárára, ha ez a mérnöki cím viselésére nem jogosult ipar-technikusokat mai jól betöltött munkakörükből kiszorítaná, vagy ha az ezek sorából kiemelkedő s a vezérkar emberei közé is beillő tehetségek érvényesülésének útját állaná.

Hogy az iparteknikusokat eddigi munkakörük ellátásában pusztán az a körülmény, hogy magukat mérnököknek ezentul nem nevezhetik, egyáltalán nem zavarhatja, az bizonyítás nélkül is nyilvánvaló, hiszen munkájuk értékét eddig sem az esetleg önkényesen fölvetett mérnöki cím adta meg; hogy pedig a mérnöki gyakorlat jogának szabályozása sem fogja őket a munkájukban zavarni, azt az alábbiakban a gyakorlat szabályozása kérdésénél lesz alkalom megvilágítani.

Az iparteknikusok sorából autodidaxis útján kiemelkedő, s tudással a mérnöki sorba beillő, a címre méltó tehetségekről viszont a törvény 70. §-a a legméltányosabb módon gondoskodik akkor, amikor lehetővé teszi nekik a mérnöki címnek az oklevél megszerzése nélkül való elnyerését is. és pedig a törvény életbeléptétől számított 12 évi határidőn belül, (ameddig t. i. a felső ipariskolát ma megkezdő ipariskolásoknak is módjukban van a törvényben erre előírt 8 évi mérnöki természetű gyakorlatot megszerezni) — a mérnöki kamara ily értelmű határozata alapján. — s e 12 évi határidőn túl is akkor, ha gyakorlati vagy tudományos téren kifejtett munkásságukkal mérnöki hivatottságuknak a mérnöki tanács (a mérnöki kamarának a törvény 27. §-ában megalkotott főlebbviteli foruma) és az illetékes technikai főiskola egybehangzó megállapítása szerint kétségtelen bizonyítékait szolgáltatták.

Abból tehát, hogy a jövőben a mérnöki címet csak az viselheti, aki a mérnöki oklevelet megszerezte, vagy egyéb a törvénnyel szabályozott módon tanúságot tett mérnöki hivatottságáról, a közgazdasági életnek semmi kára, sőt ellenkezőleg csak haszna lehet, s a címkérdés ily szabályozása egyetlen existenciát sem fog tönkretenni, a kenyeret egyetlen egy iparteknikusnak a szájából sem fogja kivenni.

A mérnöki gyakorlat. Előre kell bocsátanom, hogy az új törvény a mérnöki gyakorlat szabályozásával természetesen csak a mérnöki szellemi munkát kívánta szabályozni, s önként érthetően egyáltalán nem érinti a mérnököknek az ipari és kereskedelmi téren való esetleges tevékenységét, és az idevágó ipari és kereskedelmi jogszabályokat. Annál is inkább hangsúlyozni kell ezt, mert a törvényjavaslat ellenzői közt voltak olyanok, akik akár félreértésből, akár nem egészen jóhiszemű

hangulatkeltés céljából azt hirdették, hogy a mérnöki rendtartás törvénye a mérnökökre nézve hatályon kívül helyezi az ipartörvény ama rendelkezését, amely szerint építőipart csak iparendedély alapján lehet gyakorolni.

A mérnöki szellemi munka, amelynek gyakorlatát az új törvény bizonyos szabályok irányítása alá helyezi, a mérnöki tervezést, az ezzel kapcsolatos fölvételeket, előirányzásokat, a végrehajtás szellemi irányítását (művezetés), felülbírálat, szakvélemény adást, s az egyes mérnöki foglalkozási ágaknak a felsoroltakkal analog tevékenységét foglalja magában.

Mint hogy azonban bizonyos tervezési és számítási munkák majdnem minden fejlettebb ipari üzemmel kapcsolatosak s mint hogy a kezdetlegesebb és a fejlettség magasabb fokán álló tervezési munkák közt a határvonalat élesen megvonni nem könnyű feladat, azért a mérnöki kamara gondolatának s a gyakorlatjog bármily néven nevezendő szabályozásának ellenzői azt vitatták, hogy a gyakorlatjog tervbe vett szabályozása az egész kézmű- és gyáripar, nemkülönben az építőipar tönkretételét jelentené, mert megfosztaná az ipart annak a lehetőségétől, hogy a céljaira szükséges mindennapi tervezést, számítást stb. saját gyakorlati szakembereivel végeztesse és kiszolgáltatná az ipart a tervezésre egyedül jogosított okleveles mérnök kamaratagok kényének. Szerintük ugyanigy járna a nagyközönség is, amely eddig apróbb tervezési szükségleteit olcsó kis emberekkel végeztethette, ezentul pedig szintén kénytelen lenne a drágább kamarataggal dolgoztatni.

Ezenkívül — az aggodalmaskodók szerint — a mérnöki gyakorlatjog korlátozása kényerétől fosztana meg számos ugynevezett gyakorlati mérnököt, akik ma mérnöki munkákkal foglalkoznak.

Mindezek az aggodalmak azonnal tárgytalanná válnak, mihelyt a mérnöki gyakorlat korlátozása a mérnöki munkáknak csak arra a legmagasabb régiójára szorítkozik, amelyre nézve a korlátozást közbiztonsági, inkompatibilitási, s ehhez hasonló közérdekű szempontok kétségtelenül indokolttá teszik, s amely munkakörben az ugynevezett gyakorlati mérnökök ma is egyáltalában nem, vagy csak egészen kivételesen működnek.

A gyakorlatjog korlátozásának problémája tehát tulajdonképpen e határ megjelölésének problémájává alakul át.

A korábbi törvénytervezetek a kérdést úgy kívánták megoldani, hogy egy általános korlátozó rendelkezés mellett felhatalmazni kívánták a kormányt, hogy a korlátozás alá nem eső munkaterületeket rendeletileg állapítsa meg. Ez a megoldás azzal az inkonvenienziával járt volna, hogy a kivételeket megállapító rendeletek megjelenéséig vagy általános

tilalom, vagy általános bizonytalanság uralkodott volna. A kibocsátandó rendeletek a kivételek előrelátható igen nagy számára tekintettel terjedelmes felsorolásokat kellett volna, hogy tartalmazzanak, amelyeknek tételenkénti előzetes megvitatása bizonyára hosszú időbe került volna, ami a fentemlített bizonytalanság stádiumát hosszú időre állandósította volna.

Valószínűleg e körülmények meg gondolása indította annak idején az ipari törvény előkészítő bizottságot a mérnöki rendtartásról szóló törvényjavaslattal szemben annak kijelentésére, hogy a mérnöki kamarák létesítésére addig, míg a mérnöki foglalkozás anyagi jogi szabályai megállapítást nem nyernek, gondolni sem lehet.

E kijelentés látszólagos igazsága valójában egy circulus vitiosus takar, a mérnöki foglalkozás anyagi jogi szabályait ugyanis elvont elmékedések útján megállapítani sohasem lehet, hanem csupán a gyakorlatnak e szempontból való állandó kompetens megfigyelése útján, amelyre éppen a mérnöki kamara intézménye lehet hivatva.

A helyzet megoldását a most elfogadott törvényjavaslat az eredetileg tervezett intézkedés megfordításában adja s általános korlátozó rendelkezés helyett a mérnöki munka területét általában szabadon hagyja s a 3. §. harmadik bekezdésében csupán arra nyújt a kormánynak felhatalmazást, hogy az olyan mérnöki munkák végzését, amelyekre nézve azt közbiztonsági vagy egyéb közérdekű szempontok indokoltá teszik, a mérnöki kamara meghallgatása után, rendeletileg a mérnöki kamara tagjainak fenntarthassa.

Ez a megoldás módot ad arra, hogy a mérnöki foglalkozás anyagi jogi szabályai éppen a mérnöki kamara közreműködésével fokozatosan s a közérdek minden sérelme nélkül az élet igényeihez simulva s azokból lezármaztatva, nem törvényileg, hanem a könnyebben alkalmazkodó rendeleti formában állapíttassanak meg.

A törvény 3. §-a ezenkívül kifejezetten kiveszi a kamara fenhatósága alól azokat a mérnöki munkákat, amelyeket köz- és magánalkalmazásban lévő mérnök alkalmazója részére végez, s a magánvállalat által harmadik személyek részére végzett mérnöki munkákat is csak akkor vonja a kamara fenhatósága alá, ha azok a miniszteri rendlettel a kamara tagjai részére fenntartott munkák közé tartoznak.

Ezek az intézkedések alkalmasak arra, hogy a korábbi javaslatokkal szemben egyes érdekeltek részéről támasztott aggályokat teljesen eloszlassák, s hogy ez sikerült is, annak meggyőző bizonyítéka a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége hivatalos lapjának, a „Magyar Gyáripar“-nak 1918. évi október hó 16-i (VIII. évf.) 20. számában

e tárgyra vonatkozóan megjelent közlemény, amely megállapítja, hogy a szövetség képviselőinek bevonásával megtartott bizottsági tárgyalások során a kontroverz kérdések egyetértő megoldást nyertek.

Annak igazolására, hogy a törvény rendelkezései senkit sem fosztanak meg az őt megillető munkakörétől, még csak azt kívánom felemlíteni, hogy amennyiben a törvény életbelépte előtt valamely u. n. gyakorlati mérnök eredményesen foglalkozott volna olyan mérnöki munkákkal, amelyek a kiadandó miniszteri rendelet szerint csak kamaratag által végezhetők, ezen eredményes munkásságának igazolása alapján a törvényjavaslat 70. §-a alapján ő a kamarába szintén bekerülhet; ha ellenben ilyen munkákkal nem foglalkozott, akkor a miniszteri rendelettel megállapítandó korlátozás egyáltalán nem érinti az ő eddigi tevékenységi körét, sem pedig azoknak az érdekeit, akik az ő munkásságát addig is igénybe vették.

Fölvethető még ezek után az a kérdés, hogy az ekként a kamaratagok részére fenn nem tartott tervezési munkakörben netán felmerülő vitás kérdések elintézése a jövőben mily szabályok után igazodjék.

A törvény ezt a kérdést tételes intézkedésekkel nyilván nem oldja meg, hiszen a javaslat koncepciójának egyik sarkalatos pontja, hogy ebben a szabadon hagyott munkakörben a multhoz képest változtatásokat nem kíván tenni, minthogy azonban ebben a szabadon hagyott munkakörben a kamara tagjai is működhetnek és működni fognak, igen valószínű, hogy ez a körülmény bizonyos mértékig erre a szabadon hagyott munkakörre is, bizonyos szokások kifejlődése útján szabályozólag fog hatni: ami a közérdek szempontjából szintén csak kívánatos lehet.

A mérnöki kamara. Hogy a törvénynek a mérnöki cím viselésére és a mérnöki gyakorlat szabályozására vonatkozó intézkedései ne csak írott malaszt legyenek, hanem gyökeret verjenek az életben, ahhoz szükséges volt oly organumról gondoskodni, amely ezeknek az intézkedéseknek a végrehajtását részben teljesíti, részben ellenőrzi.

Ily organum a mérnöki kamara, amelynek céljaul a törvény általánosságban a mérnökök erkölcsi és anyagi érdekeinek a közérdekkel összehangzásban való oltalmát és előmozdítását jelöli meg, s amely a mérnöki cím viselésére jogosult szakférfiak közül mindazokat kötelezőleg egyesíti magában, akik önálló mérnöki magángyakorlatot kívánnak folytatni. Ezekre a mérnökökre nézve a törvény a kamarakényszer alapján áll, másként ugyanis a kérdés organikus megoldása el sem képzelhető; ez a kamarakényszer azonban azokra a mérnökökre nézve, akik önálló magángyakorlattal nem foglalkoznak, nem terjed ki.

Ezt a kamarakényszert a 3. §. első bekezdése állapítja meg azzal

a rendelkezésével, hogy önálló magángyakorlatot a mérnökök közül csak az folytathat, akit a mérnöki kamara tagjai sorába fölvelt.

Ezzel szemben a törvény, a 3. §. harmadik bekezdésében említett korlátozástól eltekintve, teljesen szabadon hagyja a mérnöki munkakört a nem mérnökök számára is. Ez az intézkedés első látszatra súlyos helyzetet teremt a mérnökökre nézve, az e cím viselésére nem jogosult gyakorlati szakemberekkel szemben, amennyiben, míg az utóbbiak a mérnöki munkakör fenn nem tartott részeiben teljesen szabadon működhetnek, addig az okleveles mérnökök működése a kamarai tagság kényszerével, a kamarai tagsági díjak fizetésével; s a kamara fegyelmi fenntartásával van megterhelve. Ezeknek a terheknek az ellenértéke azonban az a presztizs, amelyet a kamara tagjainak e minőségük a közönség szemében feltétlenül adni fog, s amely azon a tudaton alapul, hogy a kamara tagjai teljes képzettségű, megfelelő gyakorlattal rendelkező mérnökök, akiknek működése a kamara fegyelmi felügyelete s ezzel egyúttal erkölcsi garanciája alatt áll.

Az ily alapon megalkotott kamara feladatai gyanánt a fentiek szerint legelsőkül jelentkeznek: 1. a mérnöki cím viselésére jogosultaknak s ezek közül külön a saját tagjainak és a mérnökhelyetteseknek nyilvántartása; 2. a mérnöki magángyakorlat ellenőrzése.

Az első helyen említett feladattal vele jár a törvény 11. §-ában szabályozott nyilvántartás és törzskönyvek vezetése, továbbá a cím jogos használatának ellenőrzése és a cimbitorlások hivatalból való üldözése.

Az utóbb említett feladat súlypontja a kamaratagok gyakorlatának olyirányu ellenőrzése, hogy az a kar tekintélyének s a mérnökkel szemben erkölcsi és szakmai szempontból támasztható követelményeknek mindenkor teljes mértékben megfeleljen.

Ennek a feladatnak a kamara a törvény által ráruházott autonóm hatáskörében, a saját tagjaival szemben számára biztosított fegyelmi jog gyakorlásával meg is tud felelni. A kamara ezirányu tevékenységének szabályozása, valamint a kamara szervezetének fővonalai tekintetében a törvény nagyjában az ügyvédi rendtartás törvényének (1874:XXXIV. t.-c.) jól bevált analógiáját követi, mégis önként érthetőleg azokkal az eltérésekkel, amelyek a kétféle foglalkozás közti különbségeknek szükség szerű folyományai.

Az említetteken kívül természet szerű feladata a kamarának még, hogy a mérnöki kar érdekeit képviselje, s az e szempontból szükségesnek látszó intézkedéseket kezdeményezze és előmozdítsa s a kart érdeklő törvényjavaslatok és fontosabb rendeletek előkészítésében közreműködjék.

A mérnöki kamarára vonatkozó több mint két évtizedes előzetes tárgyalások során egyik legtöbb vitát keltő kérdés volt a tisztviselő (és pedig köz- és magántisztviselő) mérnököknek viszonya a kamarához, amely kétféle vonatkozásban kívánja figyelmünket.

Az első: milyen viszonyban van a mérnök-tisztviselő a kamarához hivatalos vagyis azon mérnöki munkái tekintetében, amelyeket, mint tisztviselő, alkalmazója számára teljesít.

A második: a kamarához való viszony abban az esetben, ha a tisztviselő harmadik személyek számára mérnöki magánmunkát teljesít.

Az első viszonylat tekintetében a 3. §. második bekezdése akként intézkedik, hogy a tisztviselő-mérnök szolgálata körébe tartozó mérnöki munkákat alkalmazója részére végezhet akkor is, ha nem tagja a mérnöki kamarának.

Ez az intézkedés minden indokolás nélkül is egészen természetesnek látszik, és mégis a kérdések előzetes megvitatása során nem hiányoztak olyan hangok sem egyes köztisztviselő mérnökök, sőt csoportok részéről, amelyek a mérnökökre egyetemes kamara-kényszert kívántak kimondani, azzal a határozott intencióval, hogy a köztisztviselő mérnökök hivatali tevékenysége is a kamara ellenőrzése alá helyeztessék. Nem szorul hosszas bizonyítgatásra, hogy ilyen intézkedés sehogyan sem lett volna a tisztviselő felsőbbségének rendelkezései és fegyelmi jogával összeegyeztethető s hogy azok a köztisztviselő mérnökök, akik a kamarában mintegy támaszt óhajtottak keresni saját hivatali felsőbbségükkel szemben, tévesen fogták fel a kamara rendeltetését.

A magántisztviselő mérnököket illetően a helyzet annyiban más, hogy azok, mint valamely magánüzem vagy vállalat alkalmazottai akkor is, amikor ottani hivatalos kötelességüket teljesítik, többnyire mérnöki magángyakorlat folytatásának tényezői, s mégis a törvény most szóban lévő intézkedése a legmesszebbmenőleg honorálta az ily magánvállalatoknak azt a kívánságát, hogy alkalmazott mérnökeik e minőségükben kifejtett munkásságuk címén ne tartozzanak a kamara tagjai lenni.

Abban az esetben azonban, ha ily magánvállalat abban a munkakörben, amelyet a 3. §. harmadik bekezdése alapján kiadandó kereskedelmi miniszteri rendelet a mérnöki kamara tagjainak tart fenn. — harmadik személyek részére teljesít mérnöki munkákat, természetesen előáll a szüksége annak, hogy valaki az ily munkákért a kamarának felelős legyen, aminek elég van téve akkor, ha a vállalat tulajdonosa, mérnöke vagy magánmérnöki irodájának felelős vezetője a mérnöki kamara tagja; mint ahogy ezt a 3. §. negyedik bekezdése el is rendel.

Áttérve ezek után arra a második kérdésre, milyen legyen a tiszt-

viselő viszonya a kamarához abban az esetben, ha a köz- vagy magántisztviselő mérnök önálló magángyakorlatot folytat, mindenekelőtt meg kell említeni, hogy a magánmérnökök képviselői sokáig szívesen ragaszkodtak ahhoz az állásponthoz, hogy köztisztviselők teljesen tiltásnak el mindennemű mérnöki magánmunkálat teljesítésétől.

Ezzel az állásponttal ellentétben a köztisztviselők bizonyos csoportjai a magánmunkáknak a tisztviselők részére való kiterjedt megengedését követelték.

Elvi alapon vizsgálva a dolgot, kétségtelen, hogy a két álláspont közül a magánmérnökök álláspontja mellett is hozhatók fel érvek, a köztisztviselőknek ugyanis alapjában véve semmiféle szolgálati ágban, s így a mérnöki szolgálatban sem lehet az a hivatásuk, hogy magánfelek magánmegbízatásait teljesítsék.

Viszont azonban nyomós érvek szólnak a tisztviselők magángyakorlatának bizonyos határig és bizonyos feltételek mellett való megengedése mellett s ezek döntötték el a kérdést oly értelemben, hogy a törvény a tisztviselőknek a magángyakorlatot bizonyos feltételek mellett megengedi.

Igy nem lehet szemet hunyni az előtt a valóság előtt, hogy a köztisztviselő mérnököknek a mérnöki magánmunkák teréről való teljes eltiltása sok esetben a közönség érdekeinek rovására menne, valamint, hogy a tisztviselő a magángyakorlatok útján tudását és gyakorlatát sokkal változatosabban és tágabb téren gyarapíthatja, mintha csak a saját hivatalos ügykörére van szorítva; ez a körülmény pedig nyilván úgy az illető tisztviselő hivatalbeli használhatóságának, mint általában a közérdeknek csak javára válhatik.

A magántisztviselő-mérnököket illetően a helyzet velejében azonos a főt vázolttal, az ő magángyakorlatuk előfeltételeit tehát a köztisztviselőkével azonosan lehet megállapítani.

E feltételek elseje a törvényjavaslat 3. §-a értelmében az, hogy a tisztviselőknek felsőbbsege is megengedje, hogy magánmunkát folytasson s ez engedély keretében korlátot állítson az elé a lehetőség elé, hogy a köztisztviselő hivatalos kötelességei rovására menő mértékben végezhessen magánmunkákat, valamint annak is, hogy hivatala ügykörében elbírálandó magánmunkákat vállalhasson, amit egyébként a törvényjavaslat 29. §-a is tilalmaz.

Második feltétele a tisztviselők magángyakorlatának, hogy a kamara tagjai legyenek s ezzel jórészt tárgytalanná válik az az aggály is, hogy a köztisztviselő magángyakorlatát a magánmérnöknel előnyösebb körülmények közt folytathatja, mert a kamarai díjak fizetése és a

kamara fegyelmi fenhatósága az előző eszmecserek során föltételezett előnyöket jóformán elenyészteti.

Az itt felsorolt szempontok egybevetése eredményezte a tisztviselő mérnökök a kamarához való viszonyának oly értelmű szabályozását, mint aminő a törvény 3. §-ának második, ötödik és hatodik bekezdésében körül van írva.

Hogy a kamaratag köz- és magántisztviselő a kamarának minő fegyelmi felelősséggel tartozik, azt a törvény 35. §-a akként szabályozza, hogy a kamara tagjai mérnöki magángyakorlatukat illetően a kamara fegyelmi hatósága alá tartoznak akkor is, ha reájuk köz- vagy magánalkalmazásuknál fogva más fegyelmi hatóság hatásköre is kiterjed; a különböző fegyelmi hatóságok aztán, ha oly mérnök ügyében hoznak határozatot, akire más fegyelmi hatóság hatásköre is kiterjed, határozataikat egymással kölesönösen közölni tartoznak.

Ez az intézkedés lényegesen eltér a korábbi felfogástól, amely szerint a kamarába fölvelt tisztviselők magángyakorlatbeli ténykedésükért fegyelmi felelősséggel csak saját felsőbbségüknek kell, hogy tartozzanak, s amely felfogás alapján az 1907. évben készült hivatalos törvénytervezetet azok közül, akik a kamarának fegyelmi felelősséggel tartoznak, a kamarába fölvelt köztisztviselőket *expressis verbis* kivette.

Ez a megoldás azt vonta volna maga után, hogy a kamarának különböző jogu és felelősségű tagjai lettek volna, amit sem elvi, sem gyakorlati szempontból nem lehet helyeselni. Egyébként is az az aggodalom, hogy visszásságok forrásává válnék, ha a tisztviselő egyidejűleg több fegyelmi hatóság alá tartozik, már a mai tényleges állapotokban is teljes cáfolatát találja, mert hiszen pld. a katonai kötelékben levő vagy valamely társadalmi egyesülethez stb. tartozó köztisztviselő ezidő-szerint is megannyi külön-külön fegyelmi felsőbbség alá tartozik, amelyek ma is meghozzák és meghozhatják ítéletüket a másik fegyelmi hatóság hozzájárulásának kikérése nélkül, s ha gondoskodva van arról, hogy a fegyelmi vizsgálat megindítása és a fegyelmi határozat hozatala kölesönösen közöltessék, akkor az egyidejűleg több fegyelmi hatóság alá tartozásból semmiféle komoly visszásság nem származhatik.

A kamara szervezése tekintetében a törvény (4. §.) azt az intézkedést tartalmazza, hogy egyelőre csak egy kamara létesülhet, Budapesten, az egész ország területére kiterjedő hatáskörrel, s csak három év múlva, amikor egyes alapvető kérdésekre nézve már a budapesti kamarában megfelelő gyakorlat alakult ki, lehessen vidéki kamarákat szervezni, de akkor is csak olyan helyen, amelynek körzetébe legalább 80 kamaratag tartozik, s csak akkor, ha a tagok kétharmad része külön kamara létesítését kívánja.

A kamara tagjai sorába való fölvétel föltételeit, ezek közt a megkívánt gyakorlat mértékét a törvény kellően szabályozza.

Aki még nem rendelkezik a szükséges gyakorlattal, azt gyakorlatának megszerzési ideje alatt mint mérnök helyettest kell tekinteni és nyilvántartani.

A kamara szervezete, az elnök, tisztikar, választmány hatásköre, választása és működése, valamint a közgyűlés hatásköre tekintetében a törvény természetesen szintén részletes rendelkezéseket tartalmaz.

A kamara választmányának határozatai ellen vagyongkezelési ügyekben a közgyűléshez, minden más ügyben a Budapesten szervezendő u. n. „mérnöki tanács“-hoz lehet felebbezni, amely utóbbinak összetételét a 27. §. oly módon szabályozza, hogy a 30 tagu tanácsban kétharmad részben a mérnöki gyakorlat, illetve közélet jelesei, egyhatod részben a szabadalmi bíróság mérnökbirái, egyhatod részben pedig a közigazgatási bíróság birói képesítésű tagjai lesznek képviselve.

A kamara felügyeleti hatósága a kereskedelemügyi miniszter.

A törvény a kamarai tagok jogait és kötelességeit tüzetesen körülírja, s gondoskodik arról is, hogy a mérnöki munkák díjazása tekintetében díjszabás készüljön, s hogy a díjazásra vonatkozó vitás kérdések eldöntésére állandó választott bíróság álljon az azt igénybe venni kívánó felek rendelkezésére.

A kamara tagjainak fegyelmi felelősségét és a kamara kebelében alkotandó fegyelmi bíróság összetételét és eljárásának módozatait, valamint a kiszabható fegyelmi büntetéseket a törvény kellő részletességgel szabályozza.

Hasonló részletességgel foglalkozik a törvény a cimbitorlás útján elkövetkező kihágások eseteivel és azok büntetéseinek megszüntetésével.

Az előzőkben megemlékeztem már azokról a méltányos átmeneti intézkedésekről, amelyek a törvény utolsó fejezetében foglaltatnak, s amelyek lehetővé teszik, hogy az új törvény szerzett jogokat ne érintsen, s amelyek alapján a mérnöki cím viselése olyan *nem mérnökök* számára is lehetővé válik, akik arra valóban érdemesek, itt csak azt kell még hangsúlyoznom, hogy e téren messzebb menni, mint amennyire a törvény elmehet, a közérdek sérelme nélkül nem lenne lehetséges. Az a kívánság ugyanis, amelyet a javaslat tárgyalása alkalmával ellenzéki oldalról hangoztattak, nevezetesen, hogy a kamara minden felső ipariskolát végzett gyakorlati szakembert nyolc évi gyakorlat után kötelese legyen tagjai sorába mint mérnököt fölvenni, egyértelmű lenne a főiskolán megszerzett mérnöki oklevél által fémjelzett magasabb nivó teljes megtagadásával, s a felső ipariskolát végzetteknek *válogatás*

nélkül mérnökül való elismerése a mai rendezetlen állapotoknak nemcsak megörökítése lenne, hanem még a mai állapotoknál is bizonytalanabbat teremtene.

Hogy a kérdés illetően beállítása felől hogy vélekedett báró Szterényi József, mai kétségtelenül magas nivóju iparoktatásunk megszervezője, arról tanuságot tesznek azok a szavai, amelyeket mint kereskedelmi miniszter a mérnöki rendtartásról szóló első hivatalos előadói tervezet tárgyalására összehívott érdekeltségi értekezleten 1918 szeptember 16-án mondott, s amelyekben az értekezlet jegyzőkönyve szerint: „figyelmeztet arra, hogy ne tévesszük össze az egyes oktatási fokok hivatását. Mint a hazai iparoktatás megalapozója kijelentheti, hogy sohasem volt szándéka az ipariskolákkal a műegyetemnek konkurenciát csinálni, s ha ilyen felfogás kapott lábra, az nyilvánvaló abuzus. A különböző nivók közt a határvonalat meg akarja tartani. *A szerzett jogokat a legmesszebbmenőleg respektálni óhajtja*, de nem akarja, hogy az ipariskolás ifjuság abban az illuzióban neveltessék, mintha ők kis mérnökök lennének.“

Ugy a nivók közti határvonal szükségessége, mint a határvonalnak a tehetségekkel szemben méltányos értelmezése tekintetében lényegében ugyanezt a felfogást tette magáévá később Rubinek Gyula, kereskedelemügyi miniszter, aki a mérnöki rendtartásról szóló törvényjavaslatot elsöül a nemzetgyülés elé terjesztette, nemkülönben az ő utódai, Hegyeshalmy Lajos és Walkó Lajos, akik a javaslatot a nemzetgyülés bizottságaiban, illetve a plenumban képviselték, úgy, hogy a javaslat, s a javaslat nyomán az elfogadott törvény is az ellentétes osztályérdeknek közérdekü összeegyeztetése jegyében indult életutjára. Ha a törvény alapján megalkotandó mérnöki kamara ugyancsak abban a szellemben fogja kezelni a kezébe adott hatalmat. — amiben, ismerve a magyar mérnöki karnak higgadt, tárgyilagos gondolkozásmódját és a közgazdaság követelményei iránti fejlett érzékét, egyáltalán nincs okunk kételkedni, — akkor a mérnöki rendtartás törvénye közgazdasági életünknek nemcsak kárára nem fog válni, hanem ellenkezöleg a valódi értékek érvényesülésének előmozdításával közgazdasági életünk virágzásának egyik elsőrendü tényezője lehet.

Buday Béla.

A canadai magyarok helyzete és a montreali m. kir. főkonzulátus felállítása.

Canada azért gyakorolt az első magyar kivándorlókra oly nagy vonzóerőt, mert nagy kiterjedésű, különösen Saskatchewan tartományban lévő, legnagyobbbrészt fekete, vagy barna talaju, termékeny síkságai, melyek néhol hegyekkel és kisebb dombokkal vannak övezve, nagyon hasonlóak a magyar vidékekhez, különösen az Alföldhöz. Emellett a canadai földek nagy termékenysége lehetővé tette a magyaroknak azt, hogy oda kivándorolva, nem kellett gyárakban és bányákban munkát keresniök, hanem itthoni megszokott foglalkozásukat, a földmivelést kevés módosítással ott is folytathatták. Fokozta még a Canadába való kivándorlási hajlamot az is, hogy a bevándorlók (minden családfő és 18 évet betöltött fiatal ember) 10 dollár beiratási és felmérési, illetve átírási illeték lefizetése ellenében az egyes földosztó hivataloktól 160 acre-ből álló földterületet (homestead) kaptak megművelésre, amely az előirt feltételek teljesítése után a birtokos tulajdonává lett. Hozzájárult még ehhez az is, hogy a Canadian Pacific és Grand Trunk vasuttársaságok abban az időben építették ki a vasuti hálózataikat, melyek Canadának egyes tartományait az Atlanti Oceántól a Csendes-Oceánig összekapcsolják; ezen építkezéseikért a vasuti vonalak mentén a canadai kormánytól földet kaptak tulajdonul, amelyekből azután az egyes bevándorlóknak olcsó áron, készpénz vagy részletfizetés mellett szintén adtak el egyes területeket.

Nagy vonzóerőt gyakorolt a magyar kivándorlókra Canada éghajlata is, mely egészséges és a hazaitól nem sokban különbözik, a nyár ugyanis kb. oly hőmérsékletű, mint a legtöbb európai államban, a tél ellenben hidegbb és hosszabb, mert a nyár után beálló hűvösebb

időjárásit is beszámítva, jóformán szeptembertől ápriliséig, illetve májusig tart, mégis szárazabb és nem nyirkos, ami azután azt viszont elviselhetőbbé teszi. A gyakran méter magasságu, vagy ennél még magasabb hó rendszerint áprilisban az első melegebb napsütésre jóformán az egyik napról a másikra elolvad, ami után már természetesen sütni kell a gazdasági munkák megkezdésével, hogy a termények betakarítása még idejében augusztusban megtörténhessenek.

Mindezek dacára azonban már 1905—1906-ban nagy visszavándorlási mozgalom indult meg a Canadában élő magyarjaink körében, mely csak azért nem volt eredményesebb annakidején, mivel a mezőgazdasággal foglalkozó magyarok (farmerek) nem tudták farmjaikat gazdasági felszereléseikkel együtt megfelelően és kellő időben értékesíteni.

A Canadában élő magyarok száma a háborút megelőző időkben mintegy 15—20.000 lehetett, de ezen számuk az ideérkezett hírek szerint a háború tartama alatt az Egyesült-Államokból való átvándorlás folytán megnövekedett, azonban ennek nagyságáról pontos adatai a magyar kormánynak nem voltak. A háború befejezése után egyes hitelesnek látszó és megbízható helyekről nyert, de egymástól lényegesen eltérő értesülések szerint számuk 30—40.000 majd pedig 80—100.000-re becsültetett.

Miután a Canadában élő magyarok tömege indokoltá tette volna egy magyar konzulátusnak ott való minél előbbi felállítását, azért az utóbbi belügyminiszterek a külügyminiszterrel együtt nagy súlyt fektettek arra, hogy a canadai magyarok száma lehetőleg pontosan megállapíttassék, s ennek alapján azután a magyar konzulátus felállításának kérdésében megfelelő intézkedés történhessen. Ily körülmények közt határozták el ez év tavaszán a belügy- és külügyminiszter urak, hogy Canadába az ottani magyarok helyzetének tanulmányozására és számuk felől való tájékozódás végett, illetve annak lehetőleg pontos megállapítására egy-egy tisztviselőt kiküldjenek. kik ott a magyarok által lakott vidékeket együtt beutazzák.

Igy küldötte ki azután a külügyminiszter ur Canadába Ham Armand m. kir. főkonzult, ki a háború előtt montreali cs. és kir. osztrák-magyar főkonzul volt, a belügyminiszter pedig e sorok íróját.

Newyorkból Chicagó—St. Paulon keresztül Canada Manitóba nevű tartományának székhelyére Winnipegbe utaztam, hol Ham Armand főkonzullal találkoztam, kivel azután együtt utaztuk be Canadának magyarok által lakott vidékeit.

A winniepegi magyarság viszonyai a háború tartama alatt lényegesen megváltoztak, igen sokan, különösen a magasabb értelmiségűek

elköltöztek; akik még most is ott laknak, azok jórésze a munkásosztályokhoz tartozik, de jó anyagi viszonyok között él. Igen sok itt a német nemzetiségű magyar, kik mindnyájan magyarul is beszélnek, s bár a magyaroktól külön élnek, azért mégis jó viszony áll fenn közöttük. Manitóba tartományban különben oly telepek, hol magyarok nagyobb számban csoportosan élnének, nincsenek, elszórtan azonban minden városban és azonkívül az egyes telepeken is találhatók.

Winnipegből a Manitobával szomszédos Saskatchewan tartományba utaztunk, ahol tulajdonképp a legtöbb magyar él, s akik legnagyobb részben mezőgazdasággal foglalkoznak. Saskatchewanban telepedtek le leginkább az első magyar kivándorlók s itt már szintiszta magyar telepek is vannak.

Ezen tartományban legelőször Kiplinget kerestük fel, amely kb. 70—80 házból álló 500 lakossal bíró városka, melynek lakosai, köztük az iparosok és kereskedők is magyarok. Innét gépkocsin kirándultunk a szomszédos Békevára, mely egyike a canadai nagyobb magyar telepeknek és lakói mezőgazdasággal foglalkoznak. Békevár már nem a szó szoros értelmében vett község, mert a nagy kiterjedésű területen lévő farmok alkotják. Itt tartózkodásunk alkalmával a békevári ref. templom felavatásának évfordulója alkalmával 1922. évi július hó 19-én nagyjában a hazai népünnepélyekhez, majálisokhoz hasonló pikniket tartottak, melyen kb. 700 magyar vett részt, kiknek egy része 60—70 angol mértföldnyi távolságban lévő magyar telepekről jött el, sőt igen sok canadai angol is jelen volt.

Kiplingből Saskatoon érintése mellett Humboldtba, s onnét igen termékeny, szép tavakban és erdőségekben gazdag vidéken keresztül Wakawba mentünk s ez alkalommal útközben (St.-Brioux, St.-Benedict, Middle Lake környékén) a magyar farmoknak egész sorát meglátogattuk. Wakaw egyike a canadai legnagyobb magyar telepeknek, Kiplinghez hasonlít, de annál jóval nagyobb. Az ittlakó kereskedők és iparosok legnagyobb része szintén magyar, sokan közöttük magasabb műveltségűek és egyesek üzleteik révén összeköttetéseket tartanak fenn Canada különböző tartományaiban lakó magyarokkal is.

Wakawból a mintegy 25 angol mértföldnyi távolságban fekvő magyarok által lakott Howelbe rándultunk ki, hol vasárnap lévén, az oda misére nagyszámban összegyűlt magyarokkal élénken elbeszélgettünk.

Wakaw után a szomszédos Alberta tartomány székhelyét Edmontont kerestük fel, hol az ott élő kevés számú magyar és német nemzetiségű magyar foglalkozására nézve munkás és iparos.

Csoportos telepek különben Asbertában csak Edmontontól délre vannak, de ezek sem hasonlíthatók össze nagyságukat tekintve a Saskatchewan tartományban lévőkkel. Így kisebb magyar farmer-csoport lakik Wetaskiwin környékén és azonkívül két kisebb csoport van Bashaw környékén is, elszórtan azonban a tartomány más vidékein is találhatók magyarok.

Albertában még felkerestük Lethbridget is, amely ezen tartomány bányavidékének azon városa, ahol és amelynek környékén a legtöbb magyar bányamunkás él.

Ezután ismét Saskatchewanba utaztunk vissza, hol ez alkalommal Reginát, a tartomány székhelyét látogattuk meg, hol sok csángómagyar is él, kiknek legnagyobb része a munkásosztályhoz tartozik. Majd utunkat tovább folytatva Yorktonba érkeztünk, melynek környékén számtalan kisebb magyar telep van. Innét kimentünk az ugyan-csak szomszédos, de a nagyobb magyar telepek közé tartozó Otthonba, hol a környékből a vasárnapi szent misére nagy számban összegyűlt magyarok, mint általában mindenütt, szívélyesen fogadtak.

Yorktonból Stockholmba utaztunk, mely eredetileg svéd telep volt, most azonban ugy a helységben, mint annak környékén több magyar család él. Ezután a közelben fekvő Esterházy és Kaposvár nevű magyar telepeket kerestük fel, melyek a legrégebb canadai magyar telepek közé tartoznak, mivel még 1902-ben ünnepelték fennállásuknak 17-ik éves évfordulóját.

Ezen magyar telepeknek meglátogatása után körutunkat befejezve Montrealba, mint canadai körutunk végpontjára tértünk vissza.

Utazásunk tartama alatt részint az ottani hatóságok útján, részint pedig a magyarok és más nemzetiségű lakosokkal folytatott beszélgetések során tudomásunkra jutott és a canadai viszonyokra vonatkozó adatok alapján az ottani helyzet röviden a következőképp vázolható.

A Canadában élő magyarjaink száma az ottani hivatalos megállapítások szerint 52.000 főre tétetik, ezen számban nem foglaltatik azonban benn a német nemzetiségű magyarok jórésze, kiket németeknek vagy osztrákoknak tüntettek fel a népszámlálás alkalmával. Tekintettel erre, valamint a Canadában élő magyarok számára nézve beérkezett különböző hírekre, igyekeztünk erre lehetőleg pontos adatokat beszerezni, ez azonban nagy nehézségekbe ütközött, melynek oka nemcsak az volt, hogy honfitársaink a legtöbb esetben különböző vidékeken fekvő farmokon igen elszórtan élnek, hanem az is, hogy még a nagyobb magyar telepeken is csak a családok száma ismeretes, de a

lélekszám igen ritkán. Nagy mértékben megnehezítette munkánkat az is, hogy igen gyakran az egyes városokban, illetve telepek környékén élő magyarok maguk sem ismerik egymást mind.

Tapasztalataink és a legmegbízhatóbb egyénektől nyert értesüléseink szerint azonban, a legnagyobb óvatossággal eljárva és átlag minden családdhoz 5 tagot számítva, számukat mintegy 60.000 főre becsülhetjük, mely a következő módon oszlik meg az egyes tartományok között. Saskatchewanban, hol a legnagyobb magyar telepek vannak, 20.125, Manitóbában 13.900, Ontarióban 12.000, Albertában 7300, British Columbiában 3000, New-Brunswick, Nova Scotia és Quebec tartományokban pedig összesen 3000.

A legnagyobb magyar telepek Saskatchewanban (Békevár, Wakaw stb.) vannak, természetes azonban, hogy az egyes farmok szétszórtnak és egymástól távol, gyakran 2—4 angol mértföldnyi, esetleg még nagyobb távolságban fekszenek, miért is a kimutatásban említett helységek sok esetben csak azon postahivatalok, illetve vasuti állomások nevei, melyekhez az illető farmok tartoznak.

Jellemző, hogy egyes, különösen a mezőgazdasággal foglalkozó családokban rendszeren 5—7, gyakran azonban 10—12 gyermek is van, sőt egy oly farmer házában is megfordultunk, kinek 17 gyermeke volt. Ily módon némelyiknek 25—30, sőt 50 unokája is van. Sajnos azonban ezzel szemben az, hogy az utódok hamar elangolosodnak. Igaz ugyan, hogy a Canadában élő azon magyarjaink, kik maguk vándoroltak ki Magyarországból, mindnyájan hazafias érzelműek és nagy érdeklődést tanúsítanak a hazai viszonyok iránt. Sokan közülük, bár 20—30 éve élnek már Canadában, különösen az esetben, ha tiszta magyar telepeken laknak, csak rosszul beszélnek angolul. Ezzel szemben azonban a második generáció, melynek nagyrésze már nem is Magyarországon született, vagy ha itthon is született, akkor még gyermekkorában vándorolt ki szüleivel, sokszor már csak bizonyos érdeklődést, mondhatni kíváncsiságot tanúsít a hazai viszonyok iránt, a harmadik generáció pedig, kivéve a nagyobb magyar telepeken lakókat, gyakran igen rosszul vagy pedig egyáltalán nem is beszél magyarul.

A gyors elangolosodásnak oka az, hogy magyar iskolák nincsenek, ugynevezett esti iskolák pedig, hol az összegyűlő magyarokat valaki külön oktatná, illetve a magyar szellemet és érzést igyekezne fenntartani, csak néhol voltak, de azok is megszűntek. Így a magyar hazafiság ápolása tulajdonképpen a magyar papságra maradna, mely ezen reáháramló feladatot érzi is és az istentiszteletek alkalmával, illetve ezenkívül igyekszik teljesíteni. Sajnos azonban, hogy magyar lelké-

szekben is nagy a hiány, mivel mindössze 4 római katolikus, 2 református lelkész és 2 baptista lelkész, illetve prédikátor van.

Sajnos, nagy fogyatkozások vannak az egyesületi, szervezkedési élet terén is, ugyanis a háboru előtt megindult szervezkedési mozgalmakat a háboru és az azzal kapcsolatos események elsöpörték és jelenleg tudomásunk szerint csak 5 magyar egyesület működik, melyeknek vezetői igyekeznek a magyarságot lehetőleg összetartani és eredményteljes működést kifejteni.

A canadai magyarok nagyon érzik egy ott megjelenő magyar napilap hiányát is, mivel ezidőszereint Canadának csupán egy havonta megjelenő magyar ujságja van, ez az „Otthon“ című lap, melyet dr. Hoffmann Ferenc ref. lelkész szerkeszt. Így a canadai magyar napilapok hiányában az Egyesült-Államokban megjelenő magyar, s azonkívül különböző hazai ujságokat járatnak nagy számban.

Az „Otthon“ című ujságon kívül még két magyar lap jelent meg régebben, ezek voltak: a kb. 1921 őszén megszűnő „Canadai Magyar Farmer“, — és a kb. 1922 tavaszán megszűnő „Canada“. Ujabban most ismét fáradoznak egy canadai magyar ujság megindításán, s ennek szervezési munkálatait többek között Istvánffy Miklós és Szarka Ferenc kiplingi lakosok intézik.

A canadai magyarság egységes vezetésének és összetartásának hiánya és szerzett egyéb tapasztalataink rendkívül indokoltá tették a magyar konzulátusnak ott való felállítását. A konzulátusnak eddigi hiányát különben maguk a magyarok is érezték és közölték, hogy különböző, különösen hagyatéki ügyeik elintézését eddig függőben tartották, mivel remélték, hogy Canadában is mielőbb fel fog állítani egy magyar konzulátus. Egyes magyar farmerek azt is kijelentették, hogy ennek különben sem lehet akadálya, mert az a magyar kormánynak nagyobb kiadást nem okozhat, mivel az oda kinevezett konzul felváltva mindennap máshol étkezhet, sőt ezenkívül eltartásáról is gondoskodnak.

Körutunk alatt bennünket, mint magyar tisztviselőket mindenütt nagy örömmel fogadtak és minden magyar telepen, hol megfordultunk, a legszívélyesebb és legvendégszeretőbb fogadtatásban részesültünk.

A Canadában élő magyarok gondolkodás módja általában véve hazafiás, s élénken érdeklődnek a hazai viszonyok iránt, mit az is mutat, hogy nagy számban olvassák a különböző hazai hírlapokat. Persze néha kissé félreértik az itteni állapotokat.

A canadai magyarok itthoni hozzátartozóikkal állandó levelezésben vannak, s részükre pénzt is küldenek, mit különböző bankok utján utalnak át, vagy pedig levélben küldenek haza.

A canadai gazdasági viszonyok már javulófélben vannak, a

drágaság csak egyes cikkeknel, különösen a textiláruknál észlelhető. A legtöbb cikknek azonban az ára a háboru előttiével egyenlő, vagy annál csak kisebb mértékben magasabb. A munkaalkalmak is fokozottabbak, mint a háboru befejezése utáni első években, de azért egyes gyárosok hetenként átlag csak négy napon át tartják üzemben gyáraikat, mivel ezáltal akarják megakadályozni a tultermelést, s így az egyes cikkek nagymérvű árcsökkenését. Ezidőszerint az egyes gyári munkások már a redukált 40—60 cent órabért kapják, aszerint, amint szak-képzettséget igénylő vagy közönséges munkát végeznek, a vezető minőségben dolgozó szakképzett munkások azonban néha 80 cent órabért is szereznek. Így naponként 8 órai munkaidőt számítva minden gyári munkás napi keresete 3—5 dollár között mozog, ami tekintve az ottani kedvező megélhetési viszonyokat elegendő is. A közönséges napszám átlag szintén 3 dollár körül van.

A bányamunkások kereseti viszonyai egészen mások, azok alkalmaztatásuk minősége szerint naponta 7—12 dollárt szereztek, de igaz, hogy ezzel szemben évenként egyes vidékeken csak 4—5 hónapon keresztül dolgoztak a bányában, a többi időt pedig különböző napszamosmunkákat vállalva, igen gyakran farmokon dolgozva töltik. Eljövetelem alkalmával a szénbányászok még mindig sztrájkoltak, a sztrájk kb. ez év tavaszán kezdődött, s azért tört ki, mert a munkásság a munkabérek tervezett leszállítását nem tartotta arányosnak az életszükségleti cikkek árának esökkenésével. Jellemző, hogy a canadai bányamunkások, valamint a többi munkások is legnagyobb részben az Egyesült-Államokban lévő munkásszervezetekhez tartoznak, s így a munka beszüntetésére, illetve felvételére nézve is onnét kapják a rendelkezéseket. Canadából való elutazásom után értesültem arról, hogy az Egyesült-Államokban lévő szénbányákban a munkát ismét megkezdik, oly feltételek mellett, hogy az eddigi munkabérek az 1922. évi augusztus hó 31-éig továbbra is fenntartják és ezen idő tartama alatt fognak azután a jövő munkabérek megállapítása végett tárgyalásokat folytatni. Természetes, hogy ez a megállapodás a canadai szénbányamunkások munkafelvételét is maga után vonta.

A mezőgazdasággal foglalkozók anyagi viszonyai a legjobbak, amit nagyrészt előmozdított az is, hogy a háboru tartama alatt a gabona ára igen magasra emelkedett, s az még most sem szállott le a béke előtti árakra. A legszegényebb magyar farmernek is legalább 2—3 quarter (1 quarter = 160 acre) földje van, igen soknak azonban 1—4 section (1 section = 4 quarter = 640 acre) föld van a tulajdonában. Igaz, hogy az ilyen nagy kiterjedésű farmokon nem a legintenzívebb gazdálkodás folyik, de ez a megfelelő gazdasági segédmunkások hiányában nem is

képzeltető el. Természetes, hogy minden mezőgazdasági munkát elvégzésére lehetőleg gépeket használnak, s a földeket nem trágyázzák, mert az így is elegendő bő termést hoz. Leginkább gabonát és pedig búzát, ritkábban rozsot és zabot termelnek. A legjövedelmezőbb a buza termelése, az idén is remélik, hogy 1 bushel (36 liter) ára a minőség szerint a termelőnél 75 cent és 1.50 dollár között fog mozogni. sőt esetleg a 2 dollárt is eléri. A jólétet mutatja az is, hogy a legtöbb magyar farmernek automobilja is van, mit ők magyarosan „caré“-nak neveznek. Sok magyar farmernek, különösen a nagy magyar telepeken (Békevár, Otthon, Howel, Kaposvár stb.) szép, sokszor emeletes tágas, jól berendezett lakóháza van, melynek környékén, ha a ház legtöbbször tipikus amerikai ház is, mégis feltalálhatók a magyar kis virágoskertek, sőt néhol a gémeskutak stb. is. Ha tekintetbe vesszük, hogy egy acre föld ára annak minősége és fekvése szerint 10—20 dollár között van, sőt egyes vidékeken a 35 dollárt is eléri, akkor láthatjuk, hogy egy-egy farm a gazdasági felszereléssel együtt nagy értéket képvisel. Természetes, hogy igen sok farmernek bankokban nagyobb összegű betétjei is vannak, többen mondták, hogy 20—30.000 dollár készpénzzel rendelkeznek.

Itt tartom fontosnak megemlíteni, hogy Canadában való tartózkodásom idején úgy Saskatchewanban, mint a többi, különösen nyugati tartományokban, Albertában és Manitóbában élénken foglalkoztak a wheat board intézményének felállításával s valószínű, hogy azt fel is fogják állítani. Eszerint minden farmer gabonáját a wheat board veszi át, mely annak értékesítéséről is gondoskodik. Tulajdonképeni állattenyésztéssel a magyarok nem foglalkoznak, bár jó legelők vannak. Rendesen csak annyi lovat, marhát és disznót tartanak, amennyi a mezőgazdasági munkálatok elvégzésére, illetve a házi szükségletek kielégítésére szükséges. Igaz, hogy a marhának az ára is rendkívül alacsony, mivel egynek az ára átlag 50 dollár körül van, ami annak tulajdonítható, hogy az Angliába való kivitel be van tiltva és így megfelelő értékesítő piac nincs. Az élő sertés ára az egyes vidékek és az állatok minősége szerint, fontonként 6—12 cent.

A Canadában élő magyarjaink, különösen a munkásosztályokhoz tartozók köreiben bizonyos költözködési mozgalom nyilvánul meg a megélhetés kérdésének könnyebbége, illetve a munkaalkalmak lehetősége szerint az egyik tartományból a másikba. Igen sokan költöznek különösen Ontario déli részeire, hol a Niagara melletti villamosüzemek kiépítése folytán épülő új gyáraknál és ipartelepeknél nyertek alkalmazást. E vidékekre különben igen sokan vándorolnak át az Egyesült-Államokból is munkaszerzés céljából. Igen sok magyar bányamunkás

költözött ezután el munkabeszüntetések miatt az albertai bányavidékekről át British-Columbia tartományba, hol az egyes bányákban a munka többnyire változatlanul folyt, mivel az ottani munkásszervezetek nincsenek oly szoros összefüggésben az Észak-Amerikai Egyesült-Államokban lévőekkel, s így reájuk nézve nem volt mindig kötelező az ott kimondott munkabeszüntetés.

Sokan költöznek át azonkívül Canadából az Egyesült-Államokba (Californiába, Virginiába stb.) is, sőt újabban Mexicóba.

A visszavándorlás iránti vágy is igen sok magyarnál megvan, különösen az öregeknél. A hazajövetelnek egyik nagy akadályát képezi az, hogy nem tudják mit kezdjenek el itthon, vásárolhatnak-e földet, házat stb. Természetesen minden ily hazakivánczó nagyobb összegű készpénzzel rendelkezik. A másik nagy akadályát képezi a farmereknél a visszavándorlásnak az, hogy farmjaikat és gazdasági felszereléseiket nem tudják rövid idő alatt kellően értékesíteni. Igen sokan oly cserébe is belemennének, hogy készpénzeikkel jönnének haza, s farmjaikat valamely újonnan kivándorló magyarnak engednék át, ki a haszonbért fizetné, illetve a vételárat letörlesztené.

Viszont ezzel szemben többen szeretnék itthoni rokonaikat, illetve ismerőseiket is magukhoz kivetetni, különösen a farmerek, kik gazdasági segéd munkások hiányában őket szeretnék e célra felhasználni. Az ily egyéneknek Canadába való kivándorlása azonban most még körülményes eljárást igényel.

A volt ellenséges államok alattvalóinak bevándorlása ezidő szerint ugyanis el van tiltva, kivéve, ha nem lettek valamely utódállam polgárai. Kivételes esetekben azonban a canadai központi kormány az egyes volt ellenséges államok alattvalóinak is megengedi a bevándorlást, ha rokonaik vannak már Canadában. Értesüléseink szerint azonban a közeljövőben ezt a rendelkezést meg fogják változtatni, mert egész Canadában nagy hiányát érzik mezőgazdasági segéd munkásoknak, s ezért első sorban az ily foglalkozású egyéneknek, köztük a magyar földműveseknek bevándorlását óhajtják előmozdítani.

Utazásunk tartama alatt különben sok oly magyarral találkoztunk, kik a háboru befejezése után a trianoni békeszerződés által elesett területekről vándoroltak ki Canadába.

A kivándorlókra nézve oly nagy fontossággal bíró homesteadok (160 acre föld) még mindig nagyszámban vannak. E tekintetben különösen figyelemreméltók az Alberta tartomány székhelyétől, Edmontontól északra fekvő Peace river, Hay river és Athabaska river területei, melyeket bár csak 1912—1913. években nyitottak fel, mégis ennek dacára már sok a telepes ott, sőt köztük elszórva magyarok is találhatók. E

vidék elég gyors benépesedésének okát többek között az képezi, hogy az éghajlata enyhébb, mint a szomszédos Saskatchewan tartományban. Emellett a földek is termékenyek és csak ritkán vannak nagyobb erdőségekkel borítva, ami a megművelést természetesen eleinte könnyebbé teszi. Tapasztalataink szerint a homesteadnak való területek cserjével, vagy fenyőerdővel vannak nagyrészt borítva, melyeket előbb természetesen ki kell irtani, hogy a földek megművelhetők legyenek. A homesteadok gyanánt kapott területek az előirt feltételek teljesítése után az illető farmerbirtokosok tulajdonába mennek át.

Canadai körutunk befejezése után Hann Armand főkonzul itthonról nyert távirati utasításra visszamaradt Montrealban, hogy ott a magyar konzulátust megszervezze, míg én Newyorkon át tértem vissza Budapestre.

Canadában tett körűnk erkölcsi és gyakorlati eredménnyel végződött, mert feltártuk a Canadában élő magyarság nagy számát, amely döntő impulzust adott arra, hogy a magyar királyi kormány a montreali főkonzulátust megszervezze, annál is inkább, mivel ezt ottani magyarjaink eddig maguk is nélkülözték és óhajtották, hogy az működését mielőbb megkezdje.

Statisztikai adatok.

<i>Saskatchewan.</i>					
Telep neve:	Család-szám:	Lélek-szám:	Telep neve:	Család-szám:	Lélek-szám:
Altwater vidékén			Áthozat:		7880
Yarbo „			Prince Albert és környéke	60	300
Hazel-Cliffe „			Regina	80	400
Zeneta „	150	750	Regina vidéke	30	150
Békevár	240	1200	Rosthern	60	300
Cana vidékén			Saskatoon	6	30
Melville „			Stockholm	20	100
Saxon Hill „	100	500	Stockholm vidéke	128	640
Cupar vidékén			St. Brieuxtől		
Fox Hills „			Wakawig	300	1500
Crosswoods „	400	2000	Touchwood	200	1000
Duck Lake	40	200	Touchwood vidékén		
Esterházy város	8	40	(Punnichy, Lestock)		2000
Esterházy vidék	60	300	Wakaw	300	1500
Howel	50	250	Wakaw közv. vidékén	200	2000
Young	8	40	Whitewood	25	125
Kaposvár	60	300	Egész szétszórtan a tartomány területén lakik kb.	800	4000
Kipling		400			
North Battleford	60	300			
Plunkett	60	300			
Otthon	100	500			
Átvitel:		7880	összesen lélek:		21125

Manitoba.

Telep neve:	Család- szám:	Lélek- szám:
Winnipeg	780	3900
Elszórta a tartomány területén lakik	2000	10000
összesen:	2780	13900

Alberta.

Telep neve:	Család- szám:	Lélek- szám:	Telep neve:	Család- szám:	Lélek- szám:
Bashaw	25	150	Áthozat:		800
Bashaw vidékén	35	175	Loth-Bridge vidékén	50	250
Drumheller környékén	20	100	Milk River vidékén	200	1000
Edmonton	35	175	Taber	50	250
Loth-Bridge	40	200	Elszórta a tartomány területén lakik kb.	1000	5000
Átvitel:	800		összesen:	1455	7300

A tartomány következő helységeiben laknak még magyarok: Brule, Carmangay, Chinook, Claresholm, Coalhurst, Coalspur, Commerce, Etsizkow, Fabyan, Fort Saskatchewan, Hardieville, Hardisty, Irma, Lacombe, Legal, Lockhart, Milk River, Manfred, Millicent, Nordegg, Rumsey, Raymond, Rettlaw, Sangudo, Stavely, Stafford Village, Water Glen.

Ontario. Elszórta a tartomány területén lakik kb. 12.000 magyar, kiknek nagy része Torontóban, illetve annak vidékén él.

British Columbia. Elszórta a tartomány területén lakik kb. 3000 magyar.

New Brunswick, Nova Scotia, Quebec tartományok területén elszórta lakik kb. 3000 magyar.

Összegezés.

A tartomány neve:	Lélekszám:	A tartomány neve:	Lélekszám:
Saskatchewan	21125	Áthozat:	57325
Manitoba	13900	New Brunswick	
Ontario	12000	Nova Scotia	
Alberta	7300	Quebec	3000
British Columbia	3000	összesen:	60325
Átvitel:	57325		

Canadában lévő magyar lelkészek jegyzéke:

1. Római katolikusok: Bickhardt Tivadar Kaposvár, Csáky Demjén Touchwood, Solymos Oszkár Howel, Sós István Stockholm.
2. Ev. reformátusok: Dr. Hoffmann Ferenc Saskatoon, Kovács János Békevár.
3. Baptisták: Kovács József Wakaw, Monus János Békevár.

Canadában lévő és tudomásunkra jutott magyar egyesületek jegyzéke:

Az egyesület neve:	Székhelye:	Tisztviselői:
Canadai Magyar Egylet	Kipling	Szarka Ferenc elnök, Némethy Gyula titkár és jegyző.
Első Magyar Betegsegélyző Egyesület	Lethbridge (Nr. three)	Szabó Ferenc elnök, Lengyel Imre pénztárnok.
Uj Canadai Club	Regina	Szücs István elnök, (Victoria Str. 532.) Grusz László titkár, (John Deere-gyár.)
Női Segélyegylet	Wakaw	Johancsik Jánosné elnök.
Német-Magyar Egylet	Winnipeg	Storch János elnök. (Corner Mountain ave. Mc. Gregor Str.)

Nagy Géza:

A frankfurti szabadkereskedelmi kongresszus

(1922. október 23—25.)

Frankfurt az ősrégi vásárváros már a középkorban is a szabadkereskedés egyik középpontja volt. Már az 1240. évi első császári vásárprivilégium biztosítja a vásárlátogató kereskedők és iparosok részére a szabad közlekedést, a vásárok alatt pedig megszűntek az összes korlátozások és előjogok, amelyek a bennszülötteket az idegenektől elválasztották. Kereskedelmi és ipari szabadság, vám- és közlekedési könnyítések szétszakították a vásárok idejére azokat a láncokat, amelyek a középkor gazdasági rendszerében minden szabad mozgást meggátoltak. És nemcsak a vásárok idejére maradt meg az ősi koronázási városban a szabadság szelleme, hanem Frankfurt szívesen kaput nyitott a hitük miatt üldözött zsidóknak, belga, angol és francia protestánsoknak, akik a frankfurti polgárokkal együtt megteremtői voltak annak a hatalmas kereskedelemnek, amely csakhamar tulszárnyalta Augsburg, Nürnberg, Strassburg és Köln forgalmát és nemcsak az első pénz- és tőzsdehellyé tette a majnamenti várost, hanem Hamburg mellett. Németország délnyugati részében, az első kereskedő-várossá is. Frankfurt ősi hagyományaihoz hívek maradtak azok a férfiak, akik *Kotzenberg* és *Trumpler* vezetése alatt megalkották az első német szabadkereskedői szervezetet, karöltve a hamburgi bizottsággal, amelyben *Brentano*, *Bonn*, *Georg Gothein*, *Hermann Butzke* és *Derenburg* foglaltak helyet. E férfiak fáradozásának volt köszönhető, hogy a német és külföldi szabadkereskedők színe-java találkozott október havában Frankfurtban, hogy előrevigyék a szabadkereskedés ügyét. Ha van hely, amely alkalmas arra, hogy keretet és lelket adjon ennek az összejövetelnek, akkor ez a frankfurti polgárok évszázados székhelye, a Römer, amelynek falai között vá-

lasztották a világ legnagyobb birodalmának fejét és amelynek tözsomszédságában született és élte ifjúkorát a németiség legnagyobb szelleme. A keret nagy történeti multja ihlette meg azokat a férfiakat, akik ma, amikor a szabadkereskedéstől távolabb vagyunk, mint valaha, igyekeztek meggyőzni a világot, hogy az európai gazdaság és kultúra csak a szabadkereskedelem útján menthető meg. Ott voltak Németország szabadkereskedőin kívül — akikhez a szociáldemokratákat is számítani kell — az angol *Cobden-Club* számos és diszes küldöttsége, a németalföldi, svájci, osztrák, cseh szabadkereskedők, a magyarok közül *Vámbéry Ruzstem*, *Halasi-Fischer Ödön*, *Naményi Ernő*. Az olaszok távolmaradásukat írásbeli üdvözlettel mentették ki, csakugy, mint a franciák, akiknek képviselője az utolsó pillanatban mondott le az utazásról. A franciák és belgák távolmaradása, bármennyire is sajnálatos, nem ronghatta le nagy morális értékét annak, hogy Angolország szabadkereskedőinek legelőkelőbbjei, mint lord *Sheffield*, *Hobson*, *Hobhouse*, lord *Beauchamps* és még többen először jöttek el, hogy a személyes, nem hivatalos érintkezés fonalát fölvegyék azokkal a férfiakkal, akikhez elvbarátság kötelékei fűzik őket. Ez az elvbarátság teremtette meg azt a szellemet, amely hacsak napokra is, a résztvevőkben azt a — talán még sem hiu — reménységet keltette, hogy a nemzetek közötti béke és jóakarát ideje mégis eljön majd egyszer. A kongresszus elnöki székében Lord *Sheffield*, a *Cobden-Club* elnöke, *Van-Gijns* volt hollandi miniszter és *Kotzenberg*, a német szabadkereskedelmi liga elnöke váltották fel egymást, rámutatva arra, hogy a kongresszus főcélja, amint ez a tanácskozások utolsó napján elfogadott határozati javaslatban is kifejezésre jutott, a népek tudatába vésni azt, hogy a háboru pusztításainak jóvátételére nélkülözhetetlen az összes népek szolidaritása. A gyógyulás előfeltétele az, hogy a személyek, áruk és tőke szabad mozgását megakadályozó korlátok tűnjenek el és a gazdasági élet ujjaépítését lehetlenné tevő adósságok rendeztessenek oly módon, amint ez a gazdasági követelményeknek megfelel.

A tanácskozmányok jelentékeny része a szabadkereskedelem elméleti megalapozását és gyakorlati lehetőségeit tárgyalta, más csoportja a tilalmi korlátozások tárgykörével foglalkozott, harmadika a háboru által előidézett helyzet megoldását tűzte ki feladatul, végül egynéhány előadó a megoldandó pénzügyi kérdéseket vitatta meg.

Az elméleti előadások legterjedelmesebbje és a kongresszuson elhangzott fejtegetéseknek talán legértékesebbje *Dietzel* bonni professzor előadása volt: *Szabadkereskedelem és a termelés fejlesztése* (*Freihandel und Produktionsförderung*) címmel, amelynek főbb tartalmát a következőkben adjuk:

Már a háboru előtt a német iparosok mind jelentékenyebb része, különösen a készáru előállító iparosok belátták, hogy milyen hibát követtek el akkor, amikor a század kezdetén az agráriusok ügyeinek szószólóivá lettek, ahelyett, hogy a kereskedelemellenes vámpolitikával szemben erős ellentállást fejtettek volna ki. Az Északamerikai Egyesült-Államokban is a demokrata párt győzelme a magas vámok rezsimjét megbuktatta. A kilátások a szabadabb kereskedés irányába nyitak. De a háboru után a külföldi verseny utjába még azokban az államokban is — Angolország, Belgium, Németalföld, Dánia, Svájc — akadályokat gördítettek, amelyek eddig szabad teret engedtek neki. És nemcsak fölemelték a korábbi behozatai vámokat, hanem megjelentek a látáron a kiviteli vámok, tilalmak, valutapótlékok, antidumping rendszabályok is. Ennek a csalódásnak négyes oka van: 1. a háboru négy éve alatt az örületig felkorbácsolt gyűlölködés: a protekcionizmus életető eleme, 2. a háborut viselt, sőt a semleges országoknak is nagyon sok pénzre volt szükségük és ezért kívánatos volt, hogy a belföldön eladni akaró külföld a háborus terhekhez járuljon hozzá, 3. a háboru alatt keletkezett új iparvállalatokat nem akarták kitenni a külföldi áru versenyének, 4. a háboru sok országban tönkretette a fémvalutát. A német papírvaluta exportprémiumot jelentett, amelyet a nemes valutájú országok jónak láttak a saját „nemzeti munkájuk” védelmére“ ellensúlyozni. Ez a tényállás érthetővé teszi a védelmi rendszer kimélyítését, de nem igazolja. Sohasem volt a szabadkereskedés olyan elemi szükséglet, mint ma. A háboru által a jószágokat termelő eszközök legnagyobb-részt a hadviselés szolgálatába állították. Emberélet, munka és javak számtalan milliárdnyi értékben pusztultak el. De nemcsak az elpusztított javak okozta termelőerőcsökkenést, hanem dezorganizációt is jelentett a háboru. A forgalom szétrombolásával mindazt, amit eddig az államok külföldről cseréltek, most már nagy munkatöbblettel otthon kellett előállítani. A kontinens legelső iparosállamának — Németországnak — és legnagyobb mezőgazdasági államának — Oroszországnak — kikapcsolódásával a nemzetgazdaságoknak hatalmas átalakuláson kellett átmenniök. Mindenki azt vallja, hogy az 1914—1918-as évek destrukcióját a többtermeléssel kell helyrehozni; sokat beszélnek arról, hogy a munkaidő meghosszabbításával, az üzemkoncentrációval, tipizálással és standardizálással, az akkordbérek újból való megteremtésével emelni lehetne a termelést, de nagyon kevés szó esik a leghatékonyabb közvetett módszerről, a ma bilincsekben fetregő forgalomnak fölszabadításáról. Ha a destrukciót jóvá akarjuk tenni, akkor a termelőerőknek nagy munkatöbblet igénybevételét maga után vonó dezorganizációját meg kell szüntetni. A szabadkereskedelemnek

ugyanaz a hatása, mint egy legnagyobb effektusu munkamegtakarító gépnek. A kereskedelemnek célja nem az, amit a merkantilizmus és mai örököse, a protekcionizmus tévesen hisz, hogy aktiv kereskedelmi mérleg legyen elérhető, hogy más népeket szegénnyé tegyen, célja minden józan gazdasági gondolkodó számára, a munkamegtakarítás, a többtermelés alfája és omegája. Ha az egy viszonylagosan keveset gyümölcsöző termelési ághoz kötött munka fölszabadul, megfelelően gyarapszik a gazdasági összesség termelési lehetősége és így a termelés növekszik. A védővamos csak a közvetlen következményeket látja, látja azt, hogy az idegen verseny egyes fennálló termelési ágakat tönkretesz, vagy redukál, de nem látja azt, hogy a külföld nem adja ajándékba áruit és hogy a belföld nem képes azokat állandóan pénzzel fizetni, hogy az import és export párhuzamosan kell, hogy haladjanak, hogy a külföld a belföldnek csak akkor adhat el többet, ha megfelelően többet is vásárol tőle. Nem látja, hogy a behozatal előfeltétele a kivitel fejlődésének, más szóval oly gazdasági ágak fejlődésének, amelyekben a nemzeti munkának nagyobb termelőereje van, mint amilyenel az idegen munka rendelkezik. A védelem nem mozdítja elő a termelést, hanem kevésbé produktív utakon állandósítja. A külföldi verseny kényszeríti a belföld közigazgatását, hogy a legtermékenyebb utat válassza és ez a nemzet és a népek összességének javára szolgál. Ha az elzárkózás politikája helyt nem ad legalább annyi kereskedelmi szabadságnak, mint amennyi a háboru előtt volt, ha a világgazdaságot nem hívják új életre, akkor a nemzetek jóllétének újratemtése is jámbor óhajítás marad. Sajnos, a kilátások rosszak. A védővamos pártnak, ugylátszik, sikerül keresztülvinni a kereskedelem nagymértékű megszorítását.

A felsorolt négy körülmény közül, amelyek az elzárkózás politikáját érthetővé teszik, a harmadikat és negyediket behatóbb vizsgálat tárgyává kell tennünk.

A háboru alatt — nem utolsó helyen azért mert Németország nem szállíthatott — új iparok keletkeztek, mások pedig kibővültek. A háboru végével ezek a vállalatok az idegen verseny ellen védelmet követeltek és így a védővamos párt azokban az országokban is, ahol kisebbségben volt, mint Angolországban, e vállalatok érdekköre részéről jelentékeny segédcsapatot nyert. E háborus érdemeket szerzett vállalatok kívánságát, a limine elutasítani nagyon nehéz, de ha az összesség érdekét vesszük szempontul és a termelésnek a maximumra való fejlesztését célozzuk, akkor ezeknek az iparoknak csak átmenetileg lehet védelmet nyújtani, csak addig, amíg a befektetett tőkék és a foglalkoztatott munkások nyugalmasan más elhelyezkedés után nézhetnek.

Mert bár ennek az átmeneti védelemnek jogosultsága is kontestálható, — hisz e vállalatok háborus monopol-helyzetüket megfelelően kihasználhatták. — mégis engedélyezhető bizonyos kiméleti idő. De a közérdek nem engedi meg, hogy ezeket a háborus vállalatokat állandósítsák. Korábban nem létező iparok tenyésztésével elérhető a termelés sokféle irányba való terelése, de nem fejlesztése. A többtermelés kategorikus imperativusának csak akkor teszünk eleget, ha azokat a termelési ágakat, amelyek a háboru alatt keletkeztek, vagy fejlődtek, ismét az 1914 előtti színvonalra csökkentjük, hogy ezzel régi hazájukban visszakaphassák háboruelőtti terjedelmüket. Ehhez nem is kell állami beavatkozás, ez megtörténik a szabadkereskedés varázsvesszejének csapása alatt.

Hogy dacára a szabadkereskedés parancsoló szükségességének, a politika tovább folytatja a kereskedelmi korlátozásokat, ez főleg a minden országban létező sok háborus növénynek köszönhető, hogy pedig ez a politika mind élesebbé lesz, annak tudható be, hogy a háboru után sok nép és különösen Németország a „flat money“ gazdálkodás fertőjébe került. A védővamosok könnyen hívókra találnak, ha azt hirdetik, hogy a márka alacsony értéke folytán a német ipar megszűkíti a többi ország termelési területét és mennél mélyebben áll a márka, annál nagyobb a német ipar exportprémiuma. A valuta ingadozásai ellen orvosság nincs, sem a mozgó vámskálák, sem a gyenge valutájú ország áruinak kizárása eredményre nem vezet. A legtöbbször a márka lefelémenő tendenciáját szokták a kereskedelem korlátozásának igazolásául felhozni. Ez sem állja ki a kritikát. Ha a márka süllyed — feltéve, hogy a belső értékének csökkenése kisebb, mint az idegen valutában kifejezett elértéktelenedés — és ezáltal a német áruk Angolország részére kevesebbe kerülnek, ez nem kára Angolországban, hanem haszna. Azáltal, hogy az angol fogyasztó kevesebb pénzért szerezheti meg a Németországból behozott árukat, a jövedelmének egy része fölszabadul és egyéb szükségletek kielégítésére fordítható. Azt észreveszik, hogy azok a termelési ágak, amelyeknek termékeit importálják, ezáltal szenvednek, de azt szem elől tévesztik, hogy *más* gazdasági ágak ebből hasznot hajtanak. Az egyes termelési ágak közti eltolódást nemcsak a külföldi konkurrencia, hanem a divat változása, a technikai fejlődés is okozhatja. Amíg a márka belső értéke változatlan, a német áruk tagadhatatlan exportprémiumot élveznek. De ez az állapot nem tarthat soká. Ha a márka esik és ennek folytán nagyobb mértékben özönlik ki az áru Németországból Angolországba, a kínálat csökkenése Németországban már emeli az árszínvonalat. Természetesen növekszik a külföldi áruk ára és mindazoknak a cikkeknél, ame-

lyeknek előállítási költségeiben külföldi anyagok szerepet játszanak. Mennél magasabbak az árak Németországban, annál kisebb lesz az exportprémium. Ha a világpiaci ár és a belső piaci ár közt a kiegyenlítés megtörtént, megszűnik a nyomás, amelyet a márkasüllyedés okozta többletkivitel az angol gazdaság részére eredményezett. Ennek a kiegyenlítődésnek pedig be kell következnie. Sőt valószínű, hogy a nem pénzforgalmi, hanem állampénzügyi célokból kiadott bankjegytöbblet folytán a belső árak a világpiaci árak fölé fognak emelkedni. Téves az a feltevés, hogy papírvalutájú ország annál kivitelképesebb, mennél értéktelenebb pénze. Az exportprémiumnak a belső és külső értékek kiegyenlítődése folytán visszafejlődő tendenciája van. Mint-hogy az exportprémium csak átmeneti jelenség, nem képes egy népnek versenyképességét növelni és a mai rosszvalutájú Németország nem veszedelmesebb versenytársa Angolországnak, mint a jóvalutájú Németország volt 1914-ben. Ezért nincs értelme annak, hogy Angolország megnehezítse a német bevitet. Ezt be is látják, de nincs bátorságuk a konzekvenciákat levonni. Ha Angolország ismét teljesen megnyitná Németország részére kapuit, akkor egyes iparágakra a német import súlyos nyomást gyakorolna, de a német ipari export növekedésével a márka értéke állandóan emelkednék és az exportprémium helyét ennek ellenkezője foglalná el, mert mennél több gyártmány özönlik ki Németországból, annál inkább emelkedik az árszínvonal és annál hamarabb egyenlítődnek ki a belföldi és külföldi árak. A forgalom megnehezítése — akár a „háborus növények“ védelmére, akár a papírvalutájú országok dumpingja ellen léptetik életbe — csak azt eredményezi, hogy a territoriális munkamegosztást megakadályozzák és ezáltal a termelés fejlődését megakadályozzák.

A kereskedelmet korlátozó intézkedések nagy része ma Németország ellen irányul, amely legjobban érezhette a háboru alatt, hogy mit jelent a világforgalomból való kizárás. Ebből azt kellene következtetni, hogy nincs ország, amely *Cobden* tanításai iránt oly fogékony volna, mint Németország. Pedig nem ez a helyzet. Hangosan követelik számos oldalról a behozatalnak akadályozását. A gabona magas megvámolásával akarják a német gabonatermelést emelni. Másutt az olesó árak ellen akarnak vámot emelni, Németországban a drága idegen gabonát akarják távortartani. Ha a gazdasági függetlenség jel-szavát valóra váltanák, akkor ismét csak a termelésnek átcsoportosítása állna elő. A más célokra fölhasznált föld és tőke gabonatermesztésre fordíthatnák. A gabonatermesztésének emelése csökkentését jelenti más termelésnek és gyártásnak. A termelt gabonátöbblet nagyon drága volna, mert másképp a korlátozások nélkül is növekednék a gabonatermelés,

holott állandóan csökken. Németország túlnépesedésben szenved. Ezt a túlszaporított nagy népességet csak az ipari kivitel fentartásával és növelésével tarthatja el, amelynek ellenértékéül vásárolhat gabonát. Ha a külföld megakadályozza a német ipari kivitelt. Németország *kénytelen lesz* a neki szükséges gabonamennyiséget előállítani, de a legnagyobb hiba volna az, ha Németország ezt a kényszerhelyzetet maga idézné elő és a „produkciónak fokozásával“ a produktivitás nagy csökkenését idézné elő. A háború előtt, amikor a gazdagságot növelő faktorok hatása a vagyoncsökkentőket paralizálta, elviselhető volt a „nemzeti munka védelme“ jelszava alatt előidézett jólét-minus, de ma, amikor az emberiség nagyrésze nyomorog, amikor sokféle éhség uralkodik, ilyen minus elviselhetetlen. Ha a háborús iparok védelmére és a valutagyenge országok ellen életbeléptetett korlátozásokat megszüntetnék, akkor az emberi gazdaság termékenysége hatalmasan gyarapodnék. A forgalom megkönnyítése gyorsabban segít, mint minden más módszer: üzemkoncentráció, tipizálás, standardizálás. Mindezekre idő kell, pedig veszedelem rejlik a késlekedésben. A szabadforgalom minden más módszernél azért jobb, mert általa munkatöbblet nélkül többlet lehet termelni. A szabadkereskedelem nem az egyének fogyasztóérdekében, hanem az összesség termelőérdekében kívánatos.

Arnold frankfurti professzor a szabadkereskedelemnek a munkapiacra és a munkabérekre gyakorolt hatásáról adott elő. A konklúziói a következők: A szabadkereskedelem előmozdítja a nemzetközi munkamegosztást és így emeli a munka produktivitását. A nemzetközi munkamegosztás állandósítja a munkapiacot és a munkajövedelmet növeli. Ezek a szabályok a mai viszonyok közt is is érvényesek. A világ és főleg Középeurópa elszegényedése jórésztben a nemzetközi munkamegosztás szétrombolására vezethető vissza. A nemzetközi árucere csökkenése hozzájárult a munkapiac bizonytalanságához és a munkajövedelem csökkentéséhez. A kényszerű olcsó árusítás a gyenge valutájú országokban a munka produktívitasának csökkenését, jó valutájú országokban pedig munkanélküliséget eredményez. Ezért a munkások érdekei szempontjából nem lehet más kívánság, mint visszatérés az akadálytalan nemzetközi munkamegosztáshoz.

Schulze-Gaevernitz professzor a szabadkereskedelem erkölcsi értékét méltatta. *Bamberger* Lajosról és a távollevő *Brentano* Lujóról emlékszik meg, akiknek szellemében küzdött a szabadkereskedelemért. A mai egyetemi ifjuság politikai szempontból nacionalista és gazdasági szempontból sem szabadkereskedelmi érzelmű. A szabadkereskedelemnek a békét célzó népjogra és a vallásos érzületre kell támaszkodnia. A szabadkereskedelemnek vallásos tartalmat kell adni. Az an-

gol szabadkereskedelem egyik legnagyobb képviselője John Bright quäker volt és apostoli erejét vallásos meggyőződésből vette: az egész emberiséget egy testnek tekintette. A németek, a klasszikusok utódai; a klasszikusok emberiség-eszméjét kell képviselniük és ily értelemben nevelni az egyetemi ifjúságot. Kant eszméinek folytatása a szabadkereskedelem eszméje.

Az angol előadók még általános kérdésekben is az aktuális problémákat tartották szem előtt. Így *Earl Beauchamp* a dumping kérdéssel foglalkozik. Mindenekelőtt konstatálja, hogy a dumping alatt az angol védvamos mozgalom kezdetén — 1903-ban — azt értették, ha idegen eladó Angolországban áruit a származási országban általánosan érvényes eladási áron alul adta el. De ez a meghatározás a védvamosok izlése szerint tulságos szűk határok közé szorította a dumping fogalmát, Mindinkább bővült a fogalom, az ár kérdése háttérbe szorult és ma már minden olyan áru behozatalát dumpingnek neveznek, amelynek behozatala vagy létezése Angolországban, bármely oknál fogva, valamely brit egyénre nézve kellemetlen. Ez pedig nemcsak Angolországban van így, hanem mindenütt, ahol védővamosok vannak.

A dumping fogalma az angol törvényhozásba először 1921-ben a *Safeguarding of Industries Act* révén került. E törvényben e kifejezést — az élelmiszerek kivételével — oly árura alkalmazták, amelyek az Egyesült Királyságokon kívül gyártatott és az Egyesült Királyságokban adatott el vagy kínáltatott eladásra a) az előállítási költségeket el nem érő árakon, vagy b) oly árakon, amelyek — abból kifolyólag, hogy az előállító ország valutája a sterlinghez képest leromlott és ha ez az ország nem tartozik a angol korona birodalmához — alatta maradtak annak az áraknak, amelyen az illető áru az Egyesült Királyságokban jövedelmezően előállítható és ezáltal valamely iparban a munkalehetőség veszélyeztetve van vagy veszélyeztetettnek látszik. A dumpingnak a második körülmény által való meghatározása teljesen új, de teljesen megfelel céljainknak a fogalom oly definíciója, hogy dumping külföldi gyártmányoknak az előállítási költségeknél olcsóbb áron való árusítása. Nem is fontos a dumping definíciója. Egy eszmén alapulnak az összes meghatározások és az olcsó behozott áruk elleni küzdelem. Ezt a küzdelmet pedig nem a fogyasztás nevében vívják, hanem annak a termelőnek nevében, akit az olcsó külföldi áru megakadályoz saját árujának drága eladásában. A külföldi áru olcsóságának lehetnek természetes okai, de lehetnek mesterségesek. A belföldi termelő — akit az alacsony árak megakadályoznak magas profit elérésében — nem kutatja, hogy a külföldi áru természetesen vagy mesterségesen olcsó. Kényelmesebb a külföldi termelő által alkalmazott magasabb-

rendü termelési módszer ellensúlyozására a törvényhozástól vámokat követelni, mint a termelést gazdaságosabb alapokra helyezni. Teljesen jogosult üzleti politikát folytat az, aki új piac megszerzése céljából — úgy otthon mint külföldön — olcsóbban bocsát valamely árut áruba, mint versenytársai, sőt talán még az önköltségi árnál is olcsóbban. Ez a dumpingnek oly formája, amelyet senki sem kifogásolhat és amely természetesen meghatározott ideig tarthat csak. A dumping másik fajtája, amelyet legitimnek tekinthetünk, az ugynevezett „cheap sale“ olcsó árusítások, amelyeket egyes cégek időközönként fölös árukészletük elhelyezése céljából létesítenek. A verseny eme formája is csak rövid ideig tarthat. A legtöbbször a fenti két eset a dumping okozója. A védvámok azonban úgy tüntetik fel, mintha a dumping okvetlen valami tisztességbe ütköző (unfair) dolog volna, ha ugyan nem valami még súlyosabb jelzővel illetendő cselekmény. És pedig nemcsak a külföldi importeurrel és a „hazafiatlan“ fogyasztóval szemben, hanem azzal az állammal szemben is a legélesebb morális elítélés álláspontjára helyezkednek, amelynek területén az olcsó árut előállították. A védvámok mindig elfelejtik, hogy nem az államok, hanem az egyedek bonyolítják le a külkereskedelmet. Amikor az államok a külkereskedelemben beavatkoznak, nem tesznek mást, mint a lehangosabbak és a legjobban szervezettek magánérdekeit védik azok rovására, akiknek szervezkedése gyengébb és hangja kevésbé hallható. Az államnak a kereskedelmet akadályozó vagy gátló intézkedése mindig hatékonyabb, mint a kereskedelmet fejlesztő és előmozdító rendszabálya. Angliában — husz év óta a védvámok támadásaikat a német dumping ellen irányították. Ennek eredménye, hogy a „Safeguarding of Industries Act“ leginkább a német áruk ellen irányul és ezeket sújtja leginkább a romlott valutájú országokra kivetett 33 $\frac{1}{2}$ %-os értékvám. Sok árura alkalmazzák e vámot, de nagyon sok árura nézve az alkalmazástól eltekintettek, mert kénytelenek voltak beltáni, hogy teljesen alaptalan az az álláspont, mintha a romlott valuta az exportálónak igen rövid ideig tartó bátorításnál többet nyújtana. A törvény értelmében kiküldött bizottságok határozatai sok csalódást okoztak a védvámoknak. A szabadkereskedőket csak az lepte meg, hogy akadt oly bizottság, amely megállapította, hogy a romlott valuta előmozdította a német dumpingot és vámot ajánlott megakadályozására.

Az angol védvámok úgy állítják be a helyzetet, mintha a német kormány a kartellek útján saját maga irányította volna a dumpingot. Ez azonban helytelen. A dumping nem öncél. A kartellek a termelés irányításával sok tekintetben megszüntetik azokat az okokat, amelyek a dumpingot — olcsó eladást — szükségessé teszik. Igaz, hogy

a kartellek nem egyszer rá voltak utalva a dumpingra, de csak azért, hogy mentesítsék a belföldi piacot, amely túl volt terhelve helytelen számítások következtében, de nem veszteséggel való eladást célzó állami irányítás folytán. A dumping célja, hogy a kereslet előre nem látott alakulása folytán előállott veszteségeknek határt szabjon, de bizonyos mértékben mindig veszteséget jelent. A dumpingot szenvedő állam polgárai közül oly nagy haszonnal jár a fogyasztókra, valamint a továbbfeldolgozó iparosokra nézve, hogy ez a haszon bőségesen ellensúlyozza azt a kárt, amelyet az egyenlőtlen verseny által a termelők kénytelenek elviselni. Ha pedig akadna oly *állam*, amely öncéliből kísérelné meg a dumpingot, akkor nem elegendők vámvédelmi rendszabályok, hanem tilalommal kell ebben megakadályozni.

Az aktuális gazdasági bajokkal, mint a gazdasági megkötöttség következményeivel foglalkozott *Otto Keinath* Reichstag képviselő. A világgazdaság fokozatos tönkrementése — úgy mond — nemcsak a háborus pusztítás következménye, hanem majdnem ugyanolyan mértékben a gazdasági megkötöttségek. A megkötöttségeken keresztül kell utat törni a gazdasági életnek.

Az első megkötöttség a mértéktelen eladósodottság. A kötelezettségek teljesítése csakis úgy lehetséges, ha a termelés meghaladja a fogyasztást. A gazdaság második megkötöttsége abban van, hogy az európai nemzetek annak a téveszmének hódolnak, mintha minden átmenet és óvintézkedés nélkül lehetséges volna a munkaidőt és a munkateljesítményt leszállítani. Megfizethetetlen adósságok megfosztották a népeket munkakészségüktől. A váltóárfolyamok állandó esése prohibív bástyákat vont a népek közé, amelyek erősebbek, mint a vámsorompók. A pénzügyek rendbehozása még nem gyógyítja meg a beteg gazdaságot. Nem a pénzügyek betegek, hanem a gazdaság beteg és addig, amíg a gazdaság ki nem gyógyul bajaiból, a pénzügyeket sem lehet rendezni. A valutareform sem sikerülhet. Nem lehet technikai eszközökkel a gazdaságot meggyógyítani, hanem csakis a károkozók eltávolításával. Az egyedüli helyes gyógymód az, ha a gazdasági életre nehezedő megkötöttséget megszüntetik és ezek között első helyen az adósságokat kell elengedni. Ezt már fölismerték az államférfiak Genuában és most arról van szó, hogy ezt a fölismerést valóra váltsák. A népeknek meg kell szabadítaniuk kötelekeiktől a belső gazdaságot, hogy azután a nemzetközi gazdaság is fölszabadulhasson. Csak akkor fognak ismét bugyogni a munkakedv, a jólét és a kultura forrásai.

Van Gijn professzor, a hollandus szabadkereskedők egyik vezetője a pénzről, mint a gazdasági tévedések kutforrásáról beszélt. Németország — úgy mond — nem a védvám folytán, hanem a védvám

dacára gazdagodott meg. Hogy a németek a védvám káros voltát nem ismerték fel, egyik oka abban keresendő, hogy a német gazdasági tudomány a részletek kutatásába fulladt. Ezért a gazdasági élet összefüggéseit nem ismerte fel. A tudománynál is kevésbbé ismerték fel az összefüggéseket a német kormányok. Jellemző erre a háboru elején tett az a kormánykijelentés, hogy a háboru nem kerül Németországnak semmibe, mert a pénz az országban marad. A papirmilliárdok, amelyeket Németország kibocsát, értéktelenek a jóvátétel szempontjából. Mennél rothadtabb a pénz, annál nehezebb a pénz-fátyolon keresztül a gazdasági életet fölismerni. Nem a pénzt kell figyelemmel kísérni, hanem a javakat. A nemzetközi kereskedelem árut cserél áruért. Az eladónak végeredményben annyi árut kell kapnia, mint amennyit adott. Nem tehető gazdaggá valamely ország azáltal, hogy a kivített fokozzák és a pénzt fölhalmozzák. Igaz, hogy a pénz bizonyos ideig mint kivíteli áru is szerepelhet, abban a reményben fogadják el egy ideig, hogy egy későbbi időpontban több árut lehet majd érte kapni. Így Németország adhatott el bizonyos ideig márkát. A valódi gazdagság csak a szabadkereskedelem útján növekedhetik. A szabadkereskedelmet pedig csak úgy lehet képviselni, ha tudományos alapon kutatjuk a mélyebb gazdasági összefüggéseket. A szabadkereskedelmi propagandának gazdasági tudományossággal kell megalapozva lennie.

Ehhez az előadáshoz kapcsolódó vita folyamán *Dernburg* volt birodalmi miniszter fölveti a kérdést, hogy vajjon a német közgazdaság egyáltalán képes-e annyit termelni, amennyire a saját lakosságának ellátására szüksége van. Ha aranyban állítanak fel a gazdasági statisztikákat, senki sem gondolhatna arra, hogy Németországtól még fizetéseket követeljen. Sürgősen kívánatosnak tartja, hogy exakt termelési és értékstatisztikák álljanak rendelkezésre.

A távollevő *Sir Hugh Bell* értekezését, amelyben a nemzetközi kötelezettségeket tárgyalta, *Hobson* londoni professzor olvasta fel. *Bell* szerint a megoldásra váró problémák közül a legsürgősebb és a leglenyegzőbb a javak ama beláthatatlan tömegének pótlása, amely a háboru négy esztendeje alatt elpusztult. De a javasolt gyógymódok legtöbbje inkább a szimptomákra irányul, mint a betegségre magára. A háboru befejezte óta semmi sem történt, csak a bajok súlyosbodtak. Pénzügyi tekintetben beköveteztek azok a viszonyok, amelyeket előre láttak azok, akik tárgyilagosan nézték a dolgokat a fegyverszünet idején. Ma már vagy drasztikus eszközökhöz folyamodnak, vagy pedig a fátum, amely már elérte Oroszországot, Ausztriát, Németországot, az összes többi európai országokat is rövidesen utol fogja érni. A világ vagyonszáma csak úgy nőhet, csak úgy szolgáltathatnak a nemzetek

egymásnak javakat, ha lehetővé tesszik a javak termelését, ha fokozódik az egyes emberek termelése és munkaeredménye. Az egyesek munkaeredményének fokozására pedig szükséges az állami támogatásnak a lehető minimumra való csökkentése.

Honnan vegyék azokat az alapokat, amelyekkel kártalanítsák a háború áldozatait, ha csak nem azokból a többletekből, amelyeket a háborút túlélők a legközelebbi jövőben munkásságukkal produkálni képesek. Ha megfizethetők adósságainkat a már meglevő javaknak hitelezőinkhez való juttatásával, a világ nem lenne gazdagabb, de ha az év végén — szükségleteink kielégítése után — annyi és annyi millió marad, amelyet a hitelezőknek juttathatunk, akkor a világ gazdasága növekedett. Ez a vagyonszaporulat növeli a szükségleteket és a szükségletek kielégítésére megkívánt munkát. Az egyik egyén gazdagsága nem árt a másiknak, az egyik nemzet prosperitását nem szabad irigy és gyanus szemekkel nézni más nemzetnek. Ennek a tudatnak a következtése a szabadkereskedelem, amelynek uttörője Angolország. És azok a hamis közgazdasági elvek, amelyek az ellenkező álláspontot foglalták el, nagyrészt okozói voltak a háborúnak. Angolország is hibás volt e tekintetben. Most pedig az összes államok nehéz kötelezettségekkel állanak megterheltén, amelyeknek eleget kell tenni. E célból le kell bontani a sorompókat, amelyek a nemzeteket elválasztják, hogy az áruk cseréje oly módon történhessen, hogy az adós állam javakat gyűjtessen. Mennél nagyobb az egyes államok tartozása, annál nagyobb érdekük fűződik ahhoz, hogy a legteljesebb szabadkereskedelem megvalósuljon. Sem kulcs-iparok, sem más iparok védelme nem fogadható el. Csak a legteljesebb szabadkereskedelem teszi lehetővé a kötelezettségek teljesítését.

Ennek az előadásnak kapcsán *Hobson* londoni professzor azt a kérdést intézte a német résztvevőkhöz, hogy milyen akadályok állják útját a szabadkereskedelemnek Németországban.

Dernburg volt birodalmi miniszter válaszolt, aki kifejtette, hogy Németország kénytelen lesz szabadkereskedelmi politikát folytatni, mert a szerződéses politika lehetetlenné vált és a kivitel fejlesztését Németország csak a szabadkereskedelem elfogadásával érheti el.

Georg Gothein volt birodalmi miniszter a valuta kérdésével foglalkozott és a nemzetközi fizetési kötelezettségek rendezésének sürgős voltát hangsúlyozta. Szerinte a mai védvamos mozgalmat majdnem mindenütt a valutadumping ellen való védekezés szükségével indokolják. El kell fogadni, hogy eső valutának átmenetileg exportprémiumszerű hatása van. Megfordítva a valuta erősebb javulása kiviteli vám jellegével bír. Amint Csehország példája is mutatja, a kivitel

megakad, ha a valutát a közgazdasági viszonyoknak meg nem felelő magasságra emelik. De a kivitel csökkenésével és a behozatal növekedésével romló fizetési mérleg folytán a valuta automatikusan a gazdaságilag megokolt alacsonyabb színvonalra fog jutni. A valuta rohamos romlása azonban az előállítási költségek rohamos növekedését vonja maga után. Súlyedő valutájú országoknak rendszeren súlyos pénzügyi bajaik vannak. Ennek folytán oly súlyos adózást vezetnek be, amelyek az előállítási költségeket a rendezett pénzügyekkel bíró országokkal szemben növelik, még akkor is, ha ez utóbbiaknak magas adózásuk van. A termelőnek és közvetítőnek ezeket a tényezőket be kell vonnia számításába. Kalkulációja annál bizonytalanabb, mennél nagyobbak a valuta ingadozásai. E bizonytalanság kiküszöbölésén nagy közközvetítői biztositékot kell számításba vennie. Erősen romló valuta folytán tehát a termelési költségek magasabbak lesznek, mint szilárd valuta mellett. Ezt nemcsak Lengyelországban, Ausztriában, Oroszországban tapasztalták, hanem Németországban is, ahol a vas- és textilipar legtöbb ágában észlelték, hogy a versenyképesség az előállítási költségek magassága miatt az angol, németalföldi, belga, francia iparral szemben megszűnik. A csökkent versenyképességnek egyik oka a munkateljesítmény csökkenése. A munkásck tudva azt, hogy a drágaság emelkedése, a teljesítményre való tekintet nélkül, a munkabérek emelkedését vonja maga után, kevesebb munkakedvet mutatnak.

Ezeknél az okoknál fogva a romlott valutájú országok versenyképessége a rendezett valutával és szilárd pénzügyi viszonyokkal rendelkezőkkel szemben nem emelkedett, hanem csökkent.

Oroszország, Lengyelország és Ausztria kivitele nagyon csekély lett. Németország kivitele a háboru előtti kivitel 27%-ára csökkent. Ez a csökkenés részben a német ipar csökkent teljesítőképességére vezetendő vissza, részben a külföldi fogyasztók csökkent felvevőképességére, de legnagyobb részben a német áruk behozatala elé gördített akadályokra. Az Angolországban, az Egyesült Államokban, Olaszországban, Spanyolországban található munkanélküliség tehát nem a német valutadumpingre vezetendő vissza, hanem egész más okokra. Ezeknek egyik legfontosabbika a romlott valutájú országok súlyedő vásárlóereje, amelyek annál kevesebb külföldi árut képesek vásárolni, mennél romlottabb valutájuk van. Németország behozatala 1922. év első felében az 1913. év első szemeszterének csak 38%-át tette. S ez, dacára annak, hogy szenének, vasércének és gabonatermő területeinek elvesztével nagyobb mennyiségű szenet, vasércet, gabonát kellett behoznia, mint békében. Minden más behozatal lényegesen csökkent. A behozatal csökkenése még nagyobb arányokat öltött volna, ha a né-

met ipar és mezőgazdaság produktivitása nem csökkent volna oly nagy mértékben. Éppen ez vezet a német vagyontárgyak kiárusításához. A valuta süllyedésével a német piac fölvevőképességének külföldi áruk tekintetében fokozatosan meg kell szűnnie. Ez fokozza a külföldi munkanélküliséget. Némely országokra a kivitel csökkenésén kívül még más hatással is van Németország elszegényedése. Svájc idegenforgalmának 70%-át a németek tették. A német áru távoltartásával megakadályozzák Németország gyógyulási folyamatát és így lehetlenné teszik, hogy a német utasok a jóvalutájú szomszédország idegenforgalmát gyarapítsák. Ugyanez áll Csehországra nézve is, sőt a rosszvalutájú Ausztriára nézve is, ahol az árak magasabbak, mint Németországban. Ez is bizonyítéka annak, hogy a süllyedő valuta megszünik exportprémium gyanánt hatni, ha a belföldi árak a külföldi árakhoz idomulnak. Mindezeknél az okoknál fogva a rosszvalutájú országokra rótt vámpótlék elveszti jogosultságának utolsó látszatát is. Ellenkezőleg a bajt fokozza, minthogy elveszi a rosszvalutájú országoktól a lehetőséget, hogy kivitelük fokozásával valutájukat javítsák. Mennél kevesebbet vihetnek ki, annál jobban zuhan valutájuk, annál kevésbé kerülnek abba a helyzetbe, hogy más országok áruit vásárolhassák és így fokozzák ezekben az országokban a munkanélküliséget.

Passzív kereskedelmi és fizetési mérlegű országok gyakran azzal akarják javítani egyenlegüket, hogy az életszükséglethez nem nélkülözhetetlen árukat behozatali tilalmakkal és tilalmi vámokkal tartják távol. Ez a rendszabály sem szükséges, sem célravezető. Elszegényedett országban külföldi fényűzési cikkek behozatala amugyis nagymértékben csökken. Eltekintve attól, hogy az ember életét a nem nélkülözhetetlen szükségletek kielégítése teszi kedvessé és így nem szabad ettől senkit sem megfosztani, a luxusélvezetek határát alig lehet megszabni. De a kétségenkívül luxusáruk behozatalának megakadályozása is súlyos aggályokra ad okot. A német szakszervezetek kívánták a csipke- és selyemáruk behozatalának tilalmát. Ez a német selyemipart, a kikészítő- és konfekció-ipart, amelyek fontos exportiparok, megemmisítené, értékes kereskedelmi összeköttetéseit megzavarná. Ugyanez áll az ékszer- és díszműáruiparra is. Emellett ezek a rendszabályok más országok gazdasági életét súlyosan érintik. Retorziót vonnak maguk után. Azonban az ilyen árukra kivetett pénzügyi vámok ellen, amennyiben ezek nem nyernek védővám jelleget, nem lehet kifogást emelni.

Olyan államnak, amelynek a termelést súlyosabban kell megadóztatnia, mint más államnak, jogában áll, hogy a külföldi árukat megfelelő adókkal, illetve vámokkal sújtsa. Azt a helyzetet, hogy a német szenet 40%-os értékadó sújtsa, míg a külföldi szén szabadon jöhet be,

állandóan nem lehet elviselni. Míg a német adórendszert a jóvátételi követelések teljesíthetetlen feladatok elé állítják, a tőkeképződést és így a technikai haladást megakasztják, addig Németország a teljes szabadkereskedelemre nem térhet át.

A világgazdaságban fontos államok valutájának ingadozása a legnagyobb mértékben megnehezíti a nemzetközi árucserét. Nemesak ezek az országok, hanem a szilárdvalutájú országok is szenvednek alatta. A valuták stabilizálása az egész világ legnagyobb érdeke. Ez azonban nem érhető el addig, amíg oly államok, amelyeknek kivitele alig elégséges behozataluk fedezésére, kénytelenek a külföldnek állandóan hatalmas fizetéseket és áruszállításokat teljesíteni anélkül, hogy ellenértéket kapjanak értük. Ilyen teljesítéseket — a valuta állandó esésének előidézése nélkül — csak a kivitelnek a behozatallal szemben felmutatható feleslegéből lehet fedezni. Ennek feltétele az áruknak idegen országokba való akadálytalan bevitele. A vámoknak minden differenciálása csak papír fizetési eszközök kivitelével teszi részükre a teljesítéseket lehetővé, ami által a valutát állandóan lenyomják.

A szabadkereskedelem keresztülvitele tehát megköveteli a nemzetközi kötelezettségeknek oly alapon való rendezését, amely megfelel az adós államok gazdasági és pénzügyi teljesítőképességének.

Gothein előadásához kapcsolódva *Dietzel* kifejtette, hogy Németország éppen szegénységénél fogva kénytelen papírpénzt kibocsátani és amíg nem lesz módjában újból eredményesen termelni, nem állhat be javulás. Az eredményes termelés egyik első feltétele a szabadkereskedelem és ezért kell ez irányban szakadatlanul propagandát kifejteni.

Südekum volt porosz miniszter rámutat arra, hogy amíg Németországban mindenkinek a csupasz életért kell küzdenie, nem lehet a propagandától eredményt várni, mindaddig amíg azok, akik itt a most követett politika helytelenységéről meggyőződtek, nem követnek el otthon mindent az irány megváltoztatására. A német kiárusítás kérdését is fölveti és azt a véleményét fejezi ki, hogy a kiárusítás hiénái sokkal nagyobb károkat okoznak a német közigazdaságnak, mint azok, akik dumping útján visznek ki árukat.

A pénzügyi kérdésekkel volt kapcsolatos *Schlesinger Károly* előadása, aki a túlzott adóztatás következményeivel foglalkozott. A túlzott adózás a tőkére kivetett legnagyobb kiviteli jutalommal és behozatali vámmal egyenlő hatású. A személyes adózás mai formája lehetetlenné teszi a gazdaságos termelést és a külföldi tőke elhelyezését. Terméketlen befektetéseket fognak a meglevő gyárak létesíteni, hogy megszabaduljanak az adótól. Maguk az adók kezelése és behajtása a

legnagyobb munkaerőpocsékolás már csak azért is, mert azokat az adókat, amelyek a jövedelem 60—80%-át veszik el, nem lehet behajtani, mert gazdasági lehetetlenség.

A Cobden-Club legidősebb tagja, lord *Eversley* is elküldte dolgozatát a kongresszusra, amelyet *Fisher-Unwin*, Cobden veje olvasott fel.

Azokat a nagyszerű eredményeket ismertette, amelyeket a szabadkereskedelem felmutatott. Az a körülmény, hogy oly nagy gazdasági területek, mint Oroszország és az Osztrák-Magyar Monarchia közös vámterületet alkottak, magában is a szabadkereskedelmi eszme egyik eredménye volt. A monarchia szétesése és az Oroszországból kivált államok alakulása gazdasági szempontból károsnak tekintendő, ha egymás ellen vámkorlátokat állítanak fel. Lengyelország ipara nem maradhat meg, ha fogyasztási területei nem adatnak vissza. Ausztria csak úgy élhet meg, ha nemcsak a monarchia volt államaival szemben, hanem az egész világgal szemben a szabadkereskedelem álláspontját fogadja el.

A kis államoknak figyelmébe ajánlja, hogy a szabadkereskedelem alapjára helyezkedjenek, mert a kivitel emelésére a legjobb mód a szabad behozatal és ezáltal felszólítani az összes népeket, hogy létesítsenek kereskedelmi összeköttetéseket. A valuta rendezését csak a szomszédos országokkal karöltve tartja lehetségesnek.

Európa gazdasági rekonstrukciója csak a következő módon történhetik szerinte:

1. A jóvátétel és a háborus adósságok félretétele.
2. Egész Európa vagy legalább a nagy és kis államok által alkotott csoportok részéről elfogadandó új valuta létesítése.
3. Mindenekfölött a szabadkereskedelem elfogadása legalább azok által az országok által, melyek eddig közös vámterületet alkottak.

Ez utóbbi kérdés külön is szerepelt a kongresszus napirendjén és igen élénk vitára adott alkalmat. A vita kiinduló pontja *Stolper* előadása volt az állam és a gazdaság viszonyáról az osztrák és magyar utódállamokban. A mostani szabadkereskedelmi kongresszus témája — ugymond — egész más, mint 1913-ban volt. Akkor a védvámokról beszéltek, ma valutáról, pénzügyekről stb. Ha a régebbi gondolatmenetek talaján dolgozunk, a levegőben lógunk, mert a szabadkereskedelem feltételei megszűntek, ennek folytán elméleti fejtegetései is érdektelenné válnak. Egész új problémák merültek fel, így első helyen az új államalakulások a kapitalista gazdaságban. És ezek az új államok a mindent szétromboló háborúból kifolyólag alakultak, a kiméretlen gazdasági blokádot követő időben. Ezen az elpusztított területen kellett az új ál-

lamok kormányainak építeniök. Szabad gazdálkodás ezek közt a viszonyok közt felmondta volna a szolgálatot. Szabályozó beavatkozásra volt szükség. A háboru és a békekötések utóhatásai évtizedekig fognak eltartani, mert a békekötések a magántulajdon elvét megsértették és az egész gazdasági életen ma a bizalmatlanság lett urrá. Az új államok alakulása magával hozta a kis érdekcsoportok egész sorozatának alakulását. Minden kis érdekcsoport közgazdasági fontosságát hangoztatja és vámvédelmet követel a maga számára. A kis nemzeti államok tulónzók (überegoistisch). A legkisebbek is autarkióra törekszenek és nemzetgazdasági szempontból értelmetlen iparokat tenyésztnek. Már nem az erők szabad cseréje uralkodik, hanem politika és nemzeti önfejűség. E tény ellen erkölcsi tüntetéssel nem lehet védekezni és nem követelhető az, hogy a szabadkereskedelmet honosítsák meg ott, ahol a szabad gazdálkodás törvényeit agyonütötték. A világgazdaság a jóvátételek súlya alatt roskad össze, a magángazdaságokat az infláció zavarja meg. Majd ha megszűnt az országok természetellenes feldaraboltsága, akkor lesz ismét értelme a szabadkereskedelemnek a szó régi értelmében.

Naményi Ernő ezzel szemben rámutatott arra, hogy az utódállamoknak legnagyobb mértékben létérdeke, hogy az a gazdasági terület, amely a háboru előtt egy gazdasági egységet alkotott, haladék nélkül ismét a szabad forgalom tere legyen. Ennek gazdasági szükségessége oly parancsoló, hogy nem szabad semmiféle politikai törekvéstől vagy hangulattól függővé tenni arra való törekvésünket, hogy a szétszaktott részek gazdasági egybekapcsolódása minél előbb megtörténhessék. Lényegében első helyen abban nem ért egyet Stolperrel, hogy a szabadkereskedés csak akkor léphet jogába, ha az országok természetellenes feldaraboltsága megszűnik. Ellenkezőleg a szétdarabolt országok érdeke megköveteli az első helyen egymásközi szabadkereskedést, amit legjobban bizonyítanak az utódállamok külkereskedelmi statisztikái, amelyekből kitűnik, hogy a tilalmak és vámok dacára az utódállamok külkereskedelmének legjava az utódállamokkal bonyolítottatik le és hogy még ma is fennáll a legjelentékenyebb iparok egyikénél-másikánál az a nemzetközi munkamegosztás, amely a gazdaságos termelésnek egyetlen módja. A szabadkereskedelem felé az első lépésnek mindenekelőtt a tilalmi rendszer haladéktalan megszüntetésének kell lenni. Vizsgálja a tilalmi rendszer eredményeit pénzügyi, valutáris, közlelmezési, termelési és fogyasztási szempontból és arra az eredményre jut, hogy mindama célkitűzéseknek, amelyekkel a tilalmakat megokolni szokták, legtöbbször az ellenkezője érhető el e rendszabályokkal, de biztosan el lehet érni a gazdasági élet, az ipar, a kereskedelem erkölcsi romlását,

a gazdasági élet súlyos, helyrehozhatatlan megkárosítását. Halaszthatatlanul, minden politikai nézőpontok félretételével — amelyeknek elsőbbségét elismerni nem hajlandó — meg kell szüntetni a tilalmi rendszert és azt az egységes fogyasztási területet, amely a háboru előtt fennállt, újból meg kell teremteni, mert másképp nemcsak nem beszélhetünk gazdasági újjáépítésről, hanem a legnagyobb veszély fenyegeti Keleteurópában az európai civilizációt. A gazdasági egység lesz pedig a politikai megértésnek és a politikai lehetetlenségek kiküszöbölésének leghatásosabb előmozdítója.

Dietzel a leghatározottabban állást foglalt abban az irányban, amelyet Naményi kijelölt. Oda kell irányítani a propagandát, hogy minden egyes népnek bebizonyítsuk, hogy a szabadkereskedelem saját érdekében van.

A német külkereskedelmi korlátozások hivatott kritikusra találtak *Jakobsen* doktorban, aki részletes képét adta a német külkereskedelmi ellenőrzés hatásainak. Az *Aussenhandelskontrolle* tulajdonképeni célja az volt, hogy a kiviteli árakat ellenőrizze és a herdáló kivitelt (*Schleuderelexport*) megakadályozza. Átmeneti intézkedésnek tekintették és mint a tervgazdaság egyik szervét hozták létre. A külkereskedelmi bizottságok a kormány utasításai szerint konkrét esetekben függetlenül jártak el. Minthogy a bizottságokban a termelőknek van döntő szavuk, a csoportegoizmus új tüzhelyei lettek és oda irányult törekvésük, hogy a kereskedők tevékenységét kikapcsolva a nemzetközi kereskedelemből, a trösztök és kartellek szekerét tolják és újabb ily szervek alakulását segítsék elő. Ma a külkereskedelmi bizottságok egyes iparágak hatalmi eszközei, amelyekben az állami hatalmat magánosok érdekei előmozdítására használják fel. A kereskedői mozgékony-ság helyébe ezek a bizottságok a bürokrácia lassuságát helyezték. A korrupció pedig a tisztas kereskedőnek lehetetlenné tette a versenyt a siberekkel szemben, akiknek ez a rendszer a valódi melegágyuk. E rendszer lehetetlenné teszi Németország újraépítését, mert kizárja a világgazdaságba való bekapcsolódást. Nem maradhat fenn, mert nem tartható fenn *egy* elvi meggondolás és *egyéni* hatalmi törekvések kedvéért oly rendszer, amely nemcsak nagymértékben akadályozza a kivitelt és behozatalt, de végső eredményében a termelést is meggátolja. A teremtető erőket a szabályozó erők háttérbe szorítják és ez a rendszer legnagyobb hibája és össze kell omolnia fölösleges és hatástalan voltánál fogva és meg kell találni az átmenet útját-módját annak, hogy a termelést pusztító kényszer helyét ismét a termelésfejlesztő szabadság foglalja el.

Schnee, Német-Keletafrika volt kormányzója azokat a kö-

vetkezmenyeket ismertette, amelyekkel a német gyarmatokban a szabadkereskedelem megszunte járt. E gyarmatok az ugynevezett mandátumok alapján kerültek Angolország és Franciaország kezére, amelyek kizárták és megfosztották birtokaiktól a német gyarmatosokat. A gyarmatok ma már teljesen a züllés útján vannak és míg Németországban éheznek az emberek, a gyarmatokban a termékek elrothadnak, mert megszunt minden közlekedés és organizáció. A szabadkereskedelem híveihez intézi azt a kérést, hogy hassanak hazájukban oda, hogy a gyarmatok ismét nyiljanak meg a német munka számára.

A „reálpolitikuskok“ talán gunnyal fogják olvasni azokat a fejtegetéseket, amelyeket a gyakorlati és elméleti közgazdák a világ gazdasági helyreállítása érdekében elmondtak és szembe fogják állítani nyilatkozásaikkal az elzárkózásnak azt a politikáját, amelyet Európa legtöbb állama jónak lát követni. Nem akarjuk egy pillanatra sem mondani, hogy a kongresszusnak a közel jövőben kézzelfogható eredményei lesznek, de az a körülmény, hogy az angol közélet és tudományos világ legelőkelőbb képviselői nyíltan kijelentették azt, hogy a jóvátétel kérdésének mai elintézési módja lehetetlen, hogy a német gyarmatok elrablását nem lehet igazolni és hogy a *dumping* nem követeli meg az angol forgalmat-korlátozó intézkedéseket, olyan tények, amelyek mégis előre fogják vinni a nemzetközi megértést és a szabadkereskedés igazának hirdetése mégis csak közelebb hozza az egységes gazdasági politikát, amely a népek együttműködésével egyedül lesz képes Európa anyagi és szellemi kulturáját újraépíteni.

Naményi Ernő.

Közlemények és ismertetések.

Népesedéspolitika és többtermelés.

Dr. Schneller Károly: Népesedéspolitika. — Többtermelés. Sárospatak, 1922. 59. l.)

Szerző abból indul ki, hogy a népesedés terén mutatkozó bajok forrása a háboru előtti időkbe nyulik vissza. A háboru csak égetőbbé tette a régi sebeket, bár maga is nagy tömegben vetett fel újakat. A háborus veszteségeket mennyiségi és minőségi oldalról nézi. A mennyiségi veszteséget a háboru közvetlen véres adója (az 1900—1865. évi évfolyamok férfinemzedékének 13—14%-a), a születési hiány s az azzal kapcsolatos további demografiai hátrányok adják. A minőségi kérdést a rokkantságban s abban látja, hogy jó négy éven át a harctéren nem alkalmas s így biológiailag alsóbbrendű réteg nagyobb részt vett ki a faj szaporodásából, mint a kívánatos elem. Az utóbbi állítást nem fogadhatjuk el teljesen, bár van benne igazság. A felmentések és szabadságolások a kedvezőtlen hatást mindenesetre némileg ellensúlyozták. De a minőségi veszteségek valódi jelentőségét különben is abban látjuk, hogy az itthon élelmezési nehézségekkel, a harctéren pedig a fáradsalmakkal megpróbáltatott lakosságnál általában attól kell félni, hogy a succrescentia alacsonyabb értékű lesz. A megcsontított ország népesedésének jövőjét különösen sötét színekkel festi meg a szerző. A magyar faj nagyobb véráldozata, a városi lakosság erősebb képvisellete, a népesség proletárizálódása (ezt lehetne vitatni) s a nagyobb műveltség az alapszinek a kép komor tónusához. Viszont valamiről nem szabad megfeledkeznünk, arról, hogy minden rossznak van jó oldala is: Csonka-Magyarország népe az elszakított részekről ideözönlő magyarság révén nem várt erőttöbbletbe jutott. A háboru okozta üröket részben kitöltötték az ide menekültek. Abban a harcban, melyet Nagy-Magyarországért kell majd vivnunk, hathatós támogatónk lesz az a váratlan segítség, mely az új államok szempontjából a háboru halottjain kívül náluk újabb csökkenését jelenti a fajfentartó korosztályoknak.

Gondolatmenetének második részében szerző az anyagi termelés romlását vázolja, okait ötfelé csoportosítva. A munkáskezek megapadása, a papirpénzgazdálkodás, az összeomlás s ennek az iparra gyakorolt hatása, az östermelésnek elégtelensége és sokféle pszichológiai körülmény együtte-

sen idézték elő a termelő munka válságát, mihez járult az osztálytagozásban előállott változás s különösen a középosztály pusztulása.

Szerző célul tüzi már most maga elé: megállapítani az eszközöket, melyek segítségével néptermelő erőnket fokozni s anyagi javainkat szaporítani tudjuk. Kiindulási pontja itt az, hogy a Malthus-féle aggályok ab ovo tárgytalanok nálunk, minthogy az óriási vérveszteség pótlására a népesség szaporodására okvetlenül szükség van. Azt hisszük, ezen a ponton vétót kell mondanunk szerző okoskodásának. Hiszen a termelési esőd, melyre további javaslatait alapítja, valóban fenyegető volt s termelésünk alapjainak megrendülése még ma is tényleg élő valóság; a nagy angol író örökigazságu aggályai tehát nagyon is megszívlelendő tanulság. Ha a gazdasági helyzet nem javul, meddő dolog lenne várni Magyarország újra hatalmassá válását csupán a gyermeknemzések számának fellendülésétől. Ez esetben a válság csak kiterjeszkednék, az újszülöttek bölesője fölött a gond egyre baljóslatubbá válnék. Igaz, hogy a szerző később maga is említi, hogy az ország népességbefogadó képességét kell emelni; ez azonban olyan premissa, melynek jóval meg kell előznie az egyéb következményeket.

Népelemelő erőnk növelését szerző a születések számának emelésétől és a halandóság csökkenésétől várja, a súlypontot azonban a születésekre helyezné. Nagy kérdés azonban, — ismételjük — hogy éppen a jelen viszonyok mellett lehet-e propagálnunk a születéseknek minden módon való fokozását s nem észszerűbb-e a meglevő emberanyag s a kevesebb születés lehető konzerválására törekednünk. Ettől függetlenül mégis figyelemreméltók s a probléma ismeretére vallanak szerzőnek azok a fejtegetései és érdekes számításai, melyekkel azt igyekszik bizonyítani, hogy az u. n. jóléti theória hibás, legalább is annyiban, hogy a gazdaságilag függőbb elemek sorsuk javulásával nagyobb propagációra képesek. Szerettük volna, ha a tételt szerző még precízebben szövegezte volna. A jólét maga nem ellensége a szaporodásnak (már csak a halandóság csökkenése révén sem), csak a stagnáló jólét az, mely bággyasztja a propagatív erőt. De a jólétnek is vannak fokozatai s emelkedő jólét mellett mindig reménységgel tekintetünk egy osztály vagy egy nép szaporodása elé.

A konkrét intézkedéseket, melyektől szerző javulást vár, a negatív és pozitív népesedési politikában látja s a legfontosabbnak egy a termelést előmozdító adónak adórendszerünkbe való beiktatását tartaná. Ezt az adót a jól ismert földértékadóban véli felfedezni, mellette azonban a közkezen forgó érveken kívül nem hoz fel újat. Magunk részéről a földadónak ezt a fajtát mindenkor gyanakvással fogadtuk s valahogy nem tudtunk attól az érzéstől szabadulni, hogy esetleges érvényrejutása a tőkeuralomnak a földbirtok körül elfoglalt szerepét növelné. A földértékadó rideg keresztülvitele — gondoljuk — a földtulajdonnak mindinkább tőkeerős kezekben való összpontosítását idézné elő (bankokéban vagy másokéban — mindegy). ami, ha esetleg a termelést időlegesen fokozná is, aligha járna azzal az eredménnyel, amire — a függő elemek társadalmi emelkedésére — szerző a születési szám erősödésére vonatkozó fejtegetésénél számít. Valószínű, hogy — épp ellenkezőleg — a ma önálló elemek nagy többsége is munkás-sorba süllyedne vissza, aminek szociális hátrányai könnyen kiszámíthatók. Hogy a többtermelést a földértékadó meghozná-e, „kikerülhetetlenül“-e, abban a jelen viszonyok között szintén nagyon kételkedünk: ott, ahol a többtermelés feltételei pillanatnyilag nincsenek adva, a megváltást hiába várnök csupán egy új adóval való kísérletezéstől.

A pozitív népesedési politika terén szerző később még merészebb tervekkel áll elő. Azt javasolja, hogy a gyermektelenül elhaló szülők végrendelezési joga földbirtokukat illetőleg korlátoztassék s ezek csak földjeik 25%-a felől (a kulcs a gyermekek számával emelkednék) diszponál-

hatnának, míg az így állami tulajdonba jutó földek a sok (3 és több) gyermekes családok között szétszattnának. A tervben ő nem látna a tulajdon megtámadását. Mi azonban nagyon is azt látjuk, nem is szólva arról, hogy efajta intézkedéseknek kijátszására az élet ezer lehetőséget nyujtana. De tegyük fel, hogy a sokgyermekes családok így módon földhöz tudnának jutni. Vajjon akkor miért engedné meg szerző azt, hogy azt a parcellát az új gazda, melyet a faj fenntartása körüli érdemeiért kapott s mely a családnak támasztópontja lehetne a jövőben, elidegeníthesse. Ezt már alig értjük; aminthogy azt sem, hogy a nem földből álló vagyon hasonló megadóztatását — pedig az sem volna kevésbé fontos — éppen csak érinti. Miért éppen csak a földtulajdont akarjuk olyan szigorúan sújtani s kit akarna a földtulajdonosok között is megróni e teherrel, ha az előbb említett földértékadó eredményeképpen mind inkább teret hódítana a jogi személyek (részvénytársulatok stb.) földbirtokállományára.

Néhány más javaslata is, mely a többgyermekes családok kedvezményezését szolgálná, azt mutatja, hogy szerző holmi jutalmaktól várná a szaporodás élénkülését. Ennek a felfogásnak helytelen voltát azonban a Lex Papia Poppaea csődje óta számos más hasonló természetű próbálkozásbálsikere beigazolta. Szerző helyesen indult ki abból, hogy a gazdasági válság és a népesedés gondot okozó jelenségei egymással összefüggnek. Pozitív javaslatai azonban mégis inkább olyan állam vagy korszak gazdasági életére illenek, melynek a népesedési viszonyok rosszul alakulása a nagyobbik baja. Ma az előbbi a fenyegetőbb. Amint a gazdasági nyomásban enyhülés áll be, virágzás fogja követni ezt a népesedés terén is.

Ugy hisszük azonban, hogy a szerző még sem végzett felesleges munkát. A probléma, melyhez nyult, mindenesetre elsőrendűen fontos. Minél többen foglalkoznak jelenünk és jövőnk nagy kérdéseivel, annál inkább fog a kép tisztulni s ellentétes nézetek kohójából a legcélravezetőbb eljárás módja kiválni. Ha Schneller felfogásai nem is tudunk mindenben egyetérteni, ezen a könyvén is látjuk a komoly törekvést nagy problémák feszegetésére, elmélyedő tanulmányait és biztos írói készségét, amelyek a legujabb közgazdasági írói nemzedékben nevét jó hangzásúvá teszik.

Laky Dezső.

A nyugdíjbiztosítás aktuális problémái.

Goldziher Károly: Nyugdíjbiztosítás. Budapest. Szabad Lyceum 1921.

A magántisztviselők nyugdíjbiztosításának ügye egyike a legfontosabb szociálpolitikai kérdéseknek. Nyugdíjintézeteink ma már, még a mai viszonyokhoz képest is, eléggé tekintélyesnek mondható tőkével rendelkeznek, tőkegyűjtésük azonban nem gazdaságos, amely körülmény elsősorban azzal magyarázható, hogy az egyes intézetek még ma is elavult, sablonszerű, az anyag speciális voltához egyáltalán nem alkalmazkodó alapszabályokkal dolgoznak, melyek a különböző biztosítási formákat, az aggkori, rokkantsági és családi biztosítást, összefüggés nélkül tömörítik, anélkül, hogy a biztosítás technika alapelveire figyelemmel lennének. Jogos tehát az a követelés, hogy a nyugdíjbiztosítás ügye hivatalosan rendeztessék és első sorban állami feladattá tétessék.

Németországban és Ausztriában ez az állami beavatkozás már évekkel ezelőtt megtörtént, nálunk teljes keresztülvitelének még számos akadálya van, de addig is, míg a hivatalos rendezés megtörténhetik, a hazai intézetek feltétlen revízióknak vetendők alá. Ezen ellenőrzés szempontjait és a helyes

pénzügyi gazdálkodás útját mutatja meg dr. *Goldziher* Károly müegyetemi magántanárnak a Szabad Lyceum kiadásában megjelent *Nyugdíjbiztosítás* című monográfiája, amely az első a nyugdíjbiztosítás technikájának, valamint gyakorlati berendezkedésének összefoglaló kritikai tárgyalását tartalmazó munka a magyar közgazdasági irodalomban.

A könyv, amely *Goldziher* professzornak 1919 tavaszán a Szabad Lyceum közgazdasági és kereskedelmi szabadegyetemi tanfolyamán tartott előadásait tartalmazza, öt külön-külön önmagában is egész fejezetre oszlik, amelyek mindegyike más-más oldalról világítja meg a nyugdíjbiztosítás kérdését.

A magántisztviselők nyugdíjbiztosításának mai helyzetét tárgyaló I. fejezet után a nyugdíjbiztosítás biztosítástechnikai alapvetésére tér át a szerző. Elemzi a fedezeti rendszer alapelveit, ismerteti az elméleti feltevéseket, melyek egyrészt a mérlegben fedezett egyensúlyi állapot labilitását előidézik, másrészt pedig egyensúlyt bontó hatásokat létesítenek. (II. fejezet). A III. fejezetben bemutatja az átlagos díjtétel megállapításának módjait, a díjtétel racionális meghatározásának szempontjait ismerteti, majd áttér a fontosabb tervezetek technikai vizsgálatára és az alapszabályok megszerkesztésének és revíziójának problémájára. A IV. fejezet tárgya a matematikai mérleg. E fejezethez külön matematikai függelék is csatlakozik. Végül az V. fejezetben a mérlegen kívül történő fedezeti eljárásokról van szó.

A munka a magánnyugdíjintézetek mai helyzetének bíráló elemzésében és átalakítás nélküli megjavításában látja feladatát. Az egész könyvön végigvonuló alapgondolat szerint minden intézet rászorul a mérlegszerű fokozatos tökefedezésen kívül a technikailag szintén rendszeresen eszközlendő és kor illetőleg tartam szerint individuálisan végzett aktuálisan kielégített tökefedezésre. A mérlegbeni fokozatos tökefedezés, amelynek eljárása a csoportokban való matematikai mérlegszámítás, csupán a statisztikai sorozatokkal követhető, tipikus eltéréseket egyensúlyozhatja, a tömegjelenségként nem kezelhető, illetőleg szimptomatikus hatások mérlegszerűen nem becsülhetők meg, ezeknek aktuális fedezéséről külön gondoskodni kell. Magának e módszernek alapgondolata nem új. Az irodalomban, mint követelés egyes technikai irányu munkákban megtalálható, egészen új azonban az eljárás, amellyel a szerző e módszert a nyugdíjbiztosítás területén rendszeres, kor és tartam szerint individualizált fedezeti rendszerre alakítja.

Tulajdonképpen az aktuális tökefedezés is a mérlegszerűség jellegével bír, azonban a bontó hatásokat a matematikai mérlegtől teljesen függetlenül, az egyes egyének szerint külön-külön elégíti ki. Főfontossága abban rejlik, hogy az elméleti feltevések ellentmondásait mérsékli.

A ma szokásos alapszabályok mellett főleg két egyensúlyt bontó tényezőt ismerünk és pedig az új belépések és fizetésemelések mérlegbontó hatását. A matematikai mérlegeléssel megállapított fedezeti tökehiány pótlásával a nyugdíjalap szolvens marad a legközelebbi matematikai mérleg elkészítéséig. Ha azonban közben új felvételek történnek, a szolvencia azonnal megbomlik minden esetben, valahányszor a belépő tag életkora szerint számított individuális díjtétel meghaladja az alapszabályszerű átlagos díjtételt. Ennek folytán aktuálisan fedezendő az individuális díj szerint és az átlagos díjtétel szerint számított hozzájárulások tökeértékének különbözete. Különösen figyelembe veendő e körülmény nagyobb számú új felvétel esetén.

Ugyancsak egyensúlyt bont minden fizetésemelés. Evvel ugyanis egyrészt az állomány fungibilitására nézve tett feltevésünk érvényessége szűnik meg, másrészt pedig a fizetési budget erősen eltolódik. Minthogy pedig a ma szokásos alapszabályok szerint a tisztviselői hozzájárulások a mindenkor utolsó fizetés százalékában történnek, az igények pedig úgy számíttatnak, mintha az alkalmazott kezdetől fogva a magasabb fizetés élvezetében lett

volna, fizetésemeléskor minden egyes esetben utánpótlandó lesz a beszámított szolgálati évekhez tartozó és az átlagos díjtétellel számított hozzájárulások tőkeértékének különbözete, amely összegből épen úgy, mint fentebb a belépéssel kapcsolatosan számított utánfizetési tőkéből természetesen az alapszabályszerű, de rendszerint túlságosan alacsony fix belépési, illetőleg fizetésemelési kvóta levonásba hozandó.

E külön teljesítmények a nyugdíjalapra, illetőleg az azt fenntartó vállalatra nézve sok esetben — különösen, ha a forradalmak alatti nagy fizetésrendezések következtében előállott hiányok eddig nem pótolhattak — súlyos megterhelést rónak, azonban eme áldozatok sohasem haladják túl a lehetőség határait. Emez utánpótlások nem maradhatnak el; célszerűbb is a hiányok fedezéséről azonnal gondoskodni, amikor még a nem egyszer nagy összeget kitevő kamatos kamatok megtakaríthatók, míg később az e téren elkövetett mulasztások a nyugdíjalap szolvenciáját oly katasztrofális mértékben meghonthatják, hogy az egész intézet életképessége veszélyben foroghat.

A könyvnek még egy nagyon érdekes és fontos új megállapításával öhajunk röviden foglalkozni, mely az átlagos díjtételre vonatkozik. Az irodalomban több helyen találunk oly megjegyzést, amely szerint az átlagos díj a belépési életkorral monoton növekszik. Nyugdíjintézeteink alapszabályai is ezen feltevés alapján dolgoztattak ki. Ezzel szemben a szerző megállapítása szerint a belépési korok szerint táblázott nettó díjtételek menetére érzékenyen hatnak a nyugdíjigények tekintetében választott sajátlagos megállapodások. Ez más szóval azt jelenti, hogy a fentebbi tétel nem minden esetben igaz, sőt egyes esetekben, így például az egyik leggyakoribb alapszabálytípusnál, ahol harminnégy évi szolgálat után kapja a tiszviselő teljes beszámított fizetését nyugdíjul, épen megfordítva áll a helyzet, vagyis a belépési életkorral az individuálisan számított díjtétel monoton módon csökken. A szerző megállapításának jelentősége abban rejlik, hogy ezáltal a díjtételnek a belépési kortól való függetlensége elérhető, ami a racionális tervezeteknek számos eshetőségét rejti magában.

Az említett jelenség tanulmányozása végett bemutatja a szerző a fontosabb és a gyakorlati életben gyakrabban előforduló alapszabálytervezeteknek a belépési kor szerint táblázott nettó díjtételeit az egyes komponensekre bontva.

A szempont, amellyel *Goldziher* ezeket a problémákat tárgyalja, egészen új a nyugdíjbiztosítás irodalmában, amennyiben a biztosítástechnikai alapelveken kívül mindig figyelemmel van a felmerülő probléma szociálpolitikai és gazdasági vonatkozásaira is. A számvetések elvégzésénél pedig nemcsak a matematikust elégíti ki a szerző, de minden esetben megvizsgálja, hogy a nyert megoldás kommerciális szempontból mennyiben használható és a szociálpolitikailag, valamint üzleti szempontból racionálisan kitűzött problémához keresi meg a biztosítási technika és matematika segítségével a helyes megoldást.

Külön említést kell tennünk a könyv első három fejezetéhez csatlakozó nagy gondal összeállított irodalmi függelékről, amely a teljes hazai szakirodalmon kívül csaknem az egész külföldi litteraturát magában foglalja s módot nyújt a tárgy iránt érdeklődőknek arra, hogy az egyes kérdésekről a munkától függetlenül is behatóan tájékozódhassanak.

A munkát különösen magánnyugdíjintézeteink vezetőinek ajánljuk figyelmébe, hisz a nyugdíjintézetek legnagyobb része még ma is legtöbbször az állománynak, valamint a fizetési budgetnek jövő alakulására vonatkozó erőszakos és retrospektív alapon felállított feltevésekkel dolgozik, amely feltevések hiányossága nem egy különben jól és kellően megalapozott intézetünk passzivitását okozza.

Reméljük, intézeteink a jövőben szakítanak ezekkel a régen elavult eljárásokkal, amelyekkel a felmerült problémákat megoldani úgy sem tudják, legfeljebb a mindinkább előtérbe nyomuló súlyos nehézségeket megkerülve a mulasztások orvoslásának égető sürgősségét ideig-óráig elodázhadjuk.

E könyv kijelöli az utat, amelyen haladni kell, megmutatja a módszert, amellyel a nyugdíjintézetek gazdaságos és szociális vezetése történhetik. Ha pedig majd vállalatunk e munka áttanulmányozása után felismerték, hogy a nyugdíjintézettel kapcsolatos kiadások nem a jótékonyági számla terhére számolandók el, hanem a költségszámlának épen oly tételei, mint a tisztviselők érdekében szervezett egyéb intézmények (beszerzési csoportok, tisztviselői étkezők stb.) fenntartási költségei, akkor a nyugdíjjogosultság ismét vissza fogja nyerni azt a vonzó erejét, amellyel még csak pár esztendővel ezelőtt is birt és — hisszük — lényegesen csökkenteni fogja azt a tisztviselői vándorlást, amely egyes vállalatoknál, főleg a pénzügyintézeteknél, a tisztviselői karnak immár csaknem ötven százalékos kicserélődésére vezetett. Természetesen a multnak hibáiért áldozatot kell hozni intézeteinknek, de ezzel az áldozattal megmenthetik a jövő.

Nagy László József.

A békeszerződések bírálata közgazdasági szempontból

Walther Dauch: Quo usque tandem politici?
Berlin, 1922. Staatspolitischer Verlag G. m.
b. H. 70. 1.

A világbéke gazdasági visszasságainak élénk és alapos képe. Szerzője, a hamburgi Schleeback, Thiemer és Társa nagy kivitelű cégnek tagja, összeköttetésben áll a világ legelsőrangú kereskedelmi cégeivel, a német birodalmi tanács tagja, széles látókörben ítél a háboru után beállt gazdasági viszonyokról.

Alapgondolata, hogy a mai fejlődésben a világgazdaság szempontja az uralkodó; egyes nemzeti állam, legyen az győző vagy legyőzött, elszigetelt nemzeti állásponton nem élhet meg; csak mind a világgazdaság része, szerves teste állhat fenn és fejlődhetik.

Épp ezért teljesen hamis az a kiindulási pont, melyet a párisi béke készítői elfoglaltak, mikor a világgazdaság feltételeit mellőzve, tisztán hatalmi állásukat akarták érvényesíteni; feledik, hogy a világgazdaságban nem lehet egy népet anyagilag tönkretenni anélkül, hogy azt a többiek is károsan ne érezzék. A béke pontjaiban meg nem fontolták a világgazdaság összefüggését, mikor államokat alkottak, melyeknek gazdasági alapfeltételei s így létezési lehetőségük hiányzanak. Lengyelország mindig nyílt sebzés a világgazdaság testében. „A békeszerződés azzal a követeléssel, hogy egy a háboru által végsőig kimerített nép, melytől még gazdaságának lényeges alapjait is elvették, egymagában munkája által kárpótolja mindazt, amit egy négyéves háboru elrontott, világgazdasági szempontból tekintve utópia és csak azon lehet csodákozni, hogy ez a terv okos fejekben megfogalmazott.“ Ugy, amint a dolgok ma állanak, Németország, Oroszország és a volt osztrák-magyar monarchia mai részei vagy a holt teher bizonyos fajtát vagy bontó és rontó elemet képeznek a világgazdaságban. „Világgazdasági szempontból tekintve az örültséggel határosak a béke azon intézkedései, melyek egységes gazdasági területeket szétvagdaltak és ezzel meglevő értékeket tönkre tettek. Oroszország gazdasági ujjaépítése egyik feltétele annak, hogy a világgazdaság ismét kerékvágásba jusson. Németország, Anglia és Amerika Egyesült Államainak kivitele Oroszországba pótolhatatlan. Német-

ország ipari kivitelre van alapítva; mostani helyzetében el van zárva az egész világtól, így vissza nem szerezheti anyagi jólétét; hiába minden, Németország elszegényedik és nem fogja a jóvátételi sarcot megfizetni. „Ma békéről nem lehet szó; ma a világháborúnak második fázisában állunk, amelyet ugyan más eszközökkel, de ép oly elkeseredettséggel folytatunk.“

A világháború kárait nem lehet egy ország (vagy a legyőzött országok) anyagi eszközeiből helyreállítani. A világgazdaság szervesen összeköti a világ valamennyi országait, és minden túlterhelés nem egyeseket súlyt, hanem kárára van valamennyinek. Ép ezért a kártérítés az összes államok együttes működése útján történhetik. Szerzőnk erre nézve azt az eszmét veti fel, hogy az egész világon bizonyos nagyjelentőségű árukra, pl. kőszén, vas stb. nemzetközi adó vettessék ki. Ezek az adók egy nemzetközi pénztárba folynának be, és az újjáépítésre, valamint a valuták helyreállítására fordíthatnának egy nemzetközi bizottság alapos tárgyalása után megállapított terv szerint.

Szerzőnk munkájának további részeiben kizárólag Németország sorsával foglalkozik. Szerinte a feladat Németország jövője érdekében a termelés fokozása, legmesszebbmenő takarékoság minden tekintetben és az üzemi és segédeszközök szaporítása. Mindehhez mostan erős állami tekintély szükséges. A termelés fokozásának kérdésénél a munka intenzitásáról szól, ez pedig a nyolcórás munkaidő kérdését erősen érinti; határozottan kárhoztatja a nyolcórás munkaidő alakszerű megtartását, „mert nyolcórás munkaidőt kiszabni oly teljesítménynél, mely valóságban még felét sem éri meg egy más munkakategória teljesítményének“, nem okszerű. Ebben az alakszerű nyolcórás munkaidő követelésben erős zsarnokság is rejlik, miután mégis számtalan egyén van, akiben megvan az ösztön és az erő több munkára. A takarékoság követelésénél szerzőnk utal arra, hogy míg a népesség nagy része nélkülözésben szenved, vannak sokan, kik soha sem éltek oly jól, mint ma, és ezek nemcsak az u. n. birtokososztályokban kereshetők. Ha a népesség saját jóvoltából nem tér át a takarékosagra, a szükség és hiány állami kényszereszközökhöz fog nyulni, hogy a takarékoságot meghonosítsa. A takarékoság az állami igazgatásban is szükséges; az állam-hivatalnokok száma leszállítandó és a nélkülözhetetlen szükségesre szorítandó. Az üzemi és segédeszközök megszerzésére nézve szerzőnk nagy súlyt helyez arra, hogy az egyéni tevékenység állami behatásokkal ne gátoltassék fejlődésében; a háboruban szerzett tapasztalatok ismét igazolták azt, hogy az erők szabad játékának kikapcsolása és helyébe a nehézkes közigazgatási rendszer alkalmazása nem vezet eredményre. Nagy hiba az üzemek államosítása is. A gazdasági életben a kezdeményezés elsősorban az egyéni érdekből keletkezik, ez pedig állami kezelésnél nincs meg. A termelési eszközök állami kezelése többé-kevésbé kikapcsolja a versenyt és helyébe természetesen közöny, középszerűség, pártfogás és korrupció lép. E részben ijesztő képet nyújtanak a haditársaságok és háborús kényszergazdaságok. Új tőke csak magánkézből keletkezhetik.

Szerzőnk a német adóviszonyokkal foglalkozik és azon nézetét fejtí ki, hogy Németországban háború után az adótörvényhozás teljesen hamis úton halad és teljesen félreismeri az adó természetét. Ha a gazdaságot tönkretenni nem akarjuk, nem szabad lényegét kisebbiteni. „A német új adórendszer félreismeri a gazdaság lényegét és következő alaphibái vannak: nagyon bonyolódott, szervezetileg hibásan felépült; az osztály- és tulajdon ellenszenvén alapszik, félre ismeri az emberi természet és hatalom határait és végre értékmérőt használ, amely nem érték mérő. A német új adórendszer annyira bonyolódott, hogy azt, ki azt tökéletesen érti, lámpással kell keresni. Szerzőnk szerint a német adók teljes átdolgozása és átalakítása nélkül sohasem jut a német állam biztos helyzetbe. Az adótörvények

készítésénél az irigység — tehát az ember legalsóbb ösztöne — volt a fő-
rugó; pedig rosszabb törvényhozó, mint az irigység nem létezik. „Habár a
birtok Németországban rendkívül nagy áldozatokat hozott, habár nehezen
küzködő gazdaságunkban a birtokot végtelenségig kimélni kellene, habár a bir-
tokon képzelhetetlen hosszú időn át elviselhetetlen terhek fekszenek:
minduntalan felhangzik a követelés, hogy a birtokot jobban kell megadóztatni.
A határozottan elkobzó természetű adórendszer lehetlenné teszi a tőke-
képzést.“

Az adóviszonyoknál nagy nehézséget képez a valuta ingadozása. Azt a
kívánságot, hogy stabilizálni kell a valutát, könnyű mondani, de nehéz meg-
valósítani. Mindazon tapasztalatok után, melyeket más államokban e téren
tettek, szerzőnk Németországban a valutaszabályozást, még ha jóvátételi
kötelezettség nem volna is, mai viszonyok közt teljesen lehetetlennek
tartja. A valuta stabilizálásának feltétele az államháztartás egyensúlyának
megteremtése és aktív mérleggel működő közgazdaság. A márka állandó
súlyvedése biztos jele a folytonos elszegényedésnek.

Az ipar állapotáról szólva aggályait fejezi ki az állami beavatkozás
és a társadalmosítás törekvéseire nézve. A kereskedelmi mérleg javítására
vonatkozó állami beavatkozást is kételkedő érzéssel nézi. A devizaközpont a
spekulációt szeretné korlátok közé szorítani és a márka árfolyamát biztosí-
tani; ámde itt tulajdonkép egy betegség tünete ellen irányul az intézkedés
és nem maga ellen a betegség ellen. Majdnem minden gyöngye valutás or-
szágban tettek hasonló kísérletet, de eredmény nélkül. Mindaddig, míg már-
kák idegen tőzsdéken tetszés szerinti mennyiségben áruba kerülhetnek,
mindaddig, míg a külföld a márka óriási mennyiségének birtokában a márka
árfolyama fölött dönt, a német kormánynek az árfolyamra való hatása
nagyon korlátolt.

Külföldön elterjedt az a nézet, hogy Németországban az adóteher még
nem oly tulságosan terhes. Szerzőnk e részben összehasonlítja a német jöve-
delmi adót az angollal és átszámítva a német valuta nyomorát az angol va-
lutaviszonyokra, példákkal világosítja meg, mennyivel terheesebb a német
adó; így a jövedelmi adó Németországban 24.000 márkáig (30 font st.) 10%;
Angolországban 10% csak 440 ft.-nál, tehát 352.000 márkánál kezdődik.
160 ft.-ig (128.000 m.) az angol csak 1% jövedelmi adót fizet, már pedig Né-
metországban a lakosság 90 százaléka nem birt 128.000 m. jövedelemmel.
Már ebből is kitűnik, mennyivel terheesebb a német jövedelmi adó.

Szerzőnk munkája révén Németország politikai államférfiairól így
szól: „köztünk, fájdalom, még sok az olyan vezetőpolitikus, kik mint multjuk
rabszolgái régi dogmáikhoz ragaszkodnak, midőn különösen a gazdaságilag
oktalan fogalmakban, a tőke és munka ellentétes voltában hisznek. Az osz-
tályellentét jegyében gazdaságunkat fölépíteni soha sem fogjuk, hanem az
tönkre fog jutni és romjai alatt elfogja temetni azokat, kik ezen vezető po-
litikusok mellett harcolnak. Minden közgazda, ki mint magam is abban a
szilárd meggyőződésben él, hogy a tőke és a munka elválaszthatatlan egészet
képez, nem kételkedik abban, hogy az említett irányban való további fejlő-
dés katasztrófához vezet és hogy akkor azok a körök is, melyek ezen dog-
matikus politikusok mellett állanak, sajnálni fogják, hogy elég jökor nem
kiáltottak: „Quo usque tandem politici?“ (vits.)

A szocializmus Angliában.

Dr. Charlotte Lenbuscher: Sozialismus und Sozialisierung in England. Ein Überblick über die neuere Entwicklung der sozialistischen Theorien und über die Probleme der Industrieverfassung in England. Jena, 1921. X. és 229. l.

Dr. Th. Plant: Entsehen, Wesen und Bedeutung des Whitleyismus, des englischen Typs der Betriebsräte. Jena, 1922. XII. és 241. l.

Dr. Th. Plant: Wesen und Bedeutung des Gildensozialismus. Jena, 1922. 35. l.

A közelmúltban vagy a jelenben kifejlődött társadalmi és gazdasági alakulások leírhatók, bírálhatók célszerűségi, politikai, erkölcsi vagy más szempontból, kimutatható az összefüggés valamely eszméáramlat elterjedése és kialakulásuk között, azonban szükségszerűségüket a történeti materializmus követelményeinek megfelelően az alakulások tényezői gazdasági viszonyainak változásaival még akkor is veszélyes indokolni, ha ez az indokolás helyes. Ez a veszély az előadás módjának technikájában rejlik: nehéz az okozati kapcsolatot elhihetővé tenni mindenki által ismert, azonban jelentőségben alig vagy egyáltalában nem méltányolt viszonyok és események és a vizsgálat tárgyát képező kifejlődött nagyjelentőségű alakulatok között.

A nehézség fennállását igazolják a fentemlített munkák. Mindkét szerző ugyanazzal a kérdéssel foglalkozik: *az angol ipari szervezet háborús és háboru utáni alakulásának ismertetésével.* Abban is megegyeznek, hogy sem a bírálatnak, sem az angol viszonyoknak a német fejlődéssel való összehasonlítása közel fekvő lehetőségének nem szentelnek szélesebb teret. S közös érdeme mindkét szerzőnek, hogy — bár különösen *Plant*-nál az előadás melegsége arra enged következtetni, hogy szimpátiával viseltetik az angol fejlődés iránt — tárgyilagos ismertetésre szorítkoznak oly kérdések angliai megoldási kísérletei leírásánál, melyek Németországban ma a pártküzdelmek középpontjában állanak.

A fejlődés szükségszerűségének megmagyarázása azonban nem sikerül nekik egyenlően szerencsésen. *Dr. Lenbuscher* Sarolta, a berlini egyetem egyik női magántanára, gondolatébresztő bevezetésében annak helyes hangsúlyozásából indul ki, hogy a munkásság ujabban az őt érintő kérdéseket első sorban *termelői* minőségben szemléli, minek következtében a fogyasztás kérdései háttérbe szorulnak a termelés problémáival szemben. A munkásságnak a termelésre vonatkozó gazdaságpolitikai követeléseinek középpontjában az *ipar ellenőrzésének* kérdése áll, oly beállításban, mely szerint a hangsúly az ellenőrzés *üzemi megoldásán* s nem a *tulajdonjog* rendezésén van. Az iparnak a munkásság által való ellenőrzéséhez tehát az üzemek államosítása nem szükséges. *Lenbuscher* vázolja azután az angliai szocialisztikus izü szellemi áramlatokat, a kollektivistá, szindikalista tanok angol képviselőinek tevékenységét s részletesen ismerteti a *Webb*-házaspár terveit, valamint a Guild-socialism, a céh-szocializmus ujabban kialakult rendszerét és gyakorlati kísérletei eredményét. Ezen eszmék ismertetése és az új alakulásokkal átszőtt angol gazdasági élet leírása között a kapcsolatot azonban csak a priori okoskodással találja meg, azt mondván, hogy „érthető, ha oly korban, mely gazdasági jellegét általában a termelők osztályának fölényétől, különösen pedig a munkásosztály hatalomérzetének növelésétől nyeri, a gazdasági berendezések megújítására irányuló törekvések középpontjában a munkásoknak termelői minőségükben létrejött egyesülései, a szakszervezetek állanak . . . Megállapítandó ennek következté-

ben 1. vajjon a szakszervezeti mozgalom nyújt-e megfelelő előfeltételeket a szindikalisták és céhszocialisták által a szakszervezeteknek szánt termelői feladatok átvételére, 2. vajjon működnek-e már most is oly erők a szakszervezeti mozgalomban, melyek a szakszervezeti szervezetet és politikát az új feladat (az ipar ellenőrzése) irányában kívánják kiterjeszteni.“ (103. l.) A szakszervezeti mozgalom ismertetésénél legérdekesebb azon adat, hogy — néhány más szervezet hasonló törekvése mellett — a vasutasok szervezete nem elégszik meg a vasutak egyszerű államosításával, hanem az államosítással egyidejűleg oly rendszer életbeléptetését követeli, mely biztosítja a vasutasok politikai és társadalmi jogait, (ez kissé homályos fogalmazás!) a vasuti forgalom megbízható és pontos működése érdekében az ellenőrzést részben rájuk ruházza s igazságosan részesíti őket azon növekvő hasznomban, melyet a gazdaságos és tudományos alapokon nyugvó üzemvezetéstől remélni lehet. (142. l.) Ezen követelésre való tekintettel érthető, ha Lenbuscher azt hiszi, hogy a termelő és fogyasztó osztályok közötti ellentétet és az ipar ellenőrzésének problémáját a szocialisztikus államforma megvalósítása sem küszöbölme ki. (2. l.) Lenbuscher az új fejlődés másik megindítóját az ipar háborús ellenőrzésének szervezetében látja, sok más ok mellett azért is, mivel a háború folyamán az állam a munkásság képviselőit számos oly bizottságba választotta be, melyek feladata nem a szorosan vett munkafeltételek körül támadt ellentétek megoldása volt, hanem az ipar termeléstechnikai és kereskedelmi vezetése körébe esett. Be-fejezésül foglalkozik — sajnos, elég röviden — az új organizáció jellegzetes alakzataival, a paritásos ipari tanácsokkal, munkaközösségekkel, bérhivatalokkal, másrészt pedig a bányászat és vasutak végre nem hajtott nacionalizálása kísérleteivel s a céhszocializmusnak az építőipar terén fekvő próbálkozásaival.

Plant — a hamburgi egyetem magántanára — fent utolsó helyen említett kisebb munkájában a céhszocializmus elméletével s ezen rendszer gyakorlati megvalósításának különböző kísérleteivel foglalkozik, az elért eredményeket csekélyeknek tüntetve fel. Nagyobbik munkájában, mely a Whitley-ismust tárgyalja, a mozgalom elméleti alapjaival — Lenbuscherrel ellentétben — nem foglalkozik. Az átalakulás megindításának rugóját nem szellemi téren keresi s a háború következtében az *ipari* munkásság között elharapódzott *nyugtalan*ság érzésében véli megtalálni. Rendkívüli, talán tulságos részletességgel foglalkozik ezen eléggé ismert, minden háborút viselt országban fellépett jelenséggel s annak okaival, mint áruhiány, drágulás, a katonai szolgálat alól való felmentés módozatai, jövedelemeloszlási eltolódások, stb. Azután azonban igen szépen s áttekinthetően — s Lenbuschernél jóval kimerítőbben — leírja a Whitley-tanácsok alakulását, azok céljait s működésük eredményeit. Ezek a tanácsok egy-egy iparág munkaadói és munkásai szervezeteinek paritásos képviselői s hatáskörük kiterjed úgy a szorosan vett munkafeltételek körébe tartozó kérdések (mint munkaidő, munkabér, tanoncügy, egészségügy stb.) szabályozására, mint egyes az egész iparágat érintő termelési, értékesítési, nyereségelosztási probléma megítélésére, végül pedig békéltetésre vitás kérdésekben. Érdekes *Plant* leírását követni, midőn előadja, hogy az angol kormány — noha pártolta az új szervezet kialakulását — mennyire tartózkodott közvetlen kényszer alkalmazásától és a tanácsok létesítésének törvény útján való előírásától. Csak közvetve, elsősorban széleskörű propagandával, hatott a fejlődésre gyorsítólag, arra azonban egyáltalában nem helyezett különösebb súlyt, hogy ez új intézmény teljesen azonos elvek alapján létesüljön a különböző iparágakban s ez megmagyarázza a tanácsok sokféleségét. A különböző Whitley-tanácsok működéséről s annak eredményeiről hasznos és érdekes összeállításokat közöl *Plant* s minduntalan nagy nyomatékkal és

kétségtelenül indokoltan hangsulyozza, hogy csak azon tanácsok értek el eredményeket, melyek tagjaiban él a *Whitley-szellem*, mely a közös érdek felismerésének, de egyuttal a szociális érzésnek és az emberi megértésnek szelleme is.

Plant kimutatása szerint összesen 77 Whitley-tanács létesült Angliában, ezek-közül azonban 9 feloszlott ismét. Körülbelül 5 millió munkás van a fennálló tanácsokban képviselve. A fejlődés úgy látszik odairányul, hogy a tanácsok egy közös gazdasági parlamentben összefoglaltassanak.

Varga István.

Magyar Közgazdasági Társaság.

Felolvasó ülés.

Február 14-én *Matlekovits Sándor* elnöklése mellett *Kepes Ernő* tartott előadást „Devizaközpont és valutastabilizáció“ címen. A hallgatóság soráiban ott voltak Éber Antal, Neumann Károly, Goldziher Károly, Schwarz Félix, Hein János, Kleindin Hugó, Szász Sándor, Csizik Béla. Popper József stb.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás

Magyarország.

1922 évi XXVII. t.-c. a házadóról és fényüzési lakásadóról.

Mint a többi új adótörvények, ez is az eddigi adórendszer egyszerűsítésére és az adóteher arányosabbá tétele mellett, az állami jövedelmek fokozására törekszik.

Akétféle házadó: házbér- és házosztályadó megszüntetésével egységes házadórendszert léptet életbe.

A házak nagyobb része eddig házosztályadó alá esett, mely a kevés helyen alkalmazott házbéradóval szemben aránytalanul alacsony adóterhet jelentett. Az igazságtalanságot az okozta, hogy a házosztályadó fokozatai kizárólag a lakrészek száma (melléképületek nélkül) után igazodtak és az illető épület fekvése, minősége, a helyiségek nagysága, használhatósága nem vétetett figyelembe; másrészt az adó fix tételei, a koronaérték hanyatlása miatt, az 1920. évi emelés dacára is alacsonynak bizonyultak. A törvény ezért elejti a házosztályadót és az adórendszert, az ország egész területére, a házbéradó elvei szerint építi ki. Az adó alapja: a házbér, illetve az összes befolyásoló tényezők figyelembevételével megbecsült használati érték, nehezebben kipuhatolható ugyan, mint a házosztályadó kivetési adó alapja, a lakrészek száma, de lehetővé teszi az adóteherbírást teljes kihasználását.

Bérbeadott épületek az egyévi nyers bérjövedelem után adóznak, mely az adóévet megelőző év utolsó bérnegyede alapján számíttatik ki. A nyers házbérjövedelembe nem számítandó be a bérlőt terhelő kincstári haszonrészesedés, a közüzemi pótlók, a házbérfillér és a város (község) által a bérlőtől a bérbeadó útján beszedett közszolgáltatások, a lakásfűtésért és világításért megállapított összegek; ellenben az épület falainak (hirdetés céljára), a kapualjak és udvarterek bérbeadásából származó jövedelem a házadó alapjához számíttatik. Időszaki lakásoknál a használat alatt tényleg elért bevétel tekintendő nyers jövedelemnek.

Bérbeadott épületek adóalapja a bérbeadottakkal történt összehasonlítás útján megállapított haszonérték. Olyan helyeken, ahol a bérbeadás nem szokásos, a bérbe nem adott épületek legalacsonyabb haszonértékét a pénzügyminiszter időközönként megállapíthatja.

Az adókules Budapesten 24, törvényhatósági jogú, rendezett tanácsú városokban és gyógyfürdőhelyeken 20, egyéb helyeken 15%; az eddig fizetett tételek tizszeresét azonban a bérbe nem adott épületek adója sehol sem haladhatja meg. Ha figyelembe vesszük, hogy a házadó után — utadón kívül — állami pótdadót ezentúl nem lehet kivetni, az adókules emelkedése nem túl magas.

Az adót évenként a községi (városi) közegek vetik ki. A ház tényleges birtokosa, birság terhe alatt, köteles minden év november havában a bérjövedelmet, illetve a ház hasznosértékét bevallani. Ha ezt elmulasztja, vagy ha bevallása aggályos, az adóalapot becsléssel állapítják meg. A bérbeadó által bevallott összegnél nagyobb házbér fizetésére a bérelő birói ítélettel sem kötelezhető.

A fényüzési lakásadó a törvényhatóságokat juttatja új bevételi forráshoz. Ez az adó a családi körülményekhez képest a rendes szükségletet meghaladó számú helységből álló, vagy nagy kényelemmel, fényüzéssel kiállított lakások lakóját sújtja. Kulcsa a bérösszeg (hasznosérték) legfeljebb 20—60%-a.

1923. évi VIII. t. c. a biztosító magánvállalatok állami felügyeletéről és egyes közhiteli kérdések rendezéséről.

A magánbiztosító vállalatok működését kereskedelmi törvényünk a nyilvánossági rendszer alapján szabályozta, amely mellett az üzlet megkezdéséhez hatósági engedély nem volt szükséges s a vállalat csupán bizonyos adatokat tartozott nyilvánosságra hozni. A törvény a legtöbb államban már elfogadott materiális állami felügyelet rendszerét valósítja meg. E rendszer bevezetését fontos szociális, közgazdasági s állampénzügyi szempontok indokolják. Minthogy a mostani gazdasági viszonyok mellett a felügyeletre vonatkozó rendelkezések időnként változtatásna szorulhatnak, a részletes szabályozást a törvény a kormányra bizza.

Az állami felügyeletet a pénzügyminiszter e célra szervezett felügyelő hatósága útján gyakorolja. Az alakulás engedélyhez van kötve, a nem életképes vállalatok megalakulása tehát megakadályozható. A biztosítottak érdekeinek megóvása céljából szigorú szaksterü vizsgálat alá veszi az állam a vállalat egész üzlettervét, a díjtartalék kiszámításának elveit, az ennél alkalmazott halandósági és egyéb táblázatokat s a számításnál alapul vett kamatlábat. Ezekre vonatkozó mindennemű változást a felügyelő hatóságnál be kell jelenteni. A felügyelő hatóság jogosult továbbá a vállalatok üzletmenetét, leltárát bármikor megvizsgálni, esetleg a díjtartalék elhelyezésének módját megszabni s a vállalatot, ha a feltételeknek, illetve a megállapított követelményeknek nem felel meg, felszámolásra kötelezni. A felügyelet kiterjed a külföldi vállalatok hazai fiókjaira is, melyek ittteni ügyletkörükről külön jelentést és zárszámadást kötelesek készíteni. Bejelentési kötelezettség terhelve azokat a feleket is, akik az itt be nem jegyzett külföldi vállalattal biztosítást kötnek, vagy részükre közvetítenek, e vállalatok, kiterjedt üzletkör esetén, a fióktelep bejegyzésére kötelezhetők. A felügyelő hatóság határozata ellen a közigazgatási bíróságnál panaszszal lehet élni.

A törvény második fejezete különböző közhiteli kérdések rendezését tartalmazza. Felhatalmazást ad a kormánynak arra, hogy a részvénytársaságok és szövetkezetek mérlegének készítését s az értékpapiroknak a mérlegbe mily értékben való felvételét továbbra is rendeletileg szabályozhassa.

A háboru előtt keletkezett magyar államadósság az utódállamok közt felosztásra fog kerülni. Ezért a törvény kimondja, hogy az 1918. évi október hó 31. napja előtt keletkezett magyar államadósság utáni kamatok iránt, a m. kir. államkincstár ellen támasztott követeléseket, az 1925. év végéig birói uton érvényesíteni nem lehet.

Egy további rendelkezés szerint az államkölesönként visszatartott összegekről kiállított Pénztári Elismervényeknek, sorsolás alá eső kamatozatlan nyeménkölesönkötvényekre kieserülésekor, az 1000 K-án aluli összegeket csak akkor kell figyelembe venni, ha készpénzfizetés útján 1000 koronára kiegészítik. Az eddigi értékhatar 100 korona volt.

Az államkincstár a háboru alatt, de főkép a forradalom utáni időkben a Pénzügyügyi Központtól immár közel öt milliárdra felszaporodott hitelt vett igénybe. Hogy a folyószámlatartozásként fennálló nagy összegű kölesönt a Pénzügyügyi Központ mobilizálhassa, felhatalmazza a törvény a pénzügyminisztert,

hogy fedezetül 4½ milliárd névérték erejéig, kamatozó, adómentes állami pénztárjegyeket bocsáthasson ki.

Végül megengedi a törvény, hogy a külföldi fizetési eszközökkel való kereskedésnek és forgalomnak akadálytalan lebonyolítása céljára a m. kir. Jegyintézet a Devizaközpontnak államjegyekben folyószámlahitelt nyújthasson. Erre azért van szükség, mert a Devizaközpontnak a külföldi fizetési eszközöket előbb kell megvásárolnia, mint az igénylők a megfelelő korona-ellenértéket befizették.

1923. évi IX. t.-c. az 1922—23. költségvetési év első hat hónapjában viselendő közterhekről és fedezendő állami kiadásokról szóló 1922:XVII. t.-c. hatályának 1923. évi január hó végéig való meghosszabbítása tárgyában.

A törvény az 1922. évi december 31-én lejárt indemnitási törvényt 6 hónappal meghosszabbítja s néhány illeték és adótétel felemelése iránt intézkedik. Az általános drágulásra való tekintettel a bányailletékeket az 1922. évi XVII. t.-c. tételeinek három-, illetve négyszeresében állapítja meg. Felhatalmazza továbbá a pénzügyminisztert, hogy az osztalékpapírokra (részvényekre stb.) és nyereséyműkövetvényekre vonatkozó ügyetek 3%-os értékpapírforgalmi adóját 5%-ra felemelhesse.

E. D.

Cseho-Szlovákia.

Törvény jelent meg a *szlovákiai* takarékpénztárak állami támogatásáról. A törvény szerint a kormány felhatalmazást nyer, hogy fenti takarékpénztáraknál 1%-kal a hivatalos leszámítolási kamatláb alatti, de legfeljebb 4% kamatozás mellett állami betéteket helyezzen el. A betétek 15 millió cseh koronát nem haladhatnak meg és 1923-tól 1925-ig maximális évi 5 milliós részletekben folyósítandók.

Rendeleti uton 1923 végéig meghosszabbítják a pénzügyintézetek védelméről szóló törvény hatályát.

Ujjászervezték a gazdasági tanácsot, amely eddig nem sok tevékenységet fejtett ki, holott rendeltetése az lett volna, hogy mintegy gazdasági parlament gyanánt, de csak konzultatív jelleggel állást foglaljon az aktuális gazdasági kérdéseket illetőleg. A tanácsban eddig a munkások erősen minoritásban voltak. Az új összeállítás szerint 60 tag a munkaadók, ugyancsak 60 a munkások és 30 tag pártatlan szakemberek sorából kerül ki.

Olaszország.

Olaszország megállapodást kötött Cseho-Szlovákiával, amelynek célja az, hogy a triezsti kikötőt versenyképesé tegye az északi kikötőkkel szemben. Csehoország egész 60%-ig adott tarifaengedményeket a Triestben át exportálandó áruk szállítására és általában elfogadta, hogy az adriai tarifák konkurráló jelleggel bírnak az északi kikötők forgalmát illetőleg. Azonkívül különböző forgalmi egyezmény jött létre, így az utlevélvizumok eltörlése és a telefon- és táviróforgalom tekintetében; Cseh-Szlovákia ezzel szemben exportra szánt cukor-szállítmányai részére a közraktári díjak mérséklését és vámmentességi időtartam meghosszabbítását érte el.

Németország.

A Reichsgericht fontos elvi jelentőségű döntést hozott, amely kimondja, hogy a „*Clausula rebus sic stantibus*“ a gazdasági viszonyoknak csupán olyan eltolódásaira vonatkozatható, amely változásokat nemcsak nem láttak előre, hanem amelyek nem is voltak előreláthatók. Olyan alapon tehát, hogy az árak és bérek előre nem látott mértékben emelkedtek, egy 10 évre szóló szerződés érvénye meg nem szüntethető. hiszen a gazdasági viszonyok fejlődéséből a

további áremelkedéssel számolni kellett épp úgy, mint nem lehetetlen, hogy a szerződés tartama alatt az árak ismét esökkenni fognak.

A porosz kormány törvényjavaslatot terjesztett be, amely az ingatlanok eladását hatósági jóváhagyáshoz köti. Azokban az esetekben, amikor a hatóság az eladást nem hagyja jóvá, az illető község elővételi joggal fog birni. Az eladás jóváhagyása csak akkor tagadható meg, ha közérdek szól mellette, nevezetesen akkor, ha az ingatlan gazdaságos művelése veszélyeztetettnek látszik, ha az eladási ár túlkevésnek tűnik fel, vagy ha a vevő hivatásos ingatlankereskedő vagy spekuláns. Az engedély megadását lehet bizonyos feltételekhez is kötni, de a telekkönyvi átírás csak az engedély elnyerésének igazolásával történhetik.

Svájc.

A szocialisták törvényjavaslatot terjesztettek be vagyondézsmá beszédese tárgyában. A népszavazás az indítványt elvetette, de maga a törvényjavaslat betervezése erős tőlkekiáramlást idézett elő és a svájci értékpapirokban súlyos árfolyamcsökkenést okozott.

Norvégia.

Norvégiában 12 megbukott banknál folytatott vizsgálat során kitűnt, hogy az illető bankok összes saját tőkéjüket 50—120%-ig egyetlen vállalatba fektették. Ezért az új banktörvénybe fel akarják venni azt a rendelkezést, hogy az egy vállalatnál való érdekelttség nem haladhatja meg a bank alaptőkéjének és tartalékainak 10%-át.

Egyesült Államok.

Az új vámtörvény szerint vámbizottságok mennek egyes országokba, hogy a termelési viszonyokat tanulmányozzák és annak alapján a vonatkozó vámtételek felemelését vagy lezállesztését ajánlják. Ilyen bizottság legközelebb Cseh-Szlovákiába indul.

Állami költségvetések és zárszámadások

Ausztria.

Az 1923. évi osztrák költségvetés, amelyet azonban a genfi megállapodásban lefektetett szanálási program figyelembevételével állítottak fel, az összes bevételeket 4,690.2, az összes kiadásokat 9,984 milliárddal irányozza elő, úgy hogy a deficit 5,293.8 milliárd osztrák korona. Az egyenes adók hozadékából 668.4 milliárdot várnak. A költségvetés felállításakor az aktív állami tisztviselők száma 272.000, a nyugdíjasoké 134.000 volt. Az összes külföldi tartozások 743.1 millió svájci frankot tesznek.

Olaszország.

A háboru után rendkívüli módon megnövekedtek az állam adósságai: a konszolidált államadósság 1920-ban 51.05 milliárd, 1922-ben 56.86 milliárd lirát tett, a függő adósság ugyanezen idő alatt 21.16 milliárdról 36.28 milliárd lirára emelkedett.

Németország.

Az 1923. évi birodalmi költségvetés rendes bevételei és kiadásai 731.9 milliárd márkát tesznek. A bevételek a múlt költségvetési évvel szemben 442.1 milliárdról emelkedtek 731.9 milliárdra, az állandó kiadások 399.1-ről 659.4 milliárdra, az átmeneti kiadások 43-ról 72.5 milliárdra emelked-

tek. Az adók az előző évi 218.6 milliárddal szemben 325.1 milliárddal szerepelnek, ahol is a jövedelmi adóból 111, a forgalmi adóból 100, az ingatlanforgalmiból 67, a vámokból és fogyasztási adókból 340.4, a szénadóból 270 és a kiviteli illetékekből 30 milliárd jövedelmet várnak. A rendkívüli költségvetésben 84.5 milliárd kiadással 18.7 milliárd bevétel áll szemben, úgy hogy 65.8 milliárd költségvetési hiány mutatkozik. Ehhez járul még az üzemek 449.3 milliárd szükséglete és a békeszerződéssel kapcsolatban 206.4 milliárd márka. Az államháztartás 1923. évi összes hitelszükséglete 721.6 milliárdot tesz, amelyből 99.6 milliárdot a kényszerkölcsön még be nem folyt része fedez, míg 622 milliárd fedezetlen marad. Ez az összeg az előző évi 889 milliárddal kisebb, de az ezévinél figyelmen kívül hagyottak a tulajdonképpeni jóvátételi fizetések, amelyek az előző költségvetésben 306.1 milliárdot tettek. Ha csak a tavalyi összeget vesszük alapul, a deficit akkor is 1027.7 milliárdot tenne. A posta költségvetése 80.5 milliárd deficitet mutat: a vasutak költségvetése 1461 milliárddal egyensúlyban van.

Egyesült Államok.

Az 1924. évi költségvetés hozzávetőleg 181 millió dollár felesleget mutat fel, míg az előző, 1922. július 1-től 1923. július 1-ig terjedő költségvetési év 374 millió dollár deficitet fog zárulni.

Népesedés

Magyarország népmozgalma 1919—22-ben.

A Statisztikai Havi Közlemények 1922. október—december havi száma ismerteti az 1922. év népmozgalmának főbb eredményeit: az itt közölt adatokkal kapcsolatban igen érdekes a háboru utáni idők népmozgalmának vizsgálata. A jelenlegi területre átszámítva ugyanis a következőképpen alakultak a népmozgalmi főeredmények:

Év	Házasság- kötések	Élve- születé- sek	Halálozá- sok	Nép- szaporo- dás szám- szerint	Ezer lélekre esett az évközepi népességhez szá- mitva			
					házas- ság- kötés	élve- születés	halálo- zás	szaporo- dás
ö s s z e s s z á m a								
1919.	158.737	214.611	155.312	59.299	20.3	27.4	19.8	7.6
1920.	102.633	246.319	167.526	78.793	13.0	31.2	21.2	10.0
1921.	83.750	222.677	153.866	68.811	10.5	27.9	19.3	8.6
1922.	84.578	236.765	167.287	69.478	10.5	29.4	20.8	8.6

A házasságkötések száma és aránya a háborus években elmaradt házasságok megkötése következtében különösen az 1919. évben nagy, de még az 1921. és 1922. években is meghaladja a békeévek 8—9 ezrelékes arányát. A házasságkötések nagyobb aránya ellenére is azonban az élveszületések aránya még a legkedvezőbb 1920. évben is messze elmarad a békearányoktól. Hasonlóképpen kisebb a békeévéknél a halálesetek aránya, aminek oka azonban a csecsemőhalottak kisebb abszolút számában keresendő. Végeredményben a természetes szaporodás arányszáma egyik évben sem éri el a kb. 11 ezrelékes békearányt. A természetes szaporodás alapján a népesség száma az 1922. év végéig 8,084.167 főre emelkedett.

A halottak közül az egy éven aluli korban halt el 1921-ben 43.889, az 1922. évben pedig 47.303 újszülött: száz élveszületésre esett tehát 1921-ben 19.6, 1922-ben 20.0 csecsemőhalott (kb. ugyanannyi, mint a háboru előtt). Nagyon nagy az 1922. évben a gümőkórban elhaltak száma 23.485 (1921-ben 19.548): ezer lélekre esett tehát (1922-ben) 2.9 gümőkórban elhalt egyén.*

Földbirtokrendezés**Magyarország.**

A „Közgazdasági Szemle“ figyelemmel fogja kísérni a magyar földbirtok-reform végrehajtását s időnként szociális és gazdasági szempontból észrevételeket is fűz a nagy munka előrehaladásához. Egyelőre az eddig végzett munkáról adatszerűen számolunk be a következőkben:

Az Országos Földbirtokrendező Biróság 1921. évi június hó 20. napján megkezdett működése következtében 1923. évi január hó 31-ig keletkezett 40246 házhely, törpe- és kisbirtokra pedig feloszlott 141.373 kat. hold 1545 négyszögöl; azonfelül kishaszonbérletek alakítására átvétetett 206 községben 48243. kat. hold. 1216 négyszögöl. Ennek az eredménynek a részletezése a következő: kiadatott házhely 827 községben 30878 egyén részére 8166 kat. hold 474 négyszögöl területtel. Földhözjuttatás végett megváltási eljárás megindítását kérték 2921 községben. A megváltási eljárás lefolytatására az Országos Földbirtokrendező Biróság bírót küldött ki 2715 községre. A megváltást az Országos Földbirtokrendező Biróság kimondotta 282 községben 84630 kat. hold 449 négyszögöl területre. Ebből alakult 57 közös legelő 27636 törpe és kisbirtok, 9368 házhely. Ezenfelül elővásárlási jogát gyakorolta az Országos Földbirtokrendező Biróság 69 esetben 10710 kat. hold 60 négyszögöl területre. Továbbá ingatlant eldaraboltak 211 esetben 46033 kat. hold 1036 négyszögöl területtel. Ebből 23593 kat. hold eldarabolása folytán földhöz jutott 5936 egyén.

Jugoszlávia.

A nagybirtokok felosztásának keresztülvételéig a földreform-minisztérium felhatalmazást nyert, hogy a nagybirtokoknak a földreformtörvény alapján ki-sajátítható részét állami kezelésbe vegye és azokat egyelőre négy évre jogosult személyeknek, szövetségeknek és érdekcsoportoknak bérbeadhassa. A bérbeadás célja egyrészt, hogy a földnélküli parasztokat már a végleges rendezés előtt földhöz juttathassa, másrészt pedig az, hogy a földműveléshez megkívánt képességek fennforgása megállapítható legyen, hogy az azután a földosztásnál figyelembe legyen vehető.

Mezőgazdasági termelés**Szőlőterület és musttermés 1921 és 1922-ben.**

(St. H. K.*) Az 1922. évi előzetes adatok szerint 2442 község (város) foglalkozott szőlőműveléssel (1921. évben 2508): a szőlőterület az 1921. évben 364.056, az 1922. évben 362.653 kat. hold volt. Jelentős növekedés (27.6%) mutatkozik a musttermés mennyiségében: 1921-ben csak 3,476.281 hl. must termett, 1922-ben pedig 4,436.350 hektoliter; az egy kat. holdra eső átlagtermés is 9.5 hl.-ről 12.2 hl.-re szökött fel. Törvényhatóságok szerint mind a szőlőterületnek, mind a musttermésnek közel egy negyed-rész esik Pestvármegyére (1,100.475 hl.), nagy még a termés Heves (469.006 hl.), Zala (373.865) és Tolna (326.300) vármegyékben s. Az egy kat. holdra eső átlagos termés maximumát Sopron városában találjuk (1921-ben 26.7, 1922-ben 23.8 hl.); nagy még az átlagos termés az 1922. évben Kecskeméten (17.5 hl.), valamint Heves (16.5), Ung (16.2) és Baranya (16.0) vármegyékben is. Megjegyzendő azonban, hogy az 1922. évre vonatkozólag 118 község (város) adata még ismeretlen; ezeknek a községeknek szőlőterülete 1921-ben 8700 kat. hold volt.

Th. L.

*) Statisztikai Havi Közlemények.

A világ rizstermelése és rizsfogyasztása.

(W. St.) A világ rizstermelése a következőképpen alakult az utolsó két évtizedben:

Az alábbi évek átlagában termelt rizs 1000 tonnákban:

1903—1908	78.768
1908—1913	96.689
1913—1917	119.872
1917—1921	120.435

Egyes évek rizstermése ellenére is az átlagos terméseredmények állandó növekedéséről számolnak be. A rizstermésből 97—98% esik Ázsiára, míg Afrika (1—1½ millió tonna), Amerika és Európa (0.7—0.8 millió tonna) arányszáma kb. 1—1%.

Az 1920. évi rizstermés az egyes fontosabb termelővidékek szerint a következő volt:

Rizstermés 1000 tonnákban:		Rizstermés 1000 tonnákban:	
Egyesült Államok	1.063	Japán	7.900
Argentína	20	Korea	1.870
India (Burma)	26.672	Afrika	1.300
Ceylon	360	Brazília	230
Indokína	6.543	Sziám	3.800
Holland-India	5.500	Straits-Settlements	650
Filippi-szigetek	2.500	Olaszország	450
Kína	55.000	Spanyolország	249

Mindössze: 114.107

A termés szempontjából tehát Kína, Hátsó-India és Japán állanak első helyen; rizskivitel szempontjából azonban csak Brit-India (Búma), Sziám és Indo-Kína vehetők tekintetbe, amennyiben nem csak a kisebb termőképességű vidékek (Straits-Settlements, Ceylon és a Filippi-szigetek), de Kína és Holland-India is behozatalra szorulnak. Nem rendelkezik feleslegekkel Japán fejlődő rizstermelése sem (1913-ban 6.2, 1920-ban 7.9 millió tonna): az északamerikai Egyesült Államok kis terméseredménye a világpiac szempontjából még alig jöhet számításba. Kedvezően alakul Brazília helyzete, melynek 1902-ben még 100.000 tonnányi, 1916-ban azonban már csak 700 tonnányi rizsbehozatala volt és a behozatal 1916 óta is csökken, viszont kivitele az 1916. évi 1300 tonnáról 1920-ban 131.000 tonnára szökkent fel.

Az ázsiai rizsfelesleg legnagyobb fogyasztói Amerika és Európa voltak; az utolsó három békeév átlagos rizsbehozatala Európában 1.4 millió tonna volt, aminek 26%-a Németországra, 23%-a pedig Hollandiára esett. Nagyobb fogyasztással szerepeltek Magyarország, Ausztria és Nagybritannia is. A behozott rizs tekintélyes része azonban nem maradt meg ezekben az államokban, hanem a rizskereskedelem útján Európa más államaiba vándorolt. A háború éveiben és a háború után a nagy szerepet játszó német, holland, osztrák, magyar stb. rizsmalomipar tétlenségre kényszerült és még ma sem nyerte vissza régi jelentőségét. Jelenleg Amerika gondoskodik Európa rizsszel való ellátásáról, holott a béke éveiben Amerika Európára nézve kiviteli terület volt.

A német rizsbehozatal az 1913. évi 478.000 tonnáról az 1921. év májusától 1922. évi ápriliséig terjedő időszakban 301.000 tonnára, a rizskivitel pedig 184.000-

ről 42.000 tonnára szállt le. A német rizskülkereskedelem az 1913., 1920. és 1922. években a következőképpen alakult:

	Behozatal	Kivitel
	tonnában:	
1913. I. félév	243.903	89.850
1920. I. félév	38.078	24
1922. I. félév	107.463	13.545

A csökkenés tehát mind a behozatalnál, mind a kivitelnél nagy; a behozatal aránylag kisebb fogyásának oka abban keresendő, hogy a belföldi rizsfogyasztás mennyisége az 1901—1905. évek átlagos évi 137.000 tonnájáról az 1921. májustól 1922. áprilisig terjedő időszakban 259.000 tonnára, az egy-egy lakosra eső rizsfogyasztás pedig 2.33 kg.-ról 4.23 kg.-ra szökött fel. A márka elértéktelenedése azonban annyira megdrágította a világszerte és a békeárfolyamnál lényegesen magasabb áron levő rizst, hogy további nagyobb rizsfogyasztás már nem állhatott elő.

Th. L.

Szén és vastermelés

Vasércbányászat 1913-ban és 1918—20-ban.

(W. St.) A fontosabb vasérctermelő országok 1918—1920. évi vasércbányászata jelentős visszaesést mutat az 1913. év adataival szemben. Különösen az európai államokban észlelhető nagy visszaesés; Európán kívül azonban egyes vidékeken erős fejlődés is megfigyelhető. A fontosabb államok vasércbányászata világrészek szerint a következő:

Világrész	Vasércmennyiség ezer tonnákban				Növekvés (+) ill. csökkenés (—) %-okban az 1913—1920 években
	1913.	1918	1919	1920	
Európa	106.972.7	51.505.7	41.724.9	47.326.4	— 55.8
Ázsia	971.5	1.115.7	1.418.0	1.414.0	+ 45.5
Afrika	1.950.1	1.365.6	1.150.3	1.114.4	— 42.9
Közép- és Délamerika	66.315.8	72.388.6	62.431.0	70.455.0	+ 6.2
Ausztrália	178.6	425.2	447.0	601.0	+236.5
Összesen:	176.388.7	126.800.8	107.171.2	120.910.8	— 31.5

Európa fontosabb államainak vasércbányászata tehát 1919-ben a legkisebb és Németország, Franciaország, valamint Oroszország bányászatának erős megfogyatkozása következtében még 1920-ban is 55.8%-kal kisebb az 1913. évinél. Viszont igen kedvező Közép- és Délamerika bányászatának alakulása; csak az 1919. év adata kisebb lényegtelenül az 1913. év vasércbányászatánál. Az európai vasércbányászat nagy visszaesése következtében Közép- és Délamerika vasércbányászata mintegy 50%-kal nagyobb az európai bányászat eredményénél. Afrika adata állandó csökkenést mutat, míg a számbelileg kicsiny ázsiai és ausztráliai vasércbányászat mennyisége nagyobb arányban még növekedett. Megjegyzendő azonban, hogy Afrika 1920. évi adatából hiányzik Algír, Tunisz és Marokkó termelésének eredménye, úgy hogy Afrika 1920. évi bányászatának végleges eredménye lényegesen nagyobb lesz a feltüntetetté, de még így se fogja elérni az 1913. évi termelés nagyságát. Végeredményben a világ vasércel rendelkező fontosabb államainak vasércbányászata csaknem egyharmaddal kisebb 1920-ban az 1913. év eredményeinél.

Európa vasércbányászatának 1913-ban 25%-a (28.6 millió tonna), 1918-ban pedig 35%-a (18.4 millió tonna) Németországból került ki; minthogy azonban Franciaország leggazdagabb vasércvidékeitől fosztotta meg Németországot, az 1920. évi német vasércbányászat mennyisége csak 6.4 millió tonna, a csökkenés 1913. és 1920. között 77.8%. A német birodalom hazai termelése tehát távolról sem fedi vasércszükségletét.

Franciaország bányászata 1913-ban 21.5 millió tonna, 1920-ban azonban csak 13.9 millió tonna volt (35.5%-os csökkenés), annak ellenére, hogy a békeszerződés neki ítélte a vasércben gazdag Lotharingiát; termelésének 1921. évi eredménye (14 millió tonna) sem mutat javulást. A háborús években Franciaország 1918. évi adata (1.7 millió tonna) különösen csekély. A későbbi évek termelése azonban elegendő a szükséglet fedezésére. Az európai államok közt legkevesébbé csökkent Anglia vasércbányászata: 20.6%-kal; 1913-ban 16.3, 1920-ban pedig 12.9 millió tonnányi bányászata azonban nem fedi szükségleteit.

51.5%-kal csökkent Spanyolország 1913-ban kb. tíz millió tonnát kitévő vasércbányászata; miután Spanyolország e téren csaknem teljesen kiviteli terület, a visszaesés oka főként abban keresendő, hogy Anglia kereslete a marokkói olcsóbb vasérc térfoglalása, Németországé pedig valutája elértéktelenedése következtében igen erősen megcsappant. Csaknem 100 százalékos (98.4) az orosz vasércbányászat terméseredményének megfogyatkozása; a béke éveiben Európa vasércének mintegy 10%-át Oroszország szolgáltatta, 1920-ban azonban az orosz vasércbányászat teljesen a minimumra redukálódott.

Németország csökkenő kereslete következtében 39.3%-kal fogyott a svéd vasércbányászat mennyisége. A bányászat eredménye 1913-ban 7.5, 1920-ban 4.5, 1921-ben pedig 6.5 millió tonna volt. Jelentősebb vasércbányászata (7.3 millió tonna) volt 1913-ban a kis Luxemburnak, 1920-ig azonban a bányászat mennyisége itt is mintegy 50%-kal csökkent.

Th. L.

A német szénbányászat, 1922-ben.

(W. St.) A német szénbányászat terméseredményeinek alakulása 1913-ban és 1920—22-ben a következő (1000 tonnákban):

Év	K ö s z é n			Barna- szén	Koksz	Brikett kőszén- ből	Brikett barna- szén- ből	Kőszén a Saar- meden- cében
	összesen (a Saar me- dence nélkül)	Ruhr- vidék	e b b ö l Felső- Szilézia					
1913 ¹⁾	172.466	110.359	43.435	87.228	32.653	6.811	21.977	13.261
1913 ²⁾	140.926	110.359	11.895	87.228	31.668	6.490	21.977	13.216
1920	131.347	84.847	31.686	111.634	25.177	4.938	24.282	9.824
1921	136.227	90.459	29.639	123.010	27.913	5.686	28.243	9.468
1922	129.965	93.006	19.658	137.207	29.664	5.563	29.466	11.178

Az 1922. év kőszénbányászatának csökkenése tehát az 1921. évvel szemben Felsőszilézia keleti részének elvesztése következtében jelentékeny. A visszaesés azonban az 1913. év megfelelő területére vonatkozó (tehát a Saar-medence és Felsőszilézia keleti része nélkül) adatával (140.926 ezer tonna) is 15.5%.

A jóvátételi szolgáltatások eredményeként előálló szénhiány enyhítése csakis szénbehozatal által volt lehetséges; az 1922. évi szénbehozatal mennyisége 12.6 millió tonna, míg a kivitelé csak 5.1 millió tonna.

Th. L.

¹⁾ Felsőszilézia keleti részével együtt. ²⁾ Felsőszilézia keleti része nélkül.

Ipari termelés**Az autók szára az egyes fontosabb államokban.**

(W. St.) Az autók ipar óriási felendülését bizonyítja az, hogy a személy- és teherautók száma részben becsléseken nyugvó angol-amerikai számítás szerint 12,598.000. Pontos adatokat természetesen csak az autók-adóval rendelkező államok szolgáltathattak. Óriási az autók száma Észak- és Dél-amerikában (11.162.000); Európában 1,111.000 autók találtak, míg az autók száma Ázsiában 144.000, Ausztráliában és Óceániában 125.000, Afrikában pedig 56.000. Egyedül az északamerikai Egyesült Államokban hét és félszer annyi (10.465.996) autók van, mint az összes többi államokban együttvéve.

A fontosabb államok autókjaik száma az 1922. évi számok sorrendjében a következő:

Ország:	Az autók száma		Egy autókra esik lakos:	
	1914	1922		
Egyesült Államok	1300000	10465996	72	10
Nagybritannia	245900	497580	184	91
Kanada	46600	463450	155	18
Franciaország	100000	236150	396	176
Németország	57300	91380	1133	666
Argentína	10000	75000	511	110
Olaszország	12000	53000	2889	690
India	7000	45970	34889	5313
Spanyolország	8000	37560	2449	531
Új-Zéland	8000	37500	126	29
Belgium	10000	33200	742	228
Brazília	5000	25000	3464	1220
Mexikó	4000	25000	3766	620
Dánia	8000	22260	345	131
Svájc	5000	18000	753	219
Norvégia	—	14340	—	184
Svédország	5000	14250	1104	408
Hollandia	3000	13500	1953	502
Japán	—	12260	—	4655
Chile	—	10000	—	395
Románia	1600	8500	4530	2046
Siám	—	2190	—	4076

Az Egyesült Államok autókjaiknak száma 1914—1922 közt 1200%-os szaporodást mutat fel, rajta kívül egyes semleges államok autók számának növekvése igen nagy, míg Nagybritanniáé, Franciaországé, Németországé a háborús veszteségek és gyártási nehézségek következtében csak kétszeres.

Amerika autókjaiknak nagy számában egyrészt a lakosok jóléte tükröződik vissza, másrészt azonban a területi és földrajzi viszonyok hatása is érezhető.

Th. L.

Külforgalom**Magyarország 1922 évi áruforgalma.**

(St. H. K.) Az 1922. évben behozatalunk mennyisége 33.5 millió métermázsá, kivitelünk mennyisége pedig 10.4 millió métermázsá volt.

Külforgalmi forgalmunk 1922. évi eredményei az előző évi forgalommal szemben jelentékeny emelkedést mutatnak. A behozatalt, amely 10 millió métermázsával emelkedett, főleg a fa, szén, ásványok, konyhasó, nyers- és ócska-vas növekvő behozatala emelte. Kivitelünk nem tartott lépést a behozatal gyara-

podásával, mert az előző évi 8.4 millió métermázsával szemben csak 10.4 millió métermázsát tett ki. Kivitelünk emelkedését majdnem kizárólag az okozta, hogy a Jugoszláviába jóvátétel címén szállított kőszén mennyisége 2.7 millió métermázsát tett.

A behozatalban a forgalom tulnyomó részét lebonyolító államok közt lényeges eltolódás mutatkozik Cseh-Szlovákiával szemben Románia javára, amit főleg az olcsóbb valutájú Romániából vásárolt fa importja idézett elő. Cseh-Szlovákiára esett ugyanis 1921-ben az összes behozatalnak 52%-a, Romániára pedig 1921-ben 14%, 1922-ben 36%.

A kivitelnél szintén lényeges eltolódás mutatkozik Ausztriával és Cseh-Szlovákiával szemben Jugoszlávia javára. Ausztriára esett ugyanis 1921-ben az összes kivitel 57%-a, 1922-ben 38%-a, Cseh-Szlovákiára esett 1921-ben 27%, 1922-ben 13%, Jugoszláviára pedig 1921-ben 6%, 1922-ben 36%. Jugoszlávia részesedési arányát kőszén, téglá, mész, javított mozdonyok és mezőgazdasági gépek kivitele emelte ilyen magasra.

A behozatal mennyiségéből Romániára esett 36%, Cseh-Szlovákiára 25%. Németországra 10%, Ausztriára 7%, Jugoszláviára 4%, a megmaradó 16% pedig más különböző országokra jutott.

Behozatalunkban első helyen áll a fa és a szén. Fából 16.7 millió métermázsát hoztunk be, amelyből 10 millió métermázsá volt a tűzifa, 3.8 millió métermázsá a bárdolt és fűrészelt fenyőfa, 1.6 millió métermázsá a fenyőgömbfa és 779.000 métermázsá a bányafa. Kőszénbehozatalunk elérte a 6 millió métermázsát, amelynek több, mint egyharmad részét Franciaország és egy-egy negyed részét Németország és Lengyelország szolgáltatták. A pirszén mennyisége 1.3 millió métermázsát tett ki, amit legnagyobb részét Cseh-Szlovákiából importáltunk és ugyancsak cseh-szlovákiai származású volt az 1.4 millió métermázsát kitevő vasérc. Szükségletünk fedezésére Németországból 1 millió métermázsá söt vásároltunk.

A vas- és vasárak csoportja 955.000 métermázsával szerepelt, amelynek majdnem fele németországi származású volt. Ezenkívül jelentős mennyiségeket szállítottak Ausztria és Cseh-Szlovákia. A nyersvas 307.000, az ócskavas 246.000, a vasdrót 73.000, a vas- és acélpléh 70.000, a buca- és rudvas 68.000 métermázsát tett ki.

Cseh-Szlovákiából 705.000 métermázsá mészövet hoztunk be. Az 588.000 métermázsá ásványolajbehozatalunkat négyötödrészben Lengyelország, egyötödrészben Románia szolgáltatta. A 390.000 métermázsát kitevő papiros legnagyobb részét Ausztriából szereztük be. Vegyszeti segédanyagokból 364.000, nem nemes fémekből és fémárakból 124.000, rizsből 120.000 métermázsát hoztunk be.

Textilanyagokból és árakból 358.000 métermázsára volt szükségünk, amelynek legnagyobb tétele a 116.000 métermázsá pamutszövet. Gyapjuszövetekből 39.000 métermázsát importáltunk. A textiláraknak tulnyomó része ausztriai és cseh-szlovák eredetű. A behozott textilanyagok közül a 22.000 métermázsá pamut és az 54.000 métermázsá brit-indiai juta említendő.

Üveg- és üvegárakból beszereztünk 110.000 métermázsát kétharmadrészben Cseh-Szlovákiából, egyharmadrészben Ausztriából.

A cukorbehozatali tilalom feloldása folytán 86.000 métermázsá fogyasztási cukrot vásároltunk külföldön, főleg Hollandiában, Cseh-Szlovákiában és Németországban.

A kivitt mennyiségből 38% Ausztriába, 36% Jugoszláviába, 13% Cseh-Szlovákiába, 5% Németországba, 4% Romániába irányult.

Kivitelünk mennyiségi adatainak legnagyobb tétele a 2.7 millió métermázsá kőszén. A kiszállított liszt mennyisége 1.6 millió métermázsá volt az 1921. évi 1.3 millió métermázsával szemben. Az exportált liszt kétharmadrészét Ausztriába, egyharmadrészét pedig Cseh-Szlovákiába adtuk el.

Gyümölcsből, főzélékfélékből és növényekből 450.000 métermázsa került kivitelre Ausztriába, Németországba és Cseh-Szlovákiába.

Vágó- és igásállatot 227.751 darabot vásárolt nálunk közel kétharmadrészből Ausztria és nagyobb mennyiségeket Németország és Cseh-Szlovákia. A vágóállatokból 110.432 darab volt a szarvasmarha, 13.471 darab a ló és 70.602 darab a sertés. Élőbaromfit 285.272 darabot szállítottunk külföldre, csekély kivétellel Olaszországba.

Kivittünk ezeken kívül 1 millió métermázsa téglát háromnegyedrészben Ausztriába, egynegyedrészben Jugoszláviába; 356.000 métermázsa vas és vasárut közel felerészben Romániába és nagyobb mennyiségeket Jugoszláviába és Cseh-Szlovákiába; 345.000 métermázsa mészkövet főleg Jugoszláviába; 317.000 métermázsa barnaszénét kétharmadrészben Cseh-Szlovákiába és Romániába, amelyből mezőgazdasági gép volt 84.000 métermázsa, malomipari gép 29.000 métermázsa és javított gőzmozdony 78.000 métermázsa. Jelentősebb mennyiséggel szerepeltek még a cement, eledelek, állati termékek, vegyszerteti segédanyagok, gömbfa lombfából, faárúk, olajpogácsa és a rongyok.

Valuta és devizaárfolyamok.

A magyar devizaközpont jegyzései

A magyar Devizaközpont devizajegyzéseiben bealott változások 1923. jan. 15-től 1923. február 15-ig (pénzárfolyam.)

	1923. január 31-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Wien	0.0370	0.0370	I. 15—II. 15	0.370	I. 15—II. 15
Berlin	0.26	0.24	I. 15	0.06	I. 31.
Prága	76	78.50	II. 12—15	74	I. 16, 17, 24, 25.
Belgrád	22.50	26.75	I. 15	19	I. 22.
Szófia	16.00	17.75	I. 16—19	14.50	II. 15.
Bukarest	10.00	14.50	I. 15—17	10.00	I. 31.
Varsó	0.07 $\frac{1}{4}$	0.12 $\frac{1}{2}$	I. 15—16	0.06	II. 15.
Zürich	495	495	I. 15—II. 15	495	I. 15—II. 15.
London	12.325	12.550	I. 19	12,275	II. 5.
Milánó	126	129	I. 15, 17	125 $\frac{1}{2}$	I. 22.
Páris	159	182	I. 15	158	II. 15.
New-York	2,660	2,660	I. 24—II. 5	2,625	I. 15—I. 19.
Amsterdam	1,047	1.050	I. 19, 24—13	1,037	II. 5.

Zürichi valutajegyzések

A zürichi tőzsdei devizák árfolyamváltozása 1923 jan. 15-től febr. 15-ig (nyitás).

	1923. január 31-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Berlin	0.01	0.04 $\frac{7}{8}$	I. 15	0.01	I. 31
Amsterdam	211 $\frac{1}{4}$	211.75	I. 25	209.40	II. 5
New-York	536 $\frac{1}{4}$	538	I. 19	530.25	II. 7
London	2489	2503	I. 19	2478	II. 5
Páris	32.10	36.60	I. 15	31.975	II. 15
Milano	25.35	26.20	I. 15	25.35	I. 31
Prága	15.25	15.80	II. 5—12	14.75	I. 17
Belgrád	4.60	5.40	I. 25	3.85	I. 22
Budapest	0.20 $\frac{1}{4}$	0.20 $\frac{3}{8}$	I. 29	0.20	II. 15
Wien	0.0074	0.0075	I. 16	0.0073	I. 27—29
Bukarest	2.—	3.—	I. 15	2.—	I. 31
Varsó	0.01 $\frac{1}{2}$	0.02 $\frac{2}{3}$	I. 15	0.013	II. 15
Szófia	3.15	3.60	I. 16	2.95	II. 15

Nemzetközi valuták 1922-ben.

(W. St.) A világ legtöbb államának valutája javult az 1922. évben a nemzetközi valutapiacon. Míg 1921. októberében a jóvalutájú államok száma, melyekben a valuta értékcsökkenése 20%-nál kisebb, csak 13 volt, 1922. decemberében ezek száma Sziám és Lettország beszámításával már 24. Továbbá 1921. októberében még 13 állam valutájának értékcsökkenése több mint 90%, 1922. decemberében a cseh korona javulása következtében a gyengevalutájú országok száma 12-re szállt le.

A valuták javulása részben jelentős volt; az angol font sterling 1921. októberében az aranyértéknek 80%-át képviselte, 1922. decemberében azonban ez a szám már 94%; hasonló fejlődést találunk Európa legtöbb semleges államában. Végeredményben azonban a világ összes valutáinak javulása nem ilyen kedvező. Az összes valutáknak a köz- és világgazdasági jelentőség figyelembevételével megállapított átlagos aranyértéke 1921. decemberétől 1922. decemberig 59.57 százalékról 62.22%-ra emelkedett. A világgazdaságban jelentős szerepet játszó államok közül nem egynek valutája romlott; legszebben javult az entente és az európai semleges államok valutája, míg Kelet- és Középeurópa valutáinál látjuk a legnagyobb csökkenést. Legkedvezőbb arányszámokat az ázsiai államoknál találunk, melyek közül többnek (Sziám stb.) aranyértéke meghaladja a paritást. Kedvező még az európai semleges és az amerikai államok valutáinak helyzete, míg az entente-államoké már alig, hogy nagyobb a világátlagnál.

A valuták aranyértékéről (paritás = 100) következő táblázat nyújt felvilágosítást:

Havi átlag	Európa államai			Európa	Ázsia	Amerika	A világ
	Közép- és Déleuro pa	Entente	Semle- gések	összesen			összesen
	<i>Arányszámok:</i>						
Békeévek:	20.77	40.61	12.19	73.57	8.57	17.86	100.—
	<i>Alakulás 1921. dec. — 1922. dec.-ig:</i>						
1921. dec.	2.59	60.88	87.38	48.82	92.21	88.22	59.57
1922. jan.	2.69	62.48	88.61	49.93	93.37	88.83	60.60
„ ápr.	2.27	66.86	91.96	52.78	93.52	89.82	62.89
„ július	1.87	65.10	92.75	51.83	95.94	90.26	62.47
„ okt.	1.80	62.69	92.08	50.37	95.51	89.94	61.31
„ nov.	1.67	62.03	92.62	50.05	93.48	89.50	60.82
„ dec.	1.55	64.25	94.24	51.52	96.06	90.04	62.22

A látszólagos kedvező külpolitikai helyzet következtében a szokásosnál nagyobb javulás mutatkozott 1922. decemberében, a jóvátételi kérdés krízise és a ruhrvidéki megszállás eredményeként azonban januárban nemcsak a német márkának értéke szenvedett óriási csökkenést, hanem a francia frank is erősen visszaesett.

Igen érdekes Newyorkban az 1922. évi devizaárfolyamok alakulása (havi átlagokban):

	Paritás	Junius	Október	Nov.	Dec.	
Svájc	100 frank	19.30	19.04	18.43	18.44	18.93
Canada	100 dollár	100.—	98.84	100.09	100.05	99.52
Svédország	100 korona	26.80	25.81	26.78	26.86	26.97
Hollandia	100 forint	40.20	38.68	38.97	39.28	39.86
Anglia	1 font sterl.	4.87	4.45	4.44	4.48	4.61
Spanyolország	100 pezeta	19.30	15.69	15.26	15.29	15.65
Dánia	100 korona	26.80	21.66	20.21	20.22	20.70
Norvégia	100 korona	26.80	17.07	17.84	18.39	18.95

		Paritás	Junius	Október	Nov.	Dec.
Franciaország	100 frank	19.30	8.73	7.37	6.98	7.24
Belgium	100 frank	19.30	8.24	6.86	6.32	6.64
Olaszország	100 lira	19.30	4.96	4.18	4.54	5.03
Finnország	100 finn márka	19.30	2.16	2.34	2.57	2.52
Cseh-Szlovákia	100 korona	20.26	1.92	3.29	3.19	3.10
Jugoszlávia	10.000 korona	2.026	34.76	40.69	39.33	30.56
Románia	10.000 lei	1.930	67.67	62.72	64.43	61.40
Németország	10.000 márka	2.382	31.50	3.33	1.49	1.37
Magyarország	10.000 korona	2.026	10.89	4.07	4.20	4.34
Lengyelország	10.000 lengyel m.	2.382	2.39	0.92	0.65	0.58
Ausztria	10.000 korona	2.026	0.68	0.14	0.14	0.14

Th. L.

Jegybankkimutatások

1923 január végéről.

	Angol bank ezer font sterling	Német birodalmi bank milliárd márka	Osztrák Nemzeti Bank milliárd osztrák korona	Cseh- szlovák Bank millió cseh korona	Magyar kir. ált. Jegyint millió magyar korona
Aktívák:					
Érckészlet és devizák	127.492	1.074	1.107	1.230	15
Váltótárca	65.608	697	730	495	34.847
Lombardkölesönök	—	95	0.6	1.305	2.006
Kincstárjegyek	—	380	2.556	—	—
Állami artozások	—	—	—	—	20.000
Egyéb követelések	49.420 ¹⁾	1.609 ²⁾	—	10.097 ³⁾	19.651 ⁵⁾
Különféle aktívák	—	170	669	429	15.762
Passzívák:					
Jegyforgalom	122.018	1.984	4.110	9.222	73.716
Állami betétek	14.601	157	—	2.232 ⁴⁾	—
Magánbetétek	106.304	605	279	798	5.888
Jegytartalék	22.095	—	—	951	—
Különféle passzívák	—	207	392	1.398	12.488

¹⁾ Állami értékek.²⁾ A leszállított állami pénztárjegyek.³⁾ Az Osztrák-Magyar Bank ellen.⁴⁾ Vagyonsváltásbefizetés.⁵⁾ Ebből 18.270 millió Osztrák-Magyar Bank-jegy és állami pénztárjegy és 1381 millió postatakarékpénztári jegy.**A budapesti értéktőzsde jegyzései.**

Néhány fontosabb értékpapir árfolyamváltozásai 1923. jan. 15-től febr. 15-ig.

	1923. jan. 30-iki legmag. árf.	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Magyar Hitel	20.800	21.800	II. 1	13.100	I. 17
Salgó	79.000	182.000	I. 25	57.500	II. 12
Rimamurányi	11.950	12.350	I. 25	9.200	II. 12
Ganz-Danubius	2.275.000	1.825.000	II. 1	1.300.000	I. 18
Ganz-villamos	345.000	400.000	II. 1	230.000	I. 16
Köszén	200.000	204.000	II. 5	132.000	I. 16
Izó	98.000	98.000	II. 5	64.000	I. 16

A budapesti részvénytőzsde 1921 és 1922-ben.

A budapesti értéktőzsdén 1921-ben a következő részvényforgalom volt:*)

	A részvények darabszáma	1921. dec. 30-iki összes árfolyamérték koronákban
23 bank	8.316.170	7.432.126.400
7 takarékpénztár	748.500	968.855.000
6 biztosítóintézet	98.700	359.155.000
7 malomvállalat	410.000	1.642.750.000
17 bányamű és téglagyár	1.126.825	4.571.555.000
6 könyvnyomda	182.936	513.427.000
19 vasmű és gépgyár	2.350.067	4.594.853.182
23 faipari vállalat	3.313.700	6.243.985.000
15 közlekedési vállalat	2.606.976	6.077.464.960
55 egyéb vállalat	3.504.029	9.636.484.120
Összesen 178 vállalat	22.657.029	42.038.685.662

1922-ben pedig a december 29-iki árfolyamok szerint:

	A részvények darabszáma	1922. évi dec. 29-iki összes árfolyamérték koronákban
24 bank	11.633.838	29.808.230.900
7 takarékpénztár	870.000	2.404.600.000
6 biztosítóintézet	97.200	1.280.300.000
8 malomvállalat	735.000	12.775.500.000
18 bányamű és téglagyár	1.555.310	82.485.589.000
6 könyvnyomda	269.000	1.605.225.000
27 vasmű és gépgyár	4.586.051	67.959.241.050
23 faipari vállalat	3.081.200	26.118.035.000
10 közlekedési vállalat	2.357.970	38.300.652.525
63 egyéb vállalat	6.970.706	105.948.890.200
Összesen 192 vállalat	32.156.275	368.686.263.265

A budapesti árutőzsde jegyzései.

Gabonaneműek árfolyamváltozásai 1923 jan. 15-től febr. 15-ig.

	1923. jan 31-iki árfoly. legmag.	Legmagasabb árfolyam	Ennek * időpontja	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja
Buza	12.800	12.800	I. 29—II. 1—15	12.100	I. 18—20. II. 20
Rozs	8.200	8.300	I. 15	7.900	I. 17, 19, 20 II. 10—14
Árpa	8.400	8.700	II. 12—15	7.600	I. 15
Köles	9.000	9.000	I. 15—II 8	8.500	I. 15—II 8
Jab	8.100	8.200	II. 1—5 II. 10—15	7.700	I. 15—23
Tengeri	8.300	8.300	I. 27—II. 8	7.600	I. 15

Tőkeemelések

A fontosabb hazai vállalatok tőkeszaporításáról az alábbiakban a „Pester Handelszeitung“ összeállításai nyomán, ha nem is föltétlenül teljes, mégis a lehetőségig kimerítő közlést kezdünk meg.

*) Pester Lloyd.

Az 1923. évi január havi tőkeemelések a következők voltak:

	Intézetek száma	Részv.-tőke millió K-ban az emelés	
		előtt	után
1. Bankok, takarékpénztárak, biztosítók	7	26	60
2. Bánya- és kohóvállalatok	3	235	346
3. Vegyipar	6	84.65	159.5
4. Grafikai ipar	1	0.6	6
5. Faipar	3	55	83
6. Vas- és gépipar	5	52.9	157.8
7. Malomipar	2	9	24
8. Élelmezési és élvezeti ipar	7	93.9	177.1
9. Fonó- és szövőipar	1	6	12.1
10. Közlekedési vállalatok	1	40	200
11. Vegyes iparvállalatok	5	93.65	210
12. Kereskedelmi vállalatok	3	30.7	63
13. Mezőgazdasági vállalatok	2	7	28
Összesen:	46	734.40	1526.5

Közlekedés

A *Lloyd Triestino* felvette a forgalmat a déloroszországi kikötőkkel. A trieszt—velencei gyorshajójáratot beszüntették.

Olaszország a hajózási szubvenciók megszüntetésére készül, de a kormány adatokat kér be arra nézve, hogy mi lenne az a minimális összeg, amely a hajójáratok fenntartását lehetővé tenné.

Az újjászervezett *nemzetközi vasuti unió* áprilisban konferenciát fog tartani Párisban, ahol a leszámolás és valutaviszonyok kérdéseivel fognak foglalkozni.

Munkásügyek

A nemzetközi munkaügyi hivatal igazgató tanácsának 17-ik gyűlése január végén és február elején folyt le Genfben. Jelenvoltak a következő államok képviselői: Anglia, Ausztria, Belgium, Csile, Dánia, Délafrika, Hollandia, Finnország, Franciaország, India, Japán, Lengyelország, Németország, Olaszország, Spanyolország, Svájc, Svédország. Megállapították a legközelebbi munkaügyi konferencia napirendjét. Ez a konferencia október második felében lesz Genfben s programján szerepelnek a következő kérdések: Egyenlő elbánás belföldi és külföldi munkásokra baleset-kártalanítás esetén. A munkások szabad idejének felhasználása: az iparfelügyeletre vonatkozó általános alapelvek megállapítása: a 24 órás heti pihenő s a megszakítatlan üzemű üveghuták. A pékek éjjeli munkájának kérdését az igazgató tanács legközelebbi ülése áprilisban fogja tárgyalni. Thomas Albert igazgató jelentését amerikai utjáról a tanács megleléssel vette tudomásul. Remény van rá, hogy az Egyesült Államok a nemzetközi munkaügyi hivatal által kezdeményezett kutatásokban az eddiginél nagyobb mértékben fognak résztvenni. Az amerikai szakszervezeti szövetség és az Egyesült Államok kereskedelmi kamarái módot keresnek a nemzetközi munkaügyi hivatallal való együttműködésre.

Szociálpolitikai kongresszus Buenos-Airesben. Az argentinai Museo Social nemzetközi kongresszus egybehívásán dolgozik, mely a különböző országokat érdeklő, legégetőbb szociálpolitikai kérdéseket fogja tárgyalás alá venni. Buenos-Airest nem csupán azért választották ki a kongresszus székhelyéül, mert a Museo Social e városban van, hanem azért is, hogy ily módon a délamerikai államok kívánsága szerint a szociálpolitikuskban nagyobb érdeklődést támasszanak

Délamerika iránt és szorosabb összeköttetést létesítsenek más országokkal. A kongresszussal egyidejűleg szociál-gazdasági kiállítás is lesz Buenos-Airesben. A részletes programot a Nemzetközi munkaügyi hivatal Genfben angolul és franciául megjelenő „Industrial and Labour Information“ című heti kiadványa közli. (A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal közleményei.)

Fontosabb közszükségleti cikkek árai

Nemzetközi szén és vasáralakulás.

(W. St.) A nemzetközi szénárak alakulása a következő (1—1 tonna ára aranymárkában):

Időszak	Németország (rajna- westfáliai)	Anglia (north- humberlandi)	Francia- ország	Belgium	Egy. Államok (Fairmont Steam)
1922. január	8.90	17.09	27.09	29.65	6.93
április	10.46	18.61	29.02	31.25	8.02
július	10.42	19.11	25.96	26.21	15.83
október	7.06	19.99	23.23	25.62	17.56
december	13.10	20.58	22.81	24.82	13.10
1923. január 3. hetében	9.28	20.83	21.04	22.76	13.10

A nemzetközi vasárak a következő módon alakultak (1—1 tonna ára aranymárkában):

Időszak	Németország	Anglia	Franciaország	Belgium	Egy. Áll.
1922. január	71.48	80.05	74.72	78.67	89.88
április	80.14	82.07	96.81	86.06	107.06
július	67.58	82.24	73.04	72.16	115.21
október	48.43	84.84	70.60	71.44	137.38
december	90.55	87.19	76.02	80.35	118.86
1923. január 3. hetében	93.37	89.67	74.38	78.08	122.98

Megjegyzendő azonban, hogy az aranymárkában kifejezett áralakulás kapcsolatban van az államok valutájának javulásával és romlásával, így például a belgiumi és franciaországi nyersvas aranymárkában kifejezett ára decemberről januárra csökkent, holott frankokban kifejezve mind a két államban a nyersvas árának emelkedése észlelhető.

Th. L.

Indexszámítások

Magyarország.

1. *Dálnoki-Kováts Jenő* számításai szerint a megélhetés indexszámának alakulása a következő volt:

	1922. XII. 31	1923. I. 31
Élelmezés	31.842	37.171
Ruházat	41.956	48.170
Lakbér	611	611
Fűtés, világítás	38.867	38.867
Vegyés kiadások	22.233	25.347
Mérlegelt átlag:	25.624	29.248

Drágulás január folyamán: 14.1%.

2. A *Pester Lloyd* összeállítása alapján:

	1922. XII. 31	1923. I. 31
	33.372	38.505

Drágulás január folyamán: 15.5%.

3. A Szakszervezeti Értesítő összeállítására alapján:

1922. XII. 31	1923. I. 31
27.983	31.216

Drágulás, január folyamán: 13.04%.

Mindhárom rendszer kiindulási alapjául a háboru előtti árak szolgálnak.
Alapárak = 100.

Németország.

(W. St.) A drágulás indexszámainak alakulása (1913—14 = 100) a következő:

1922. év	Az életszükséglet költségei					
	ruházattal együtt	ruházat nélkül	Táplálkozás	Fűtés és világítás	Lakás	Ruházat
Január	1.991	1.825	2.463	2.094	236	3.075
Február	2.410	2.209	3.020	2.385	240	3.721
Március	2.879	2.639	3.602	2.965	250	4.447
Április	3.436	3.175	4.256	3.497	287	4.829
Május	3.803	3.462	4.680	4.411	300	5.688
Junius	4.147	3.779	5.119	4.822	313	6.519
Július	5.392	4.990	6.836	5.939	343	8.016
Augusztus	7.765	7.029	9.746	7.716	403	12.571
Szeptember	13.319	11.376	15.417	16.112	417	26.000
Október	22.066	19.504	26.623	25.172	795	38.664
November	44.610	40.047	54.982	50.830	1.133	74.162
December	68.506	61.156	80.702	103.891	1.652	116.113

Th. L.

A német nagykereskedelem indexszámainak alakulása 1922 év végén és 1923 elején (1913=1.)

Árucsoport	Havi átlag		Az alábbi napokon:		
	1922		1913		
	nov.	dec.	jan. 5	jan. 5	jan. 25
1. Gabona és burgonya	919.4	1.009.2	1.129.7	1.543.5	2.557.5
2. Zsir, cukor, hus és hal	1.026.2	1.220.8	1.445.1	1.785.4	2.952.1
3. Gyarmatáru, komló	2.198.5	2.485.4	2.674.9	2.997.5	4.208.3
4. Nyers- és kikész. bőrök	2.130.3	2.181.4	2.215.0	2.668.6	3.915.5
5. Textilárak	2.428.4	2.896.6	3.200.6	4.148.3	6.963.2
6. Fémek és petroleum	1.705.6	1.844.0	2.071.8	2.741.4	4.853.9
7. Szén és vas	971.1	1.873.1	2.175.9	2.662.2	3.446.4
Élelmicikkek (18)	1.033.5	1.161.4	1.310.8	1.702.6	2.764.4
Ipari cikkek (20)	1.370.8	2.060.7	2.342.2	2.931.3	4.262.0
Belföldi cikkek (16)	952.9	1.283.3	1.472.4	1.893.7	2.871.7
Behozatali cikkek (22)	2.141.5	2.432.3	2.659.8	3.316.3	5.359.5
Végindexszám (38)	1.151.0	1.474.8	1.670.3	2.130.8	3.286.3

Th. L.

Nagykereskedelmi áralakulás Németországban.

(W. St.) A hatalmasan felépített német közgazdasági élet nagy rázkódtatásának kifejezője a márka rohamos ellértéktelenedése. A háború negyedik évében (1918-ban) még 46 márka volt 100 márkának tényleges értéke, 1922-ben (évi átlagban) már csak 1 márka és 1923. elején pedig alig több, mint egy pfennig. A pénzérték- és az áralakulásra vonatkozólag érdekes adatokat tartalmaz a következő táblázat:

Év	A d o l l á r		A nagykeres- kedelmi indexszámai	100 márká- nak vásárló- ereje arany- ban	A nagykeres- kedelmi árak aranyértéke	A dollár tényleges értéke
	névleges az értéknövek- értéke	vés mértéke				
1913.	4.198	100	100	100.00	100	4.198
1914.	4.28	101.7	105	95.89	103.4	4.09
1915.	4.86	115.8	142	70.73	122.3	3.44
1916.	5.52	131.5	152	65.67	116.0	3.63
1917.	6.58	156.8	179	56.65	114.5	3.71
1918.	6.01	143.1	217	46.40	153.6	2.76
1919.	19.76	407.4	415	27.60	96.9	4.47
1920.	63.06	1501.4	1486	6.77	105.8	4.21
1921.	104.57	2490.9	1911	5.93	82.7	5.20
1922.	1885.78	44.920.9	34.182	1 15	82.0	5.17

A nagykereskedelmi árak aranynívója tehát a háborús években nagyobb a békeidők adatánál, a jóvátétel éveiben (az 1920. évet kivéve) kisebb annál.

A külföldi devizák értéktöbblete a következőképpen alakult a Németbirodalomban az 1922. év egyes hónapjaiban:

A felsorolt devizák tényleges értéke a Németbirodalomban a helyi tényleges értéknek hányszorosa:

1922. év	a) a nagykereskedelemben						b) a kiskereskedelemben					
	Dollár		Font sterling		Francia frank		Svájci frank		Holland forint		Svéd korona	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
január	1.54	2.86	1.71	3.20	1.66	2.81	2.17	4.06	1.84	2.85	1.97	3.62
február	1.53	2.51	1.71	2.91	1.67	2.48	2.10	3.47	1.82	2.62	1.97	3.34
március	1.56	2.54	1.78	2.91	1.76	2.59	2.07	3.52	1.89	2.60	2.00	3.41
április	1.38	2.15	1.57	2.48	1.63	2.30	1.77	2.78	1.66	2.13	1.74	2.82
május	1.37	2.00	1.58	2.29	1.59	2.19	1.70	2.49	1.69	2.00	1.69	2.54
junius	1.42	2.06	1.61	2.41	1.58	2.03	1.71	2.43	1.72	2.00	1.69	2.54
julius	1.54	2.39	1.75	2.77	1.61	2.18	1.90	2.90	1.82	2.41	1.85	2.98
augusztus	1.86	3.74	2.05	4.40	1.93	3.26	2.28	4.57	2.09	3.90	2.26	4.96
szeptember	1.65	3.10	1.73	3.55	1.60	2.65	1.95	3.75	1.80	3.17	1.90	4.00
október	1.94	4.01	1.94	4.56	1.70	3.18	2.15	4.59	2.03	4.06	2.05	5.05
november	2.22	4.38	2.17	5.11	1.86	3.21	2.45	5.12	2.30	4.47	2.28	5.27
december	1.84	3.15	1.84	3.77	1.64	2.47	2.11	3.73	1.94	3.28	1.88	3.73

Hibaigazítás.

Kerékgyártó Györgynek a múlt számban közölt „Háboru utáni adatfelvételek a kisipar köréből“ című cikkében alábbi sajtóhibák igazítandók helyre:

Az 51-ik oldalon a tizennyolcadik sorban a Tisza jobb partján 1911 évben 33 ipartestület volt.

Az 57-ik oldalon található táblázat „1. az összes kézmű iparban“ rovatában a harmadik sorban közölt vidéki ipartestületekben, az 1921 évben található önálló „mesterek“ száma 51.266. A tvj. városokban, a második sorban 1921 évben talált tanoncok száma 8.088.

Ugyanezen táblázat „5. Lakatosok“ című rovatában az egyes sorok feleselődtek. A második sor Budapestre vonatkozik. A harmadik sor a tvh. városokra, az első sor pedig a vidéki ipartestületekre. Ez utóbbiban az 1921. évi segédek száma 817, és a tanoncok száma 1.707.

A táblázat 58-ik oldalán a „6. Bádigosok“ rovatában a budapesti 1913 évi önálló mesterek száma 393.

Ugyanezen táblázat „7. Kovácsok- és bognárok“ rovatában a vidéki ipartestületekben 1913 évben 4.130 mester, 1.640 segéd és 1.959 tanonc találtatott, míg 1921 évben 4.724 mestert, 1.333 segédet, és 2.348 tanoncot számláltak össze.

Ugyanezen táblázat „11. Sütők és cukrászok“ rovatában a törvényhatósági városokban 1913 évben 485 segéd volt.

Közgazdasági Hírek.

A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank igazgatósága közli, hogy legutóbbi ülésén megállapította az 1922. üzletév mérlegét, mely a tavalyi 58 millióval szemben 143.545.060.83 korona tiszta nyereséggel zárult. A zárszámadás főbb adatai: Nyereség: kamatszámán 277.4 millió korona, jelzálog- és községi kölcsönüzleten 2.8 millió korona, különféle jutalékokon, konzorciális és értékpapirüzleteken és külföldi értékeken 227.8 millió korona. Kiadások: az alkalmazottak fizetése 200.8 millió koronára, míg a költségek és adók 160 millió koronára emelkedtek. A bank által kezelt idegen pénzek összege 5.9 milliárd koronára rug és a címletek forgalma 626.4 millió korona volt. Az igazgatóság az 1923. évi március hó 22-én délután 5 órára egybehívott közgyűlésnek indítványozni fogja a tartalékalapoknak 27.4 millió koronával, az ingatlantartaléknak 5.8 millió koronával, a nyugdíjalapnak 16.1 millió koronával, továbbá a Láncoy Leó-alapnak és a Weiss Fülöp-alapítványnak egyenként 3—3 millió koronával való jutalmazását. Az igazgatóság indítványozni fogja továbbá, hogy a lefolyt üzletévre szóló osztalékokat 400 koronában, vagyis 40 százalékban állapítsa meg, továbbá az intézet részvényeinek névértékét a tartalékalapból 1000 koronáról 2000 koronára emelje fel. Ezenkívül az alaptőke 400 millió koronára való felemelését fogja javasolni 100.000 darab 2000 korona névértékű új részvény kibocsátása útján, valamennyi elővételi jog 2:1 arányában a részvényeseknek lévén biztosítandó. Az igazgatóság kérni fogja a közgyűlést, hogy a tőkeemelés időpontjának és kersztülvitele módjainak megállapítását órá bizza. Ugyanezen az ülésen *Fellner Alfréd*, *Ország* *Arthur*, *Szalai Pál*, dr. *Szászy György* és *Wahrman Ede* cégjegyzők aligazgatókká, *Weisz Mór* főköfőnök főigazgatóvá, *Borowitz Arnold*, *Fejér Vilmos*, *Földessy Lajos*, *Mittermayer János*, dr. *Podovszky József*, *Rajna Zsigmond*, *Szélba Richárd* és *Weisz Gyula* főtisztviselők cégjegyzőkké, *Lázár Sándor*, *Ritók Lajos* főköfőnökökké, dr. *Iványi László* és dr. *Simontsits Elemér* titkárokká, dr. *Bátor Viktor* helyettes jogtanácsos jogtanácsossá nevezettek ki.

Gyérey—Vegyiművek és Illóolajgyár rt. cimen gyógynövények feldolgozására és vegyiszerek gyártására 30.000.000 korona alaptőkével részvénytársaság alakult Budapesten. A társaság Gyérey Richárd tolna-ozorai uradalmában levő illóolajgyárának üzemét átveszi és Erzsébetfalván vásárolt új gyártelepére helyezi át. A gyár a legmodernebb gépekkel van felszerelve és nyersanyagtermelésben egy az ország több vármegyéjében fekvő cirka 20.000 kat. holdnyi kiterjedésű földbirtokra támaszkodik. Csonka-Magyarország ipari ujjaépítésének a magyar életenergia az utóbbi időben több új gyár alapításával adott lendületet és a nagy stílusu alapítások között nem utolsó helyen áll Gyérey vállalkozása, mely egyuttal

Magyarország területén eddig legalább nagyobb stílusban nem kultivált iparágat honosít meg. Az új vállalat igazgatóságának tagjai: *Gyérey* Richard elnök. *Bogyó* István, ifj. dr. *Dajkovich* István, dr. *Fellner* Kálmán, *Gyérey* Zoltán és dr. *Kárpáti* Jenő. Feltigyelebízottság tagok: *Tichy* Vilmos, dr. *Nagy* Valér és *Somogyi* Béla.

A Magyar Általános Ingatlanbank rt. igazgatósága közli, hogy március 19-ére közgyűlést hív egybe azzal a javaslattal, hogy az alaptőke 100 millió koronára emeltessék, mert a bank vállalatainál, különösen téglagyárainál, cementgyárainál, a Hungária-fürdő telepen és egyéb építvállalatainál és ingatlanain folyamatban levő építkezések és befektetések, valamint a különböző vállalatok üzeme tetemes tőkéket igényel. A javaslat szerint minden régi részvény után egy új részvény elővételi joga ajánlandó fel a részvényeseknek, azonkívül minden régi öt részvény után két új részvény ingyen és költségmentesen. Az ingyenrészvényeket a bank a tartalékalap egy részének az alaptőkéhez való csatolása alapján bocsátja ki. Az igazgatóság egyúttal javasolni fogja, hogy öt-öt darab 200 K n. é. részvény 1000 korona n. é. részvénye vonassék össze és kérelmezni fogja a tőzsdetanácsnál, hogy ezen túl 10 darab Ingatlanbank-részvény legyen egy tőzsde kötés. Az alaptőkeemelés teljes keresztülvitele után az Ingatlanbank alaptőkéje és tartalékjai kb. egymilliárd koronára fogmak emelkedni. A közgyűlés elé terjesztendő 1922. évi mérleg 22,133.630 korona nyereséget tüntet fel és ebből részvényenként 100 korona (tavaly 40 korona) osztalék fizetését fogják javasolni.

Hofherr—Schantz—Clayton—Shuttlewort rt. közli, hogy hétfőn tartott közgyűlésén alaptőkéjét 50 millió koronáról 75 millió K-ra emelte. Az új részvényeket 2:1 arányában 6000 K-ért a régi részvényeseknek ajánlják fel. Az elővételi jog március 15-től 24-ig gyakorolható Budapesten az Első Magyar Iparbanknál.

Megalakult a Mobil bank. A Mobil bank rt. Budapesten 400,000.000 korona alaptőkével megalakult és működését (V., Harmincad-utca 3) megkezdte. Az igazgatóság elnöké *Fónagy* Aladárt, alelnöké *Hauzeur* Viktort (Verviers) választotta.

A Goldberger Sám. F. és fiai rt. rendkívüli közgyűlés elhatározta, hogy alaptőkéjét 200 millió K-nak a tartalékalapból a részvénytőkéhez való csatolásával a részvények névértékének 1000 K-ra való felbélyegzése útján 250 millió koronára emeli fel és ezután az alaptőkének további 350 millió koronára való felemelését hajtja végre akként, hogy 100.000 darab 1000 korona n. é. új részvény bocsát ki, amelyeket teljes egészükben 5:2 arányban 5000 korona kibocsátási árfolyamon ajánlanak fel a régi részvényeseknek.

A Haltenyésztő és hakereskedelmi rt. rendkívüli közgyűlése elhatározta alaptőkéjének 150.000 darab 200 korona n. é. új részvény kibocsátásával 10 millióról 40 millió koronára való felemelését. Minden régi részvényre 3 darab új 1923—1924-re osztalékjogosult részvény vehető át darabonként 200 K-ért.

A Magyar fém- és lámpaárugyár rt. (a Magyar Általános Hitelbank érdekeltsege) rendkívüli közgyűlése a jelenlegi 48 millió K-ás alaptőkének 120 millió K-ra való felemelését határozta el. A tőkefelemelését a társaság akként hajtja végre, hogy 40.000 db. egyenként 1000 K névértékű új részvényt bocsát ki. A jelenleg forgalomban levő 600 K-ás részvény névértékét részvényenként 400 K befizetésével 1000 K-ra emeli fel.

Nagy tranzakciók a Just-izzóban. Érdekelte helyről arról értesítenek bennünket, hogy az amerikai és német tőke nagyobb érdekeltséget vállalt a Just-izzónál. Felvilágosításért a gyár igazgatóságához fordultunk, amelytől azt a választ kaptuk, hogy a hírek megfelelnek a valóságnak: a vállalat termelésének 60 százalékát eladta tíz évre dollárvaluta ellenében, előnyös feltételek mellett az S. R. P. Import Comp. tekintélyes newyorki vállalatnak, amely egyúttal nagyobb mennyiségű részvény megszerzésével szorosabb érdekeltséget is vállalt a Justnál.

Azonkívül Németország legkiválóbb szakértőinek véleményei alapján egy müncheni érdekelttség engedélyt szerzett a Just-gyártól arra, hogy Európában felállítandó öt gyárban a Just-gyár szabadalmi szerinti lámpákat gyártson, ugyancsak nemes valutákban fizetendő gyártási díjak ellenében.

A Rézbányai lei-részvényei. A Rézbányai Erdőipar rt. korona n. é. részvényeit közgyűlési határozat folytán lei n. é. részvényekre fogják becserélni olyképpen, hogy minden 3 darab egyenkint 200 korona n. é. részvény helyett 2 darab egyenkint 200 lei n. é. részvényt fognak kiszolgáltatni. darabonként 20 korona költség megtérítése ellenében. A becserélés 1923. évi március hó 26-tól kezdődőleg a részvénytársaság irodájában Budapest VII., Erzsébet-körút 41. és Aczél Pál és Társa bankházában történik Andrassy-ut 29. mindenkor a hivatalos órák alatt. Törődékdarabok nem adatnak ki.

A Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesület igazgatósága az ez évi március hónap 28-ára egybehívott rendes közgyűlésnek javasolni fogja az alaptőkének 22.500 darab 6000 korona névértékű új részvény kibocsátásával, 80 millióról 375 millió koronára való felemelését. Ugyanekkor kerül a régi 2000 koronás részvények névértéke is megfelelően felülbélyegzésre. A régi részvényeseket 2:1 arányban a közgyűlés által megállapítandó áron elővételi jog fogja megilletni.

Hungária Bank rt. közgyűlésén a 20,874.797 K nyereségből 80 K = 20%, osztalékot szavazott meg. Az alaptőkét 30-ról 50 millió koronára emelte. A részvényesek 3:1 arányban 1500 K-ért márc. 31-ig a Hungária Banknál gyakorolhatják az elővételt.

Az Első Magyar Papíripar rt. közli, hogy az 1921. évre vonatkozó mérlege a Cseh-Szlovákiában fennálló általánosan ismert súlyos közgazdasági viszonyok következtében 6,172.463.51 K veszteséggel zárult. Az igazgatóság jelentése szerint az 1922. üzleti évben sem javultak a viszonyok, sőt a vállalatot gyárüzemének szünetelése következtében további igen lényeges veszteségek érték.

A Kronberger-féle faipar rt. az alaptőkének 30 millió koronáról 60 millió koronára való felemelését határozta el. Valamennyi új részvényt a régi részvényeseknek ajánlják fel darabonként 1100 K árért. Minden régre egy új részvény esik.

A Borsod—Miskolci és debreceni István Gőzmalom rt. közgyűlése elhatározta a társaság alaptőkéjének 100 millió koronáról 160 millió koronára való felemelését. Az új, 1923 január 1-től kezdődőleg osztalékjogosult részvények 2:1 arányban 3500 korona befizetése ellenében a Hazai Bank rt.-nál vehetők át. Ugyanott kerül az 1922. üzletévi 27. számú osztalékszelvény 320 koronával beváltásra.

A Magyar-Cseh Iparbank rt. igazgatósága az 1922. évi tiszta nyereséget 40,236.956.60 K-ban állapította meg, mely a kettőszázmillió korona alaptőke felének eredménye. Az intézet a tavalyi 15 százalékkal szemben 25 százalék, részvényenként 50 korona osztalékot fog fizetni. Az igazgatóság Róna Miklós aligazgatót igazgatóvá, Barta László dr. cégvezetőt aligazgatóvá, Klinger Brunó, Kármán Miklós dr., Frey Endre és Bakos István főtisztviselőket cégvezetőkké nevezte ki.

A Nemzetközi kiviteli és behozatali részvénytársaság Budapesten tartott közgyűlése a társaság alaptőkéjének 40,000.000 koronáról 80,000.000 koronára való felemelését határozta el.

A „Hermes“ magyar általános váltóüzlet rt. igazgatósága közli, hogy az e hónap 26-án tartandó közgyűlésnek javasolni fogja az 50 millió korona alaptőkének részben új 500 koronás részvények kibocsátása, részben a régi részvények névértékének 500 koronára leendő egyidejű felbélyegzése mellett 250 millió koronára leendő felemelését. Az igazgatóság Szücs Gézát, a Magyar Általános Hitelbank fiumei fiókjának igazgatóját az intézet ügyvezető igazgatójává nevezte ki.

A Bóni gyártelep és mezőgazdasági részvénytársaság igazgatósága közli, hogy a folyó hó 19-én megtartandó rendes közgyűlésen az alaptőkének 52 millió

koronára való felemelését fogja javasolni olyan módon, hogy az újonnan kibocsátandó részvények összessége a részvényeseknek ajánltassék fel, még pedig minden két régi részvény után egy darab ingyen, egy darab pedig 5000 koronájával. Az 1921—22-iki üzletévre a tavalyi osztaléknak kétszerezése, azaz darabonként 80 korona kifizetése fog indítványoztatni.

A **Beocsini cementgyár unió rt.** e hó 8-án megtartott rendkívüli közgyűlése az alaptőkének 20 millió K-ról 75 millió K-ra való felemelését határozta el, 25.000 drb új 1000 K-ás részvény kibocsátása, valamint a régi részvények névértékének 400 K-ról 1000 K-ra való emelése által. Az új részvények teljes mennyiségben a régi részvényeseknek ajánltatnak fel 2:1 arányban 3200 K befizetés ellenében. Az elővételi jog március 10-től 22-ig Budapesten a Magyar általános hitelbank, Wienben az Österreichische Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, Zagrebben a Kroatische Allgemeine Kreditbank A.-G. értékpapírpénztáránál gyakorolható.

Egyesült fa- és ipar rt. e hó 8-iki közgyűlése az alaptőkének 200 millió koronára való felemelését határozta el olyképp, hogy az új részvények az igazgatóság által megállapítandó időpontban teljesen a régi részvényeseknek ajánltatnak fel, még pedig egyötöd részben ingyen.

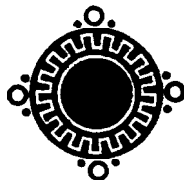
A **Mezőgazdasági Ipar Részvénytársaság** a tulajdonában levő mezőhegyesi cukoripar részvénytársasági részvényeket 1500 korona részvényösszeg, 500 korona felpénz és 60 korona költség, kamat és értékforgalmi adó megtérítése ellenében elővetelre ajánlja fel a társaság részvényeseinek. A Magyar Általános Hitelbank pénztára minden egyes társaságunkbeli részvényre vonatkozó utalvány felmutatójának egy-egy darab Mezőhegyesi Cukoripar Részvénytársaság-részvényt fog 1923. évi március hó 26-tól kezdve április hó 6-áig bezárólag a rendes üzleti órákban 2060 korona egyidejű befizetése ellenében társaságunk nevében átengedni.

Unghváry László

R.-T.

gyümölcsfaiskolája

CEGLÉD



Kérjen árjegyzéket!

Külkereskedelmi mérlegünk 1922-ben.

Az államok gazdasági életében mindenkor nagy fontosságot tulajdonítottak a külföldi árucseré mérlegének, vagyis annak az egyenlegnek, amely a külföldről bevitt és a külföldre szállított áruk értékének különbözetéből ered. Nagy fontosságot tulajdonítottak elsősorban azért, mert a külkereskedelmi mérleg egyenlege volt rendszerint az államok fizetési mérlegének legfontosabb tétele. A fizetési mérleg, mely a külföldnek fizetett és a külföldről kapott értékösszegek egyenlegét mutatja, az államok pénzügyi helyzetének fokmérője. Az állandó passzív fizetési mérlegek ugyanis az állampolgárok elszegényedésének, az aktív fizetési mérlegek pedig a nemzet tagjai meggazdagodásának megdönthetetlen bizonyítékai. A tőkeszegény országok rendszerint külföldi árucseréjük többletéből tudják azoknak a tartozásoknak kamatait fizetni és törlesztését eszközölni, amely tartozásaik gazdasági életük fejlesztéséhez szükséges hitelek igénybevétele folytán a külföldön keletkeztek.

Magyarország gazdasági életében ma, amikor külföldi tartozásaink horribilis összegekre növekedtek, a külkereskedelmi mérleg alakulása még sokkal fontosabb tényező, mint volt a békeévekben. Fontosabb különösen azért, mert a külkereskedelmi mérleg egyenlege lehet csak az az aktív tétel, amely fizetési mérlegünkben ellensúlyozhatja a külföldi tartozások után fizetett összegeket. Már az integer Magyarországnak, mint tőkeszegény országnak, gazdasági életében igen fontos szerepet játszott a külkereskedelmi mérleg alakulása, mert külföldi árucseréjének egyenlege volt elsősorban hivatva kiegyenlíteni az ország fizetési mérlegében azokat a tehertételeket, amelyeket külföldi tartozásai után fizetnie kellett. A volt Magyarország fizetési mérlegének másik fontos aktív tétele a vándormozgalom és elsősorban az amerikai vándormozgalom egyenlege volt. Jelenleg azonban a fizetési mérlegnek e másik fontos tétele vesztett jelentőségéből, mert az

amerikai vándormozgalom pénzügyi mérlege Csonka-Magyarországra nézve is kedvezőtlenebbül alakul, mint az integer Magyarországnál. Az Amerikába kivándorlóknak legnagyobb része ugyanis nem a megmaradó Magyarország területéről indult tengerentúlra, hanem az ország elszakadt területeiről, főleg a felvidékről. A beszerzett adatok alapján az amerikai kivándorlók által hazaküldött pénzüsszegek, valamint a visszavándorlók által magukkal hozott értékek 1922-ben összesen 6082 millió koronát tettek, míg az Amerikába kivándorlók által magukkal vitt pénzüsszeg 748 millió koronát tett. A vándormozgalomnak aktív egyenlege tehát 5.3 milliárd korona. Ez összeg aranykorona-értékben kifejezve 23.8 millió aranykoronának felel meg, tehát nem is egyhatod részét teszi annak az összegnek, amelyet Fellner Frigyes a háboru előtti fizetési mérlegében idegenforgalom és vándormozgalom aktív tétele gyanánt a Magyarbirodalom fizetési mérlegébe felvett. A vándormozgalom egyenlege a háboru előtti államadósságok kamatszükségletének, 7.8 milliárd koronának mintegy kétharmadát fedezi csak, s így igen természetes, hogy a többi külföldi követelések fedezetlenül maradnak fizetési mérlegünkben mindaddig, míg külföldi árucserénk kiviteli többlettel nem zárul. Külkereskedelmi mérlegünk aktív saldója lenne tehát az az egyedüli tétel, amely fizetési mérlegünk egyenlegét lényegesen kedvezőbbé tehetné és így az országnak fizetőképességét emelve, pénzünknek a nemzetközi pénzpiacra való helyzetét lényegesen javítaná. Sajnos, arról, hogy külkereskedelmi mérlegünk aktív egyenlegéről számolhatnánk be, s az aktív egyenlegnek részletesebb okait ismertetnők, hosszú időre le kell mondani. A megmaradt Magyarország, mint a volt Magyarbirodalom gazdasági életének központja, gazdasági erőforrásait nagyrészt elvesztette, s a forradalmak és a román megszállás folytán termelési rendjében is oly eltolódást szenvedett, melyeknek megszüntéhez hosszabb időn át kifejtett, nyugodt építő munka szükséges. De ha a megmaradó Magyarország gazdasági életében a teljes konszolidáció helyre fog állani és az ország mezőgazdasági és ipari termelése ép oly méretű lesz, mint volt a békeévekben, akkor is sajnos, aligha fogunk beszámolhatni kereskedelmi mérlegünknek aktív egyenlegéről.

Arra nézve ugyan, hogy a megmaradó Magyarországnak mily nagy volt a külkereskedelmi forgalma a békeévekben, pontos statisztikai adatok nem állanak rendelkezésre és csak egy nagybani számítással állapítható meg az, hogy ennek a gazdasági területnek külföldi árucseréje a háboru előtt hogyan alakult. A számítást a kivitelnél a megmaradó Magyarországra jutó gazdasági termelésnek arányában el lehet végezni, a behozatalnál azonban csakis az ipari nyersanyagokat

lehet az ipari termelés hányadával felvenni, míg az importban fennmaradt többi árut csakis a lakosság arányában vehetjük fel. Kétségtelen; hogy e számítás természetesen csak hozzávetőleges képet nyújt arra nézve, hogy a Magyarbirodalom külforgalmában a megmaradó Magyarországra mily hányad jut. Tévedés lesz abban az irányban, hogy a behozatalt a tényleges importnál alacsonyabban fogja feltüntetni, mert a megmaradó Magyarország lakossága magasabb kulturájánál fogva az import legtöbb cikkénél nagyobb hányaddal részesedett, mint az ország határain élő alacsonyabb kulturájú népesség; a kivitel pedig magasabbnak fogja feltüntetni, mert a megmaradó Magyarország lakossága területéhez viszonyítva sűrűbb, mint a volt Magyarbirodalom népsűrűsége és így belső szükségletének emelkedése folytán aránylag kisebb mennyiségeket tud külföldre szállítani. A behozatálnak részesedési hányada tehát a mezőgazdasági termékeknél és az ipari gyártmányoknál a lakosság arányában (36%) számított. A bányászati termékeknél és az ipari félgyártmányoknál az ipari termelés hányadát (48.5%) vettük alapul s csak a szénnél tértünk el ettől az elvtől, mert ismerve a volt Magyarbirodalom szénszükségletének megoszlását a vasuti, házi és iparszükséglet szerint, egy átlagos hányadot (42.95%) állapítottunk meg és pedig a vasutnál a vonalhossz, az iparnál az ipari termelés és a házi szükségletnél a lakosság aránya alapján. A kivitelnél általában a termelés arányában, az állatországból való termékeknél az állattartás (32.41%), a fánál az erdőterület (14.50%), a többi mezőgazdasági termékénél az egyes mezőgazdasági termelési ágak arányában (bornál 49.60, gyümölcsnél és főzeléknél 35.85, egyéb 39.77%) történt a megállapítás. A bányászati termékeknél a termelés (46.90%), a félgyártmányoknál és gyártmányoknál az ipari termelés (48.50%) arányában vetjük fel a hányadot s csak a fűrészelt és ácsolt fánál állapítottuk meg a részesedési hányadot az ipari termelés helyett a megmaradt erdőterületek arányában.

A számítás szerint a megmaradó Magyarország külföldi árucsereje az 1911—13. évek átlagában a következőképen alakult:

Behozatal	813.2	millió	korona
Kivitel	777.4	„	„

vagyis a magyar szent korona országainak 2123 millió koronát tevő behozatalából és 1899 millió koronát elérő kiviteléből a megmaradó Magyarországra esett az importnak 38.3, az exportnak 40.9%-a. A behozatali többlet mintegy 36 millió korona, mely passzivitás azonban jóval nagyobb; ha figyelembe vesszük, hogy számításunk eredménye, amint azt már fentebb is említettük, főleg abban az irányban szorul korrekci-

vumra, hogy a behozatalt kisebbnek, a kivitelt pedig nagyobbnek tün-
teti fel. Számításaink eredménye már egymagában is mutatja, hogy
majd akkor, amidőn az ország termelési rendjében a békebeli állapot
helyre fog állni, a megmaradó Magyarország teljesítőképessége exportja
utján nem lesz oly arányu, hogy ebből fizetési mérlegének egy állandó
aktiv tétele lenne. Teljesítőképességének nélkülözhetetlen előfeltétele,
hogy termelésének minden ágában erősen fejlődjék; fejlődjék ugy me-
zőgazdasági termelésében, mint ipari termelésében. Mezőgazdasági ter-
melésének fejlődésével a békebeli állapothoz képest nagyobb számú la-
kosságának ellátása mellett képes lesz exportját növelni, ipari terme-
lésének fokozásával pedig egyrészt az iparcikkek behozataltát korlátoz-
hatja, másrészt iparcikkeinek a világpiacokon való elhelyezését fokoz-
hatja. Az ország e két legfontosabb termelési ágának fejlődése azonban
csak akként lesz elérhető, ha mint tőkeszegény országnak megfelelő
hosszu lejáratu és alacsony kamatozásu kölcsönök fognak rendelkezé-
sére bocsáttatni és fennálló fizetési kötelezettségeinek kiegyenlítésére
is megfelelő időt fog nyerni. A külföldi kölcsönökkel tudná a mezőgaz-
dasági termelés emeléséhez szükséges gépeket és műtrágyát beszerezni,
a termőföldek gyarapítása szempontjából szükséges vizszabályozásokat
eszközölni és az ipari termelést is oly irányban kiterjeszteni, hogy a
mezőgazdasági termékekből való feleslegeit gyártnányok alakjában bo-
csáthatná a külföldi piacokra, végül új ipartelepeket létesíteni, vagy a
meglévőket kibővíteni, hogy a külföldről beszerzett elsőrendü közszük-
ségleti cikkeket (mint pl. textiláruk, papiros, stb.) oly méretekben ter-
melhetné, amely méretek mellett az import jóval csökkenthető lenne.
A megmaradó Magyarország külkereskedelmi forgalma tehát jelenleg,
midőn ugy mezőgazdasági termelésében, mint ipari termelésében a béke-
évekhez képest jelentékeny visszaesést látunk, természetesen csak ked-
vezőtlenül alakulhat. Mielőtt a külkereskedelmi mérleg ismertetésére át-
térnék, hangsúlyozni kívánom, hogy az 1922. évi külkereskedelmi for-
galom értékadatainak összeállítása már azon egységértékek alapján
történt, amelyeket előzetesen az 1922. évre a magyar kereskedelmi sta-
tisztikai értékmegállapító bizottság tagjai állapítottak meg. Ez érték-
adatok tehát az üzleti és kereskedelmi életben gyakorlott és tájékozott
egyéneknek becslései, akik az értékek megállapításánál nemcsak a hi-
vatalos jegyzések, hanem üzletkörükből szerzett gyakorlati tapasztala-
tok alapján állapíthatták meg az egységértékeket, vagyis figyelembe
vehették mindazokat a körülményeket, amelyek az egyes cikkek árala-
kulására befolyással voltak. Ez egységértékek tehát a lehetőséghez ké-
pest a külföldi árucserében tényleg érvényesült bevásárlási, illetőleg
eladási árak átlagai s mint a gyakorlati élethől átvett adatok, sokkal

jobban megközelítik a valóságot, mint az eddig alkalmazott s hivatalosan megállapított egységértékek. Az értékeknek megállapítása nem a statisztikai havi közleményekben közölt 429 árucsoport alapján történt, hanem 1199 tétel alapján, vagyis oly részletezéssel, amint a külföldi árucserékben szereplő áruk a m. kir. központi statisztikai hivatalban feldolgoztatnak. Már ebből a szempontból is jóval pontosabbak a mostani egységértékek, mert kétség nem fér ahhoz, hogy minél részletesebben áll rendelkezésre az áruk csoportosítása, az értékmegállapítás annál szabatosabban eszközölhető. Az értékadatok megállapításánál egységes elveket követtek a bizottság tagjai s a régi gyakorlatnak megfelelőleg a külföldi árucserékben szereplő áruknek egységértékeként azokat az árakat vették fel, amelyeket érték a belföld a külföldnek, illetve a külföld a belföldnek tényleg fizetett. Külkereskedelmi mérlegünk helyességéhez tehát kétség nem férhet, mert ha talán egy-egy tételnél kisebb tévedés fenn is forog, oly hibaforrás, amely külföldi árucserék alakulását csak némileg is befolyásolhatná, már az egyöntetű eljárás alkalmazása folytán is eleve ki van zárva.

A külföldről behozott áruk értéke az 1922. évben 166 milliárd koronát ért el, míg a külföldre kivitt áruk értéke csak 91 milliárd koronát tett; 1922. évi külkereskedelmi mérlegünk tehát 75 milliárd korona passzivumot mutat. A passzivitás ezen összege megdöbbentő és különösen az ország gazdasági élete szempontjából katasztrófális akkor, ha megállapítjuk azt, hogy az ország fizetési mérlegében milyen jelentősége van behozatali többletünknek. A megmaradó Magyarország 1922. évi fizetési mérlege ugyanis előzetes számítások szerint 86 milliárd korona passzivitást mutat és így azt látjuk, hogy fizetési mérlegünknek passzív egyenlegét több mint négyötöd részben külföldi árucserék passzivitása okozza. Bármilyen megdöbbentően nagy is azonban külkereskedelmi mérlegünk passzivitása, mégis gazdasági életünk konszolidációja szempontjából örömmel állapíthatjuk meg azt, hogy lényegében az 1922. év folyamán kedvezőbben alakult külkereskedelmi mérlegünk, mint az 1921. évben. Az 1921. évben a 20.7 milliárd koronát tevő behozatali többletnek 75 milliárdra való emelkedése ugyanis elsősorban annak tulajdonítható, hogy koronánknak a nemzetközi pénzügyi piacon való helyzete az 1922. évben, de különösen az év második felében lényegesen leromlott. Az 1921. év átlagában koronánknak zürichi kurzusa 1.48 centime, az 1922. évi átlagos kurzusa pedig 0.468 centime volt, vagyis koronánk értéke az 1922. évben mintegy egyharmadára süllyedt az 1921. évinek. S hogy behozatali többletünk a korona súlydésénél még nagyobb arányban emelkedett, részben azzal van összefüggésben, hogy külforgalmunk a két félévben teljesen eltérően alakult és

hogy a világpiacon is a legfontosabb behozatali áruink áremelkedése nagyobb volt, mint a legfontosabb kiviteli cikkeinké. Az 1922. év első felében ugyanis, amidőn koronánknak a nemzetközi pénzpiacon való helyzete mintegy háromszor oly jó volt, mint az év végén, fokozott kivitelünkkel és behozatalunknak korlátozásával sikerült elérnünk azt, hogy külföldi árucserénknak mérlege csak 7.7 milliárd behozatali többlettel zárult. Az év második felében pedig, amidőn koronánknak értéke az 1921. évi koronaértéknek alig egyhatodát tette, kivitelünk visszahanyatlott, behozatalunk pedig emelkedett úgy, hogy a harmadik évnegyedben 27.4, a negyedig évnegyedben pedig 40 milliárd volt a behozatali többlet.

Az 1922. év első felében külföldi árucserénknak kedvező alakulását az idézte elő, hogy szénen, fán, ásványolajokon, gyapjuszöveteken, papiroson, pamutfonalakon, nyersfémeken és nyersvason kívül a legfontosabb behozatali árukból majdnem kivétel nélkül kevesebbet szereztünk be a külföldről, mint az előző év megfelelő időszakában, másrészt és különösen pedig az, hogy fontos kiviteli cikkeinkből majdnem kivétel nélkül jóval nagyobb mennyiségeket tudtunk a külföldnek átengedni, mint az előző év megfelelő időszakában. Különösen jelentékenyen járult hozzá külkereskedelmi mérlegünk javulásához hatalmas liszt-, élőállat- és borexportunk, de megduzzasztotta az export értékösszegét gépekből, zsirosolajokból, husfélékből, szeszből és más mezőgazdasági termékekből elért kivitel is. Az 1922. év második felében az élőállatokon és gépeken kívül a többi exporteikkből majdnem kivétel nélkül az 1921. év megfelelő időszakához képest jóval kevesebbet tudtunk a külföldön elhelyezni, behozatalunkban azonban a legfontosabb cikkek jóval nagyobb mennyiségekkel szerepeltek, mint az 1921. év második felében. Hogy külkereskedelmi mérlegünknek alakulását az 1921. és 1922. évben helyesen bírálhassuk el és láthassuk, hogy a két évben tulajdonképpen hogy alakult külföldi árucserénk, úgy az 1921. mint az 1922. évi értékadatokat egységes alagra kell hozni. Ha az 1921. és 1922. évi külkereskedelmi értékadatokat végösszegeit egységes alagra, az 1922. év végén érvényben levő 0.22 centimes koronakurzusra számítjuk át, akkor a két évi külkereskedelmi mérleg következőképpen alakul:

	Behozatal	Kivitel	Behozatali többlet
	milliárd koronákban		
1921-ben	282.4	136.4	146.0
1922-ben	260.9	158.7	102.2

Behozatali többletünk tehát, mely 1921-ben 146 milliárd koronát tett, 1922-ben 102 milliárd koronára csökkent, vagyis a külkereske-

delmi mérleg 0.22 centimes alapon 44 milliárddal volt kedvezőbb, mint az előző évben. Aranykoronára átszámítva a behozatali többletet, az 1921. évi 306 millió aranykoronás behozatali többlettel szemben az 1922. évi passzivum 214 millió aranykorona, vagyis a behozatali többlet 1922-ben 92 millió aranykoronával csökkent.

Az 1922. évi külkereskedelmi mérlegünk — amint azt már fentebb is említettük — a két félévben teljesen eltérően alakult, az örvendetes javulást, mely az első félévben külföldi árucserénkben mutatkozott, az év második felében nagy visszaesés váltotta fel. A 0.22 centimes kurzus alapján egységesen átszámítva a koronát azt látjuk, hogy az év első felében behozatalunk 107.7, kivitelünk pedig 84.1, az év második felében pedig behozatalunk 153.2, kivitelünk pedig 74.6 milliárd koronát tett, s míg az év első fele 23.6 milliárd korona behozatali többlettel zárult, az év második felében a behozatali többlet 78.6 milliárd koronára emelkedett. Az 1922. évi behozatali többletünknek tehát mintegy négyötöde esik az év második felére, s csak egyötöde az év első hat hónapjára.

Külkereskedelmi mérlegünk alakulására igen nagy befolyással volt, hogy a legfontosabb behozatali és kiviteli áruinknak áralakulása nem volt egyenlő. Külföldi árucserénkben szereplő áruk árviszonyait vizsgálva az 1922. évre vonatkozólag is megállapíthatjuk azt, hogy a behozatalban szereplő legfontosabb árucsoportoknak árai sokkal jobban emelkedtek, mint a kivitelben szereplő legfontosabb áruknak árai. A külföldi árucserénkben számottevő behozatali és kiviteli árucsoportoknak 1913., 1921. és 1922. évi átlagos egységárai szembeállítva és az 1913. évi áraknak az 1922. évi árakhoz való emelkedését kiszámítva a következő eredményeket kapjuk:

A) Behozatal	1913. évi átlagegységérték	1921. évi átlagegységérték	1922. évi átlagegységérték	1922. évi érték hányszoros az 1913. évének
Pamutszövetek	384	80.000	284.340	647
Gyapjuszövetek	839	130.000	361.659	431
Szén	2.23	404	1.500	673
Nyers és megmunkált fa	4.73	176	809	171
Papiros és papirosáruk	46.06	5.111	12.861	279
Pamutfonál és -cérna	247	65.000	167.713	679
Nyersvas és ócskavas	10.81	1.189	3.796	351
Vasáruk	62.81	5.149	17.923	285
Ásványolaj	12.09	2.653	5.611	464
Gépek és készülékek	104	11.820	22.517	217
Kikészített bőrök	617	45.060	233.731	379
Cipők	1.085	80.000	390.135	360
Villamos gépek és készülékek	272	30.287	165.001	607

B) <i>Kivitel</i>	1913. évi átlagegységérték	1921. évi koronákban	1922. évi 2022. évi ér- ték hány szo- rosa az 1913. évinek	
Liszt	31.68	4.200	10.788	341
Vágó- és igásállatok	227	19.308	51.372	226
Bor	42	2.691	4.193	100
Gépek és készülékek	107	12.107	22.093	206
Villamos gépek és készülékek	283	50.149	147.950	523
Toll	443	22.000	80.113	181
Friss és elkészített hus	156	14.151	34.461	221
Tojás	109	17.090	55.353	508
Gyapju	250	10.000	58.695	235
Kikészített bőrök	537	32.479	201.374	375
Leölt baromfi	161	11.500	54.324	337
Nyers dohány	63	12.000	43.742	694

A behozatalnál felvett áruknak értéke 1922. évi importunkban 106 milliárd koronával, kivitelünknel felsorolt áruknak értéke pedig 1922. évi exportunkban 58 milliárd koronával szerepel és így ugy az összes behozatalnak, mint a kivitelnek mintegy kétharmadát teszi. Az egyes csoportoknak külföldi árucserénkben való részesedési aránya alapján az átlagos emelkedés a behozatalnál az 1913. évi értéknek 476-szorosát, a kivitelnek pedig csak 304-szeresét teszi. Annak ellenőrzésére, vajjon számításainkban nem követtünk-e el oly arányu hibát, hogy a behozatalban vagy kivitelben szereplő áruk értékét túlmagasan vagy alacsonyán számítottuk, a svájci külkereskedelmi statisztika egységértékei alapján is kiszámítottuk, a fentemlitett áruknak áremelkedését. A svájci statisztikából azonban csak az 1921. évi adatok állottak rendelkezésre, s így csak az 1921. évi átlagos emelkedést állapíthattuk meg. A svájci statisztika szerint az átlagos emelkedés 1913-ról 1921-re a behozatali árucsoportnál 2.32, a kiviteli árucsoportnál pedig 1.66 volt, míg az 1921. évre a fentebb említett magyar egységértékek szerint az átlagos emelkedés a behozatalnál 151-szeresét, a kivitelnél 111-szeresét tette az 1913. évi értékeknek. A diszparitás tehát a behozott és kivitt áruk áremelkedésénél a világpiaci árak szerint is majdnem olyan, mint amilyen a magyar külkereskedelmi statisztikában felvett egységértékeknél mutatkozik. A svájci statisztika szerint ugyanis a legfontosabb behozatali áruk áremelkedése 28%-kal volt nagyobb, mint a kivitelieké, a magyar statisztika szerint pedig a behozatalnál az áremelkedés 26%-kal multa felül a kivitelnél észlelhető áremelkedést.

Ez adatokból kétségtelenül megállapítottuk, hogy azoknál a cikkeknel, amelyeknél belföldi termelés hiányában külföldre vagyunk

utalva, a világpiaci áremelkedés sokkal nagyobb, mint azoknál a termékeknél, amelyeket mint termelési feleslegünket külföldön tudunk elhelyezni. A világpiaci áralakulás is rontja tehát külkereskedelmi mérlegünket, mert annak befolyása alatt exporteikkeinkért alacsonyabb árakat tudunk elérni, mint amennyit importeikkeinkért vagyunk kénytelenek fizetni.

Ezek előrebocsátása után külkereskedelmi forgalmunk részleteinek ismertetésére térünk át s ezeknek megvilágítására legcélszerűbbnek látszik külföldi árucserénk adatait a termelési ágak szerint csoportosítani, mert e csoportosításban tükröződik vissza leginkább termelésünk helyzete. Külkereskedelmi forgalmunknak 1922. évi értékei a termelési ágak szerint csoportosítva a következők:

	Behozatal		Kivitel	
	érték millió koronákban	%-ban	érték millió koronákban	%-ban
<i>1. A mező- és erdőgazdaság és halászat termékei:</i>				
a) nyers anyagok	22.791.7	13.7	30.681.8	33.7
b) gyártmányok	7.5	0.0	3.676.1	4.0
1. Összesen	22.799.2	13.7	34.357.9	37.7
<i>2. A bányászat és kohászat termékei:</i>				
a) nyers anyagok	15.140.1	9.1	1.750.8	1.9
b) gyártmányok	7.087.6	4.3	421.8	0.5
2. Összesen	22.227.7	13.4	2.172.6	2.4
<i>3. Az ipar termékei:</i>				
a) félgyártmányok	25.935.7	15.6	8.137.3	8.9
b) gyártmányok	95.260.3	57.3	46.449.6	51.0
3. Összesen	121.196.0	72.9	54.586.9	59.9
Összes áruforgalom:	166.222.9	100.0	91.117.4	100.0

A termelési ágak szerint csoportosított külkereskedelmi eredményeket összehasonlítva az előző évi eredményekkel, néhány öröndetes jelenséget állapíthatunk meg az ország gazdasági életének fejlődése szempontjából. Így elsősorban ipari termelésünk fejlődésének tulajdonítható az, hogy a behozatalban a részesedési hányad ugy a mezőgazdaság, mint a bányászat termékei körébe tartozó nyersanyagoknál az előző évhez képest emelkedett, az ipar termékei körébe tartozó készgyártmányoknál pedig 11%-kal csökkent. Az 1921. évben ugyanis a mező- és erdőgazdaság termékei körébe tartozó nyersanyagokból csak 10.5%-ot tett az importban a részesedés, addig 1922-ben e termékek

részesedése 13.7%-ra emelkedett. Egy százalékkal emelkedett a bányászat és kohászat termékei körébe tartozó nyersanyagok részesedési hányada is, továbbá az ipar termékei körébe tartozó félgyártmányoké az előző évi 12%-ról 15.6%-ra, míg a gyártmányoknál az 1921. évi 68.4% helyett csak 57.3% volt a részesedési hányad. A kivitelnél a nyersanyagok részesedési hányada az előző évhez képest csak csekély eltolódást mutat és az ipari gyártmányoknál és félgyártmányoknál jelentkező emelkedést kiegyenliti az a csökkenés, amely a mező- és erdőgazdaság és bányászat körébe tartozó késztermékekénél mutatkozik. Az ipar körébe tartozó készgyártmányokból kivitelünk részesedése az előző évi 48.5%-ról 51%-ra, a félgyártmányoknál 5.5%-ról 8.9%-ra emelkedett, míg a mező- és erdőgazdaság körébe tartozó késztermékek közül 7.6%ról 4%-ra, a bányászat termékei körébe tartozó gyártmányoknál pedig 2%-ról 0.5%-ra hanyatlott.

Az 1922. évi *behozatalunkban* a kész ipari termékek 95 milliárd korona értéket képviseltek és így az 1922. évben is még egész importösszegünknek jóval meghaladta a felét az az összeg, amelyet hazai termelésünk hiányában kellett a külföldnek kész ipari termékekért fizetni. Egyenkint egy milliárdnál nagyobb összeget fizettünk a következő iparágak körébe tartozó termékekért:

	millió K	%
Textilipar	55.352	58.1
Papirosipar	6.153	6.5
Gép- és elektrotechnikai ipar	5.758	6.0
Vegyészeti ipar	3.532	3.7
Vasipar	3.374	3.5
Bőripar	3.235	3.4
Ásványolajipar	2.839	3.0
Konfekcionáló ipar	1.607	1.7
Műszer- és hangszeripar	1.529	1.6
Üvegipar	1.486	1.6
Kaucukipar	1.272	1.3

Az egész ipari termékek importjának tehát az 1922. évben is jóval több mint felét a textilipar körébe tartozó gyártmányok tették és 1922-ben is különösen kimagasló szerep jut a pamut- és gyapjuipar termékeinek. A pamutipar termékeiből behozatalunk értéke majdnem elérte a 36 milliárd koronát, a gyapjuipari termékekért pedig 14.7 milliárd koronát fizettünk a külföldnek, míg len-, kender- és jutaárúkéért 2.1, selyem- és félselyemárúkéért 2.5 milliárd koronát tett az importnak értéke. Pamutárúkból 28.9 milliárd koronát fizettünk egyedül különféle szövetekért, 3.8 milliárd koronát kötött és kötszövött pamutárúkéért.

Pamutszövetekből behozatalunk 116 ezer q-t tett és így alig multa néhány száz métermázsával felül az 1921. évi importot. Behozatalunknak csekélyebb emelkedése a pamutszövetekből kétségtelen jele szükségletünk emelkedésének, mert tudomásunk szerint e cikkből a hazai termelés növekedett. Kötszövött pamutárukból a behozatal mennyisége több mint 3 ezer métermázsával kisebb mint az előző évben, mert úgy látszik, a fogyasztóközönség épp e cikkekben beálló nagy áremelkedés mellett már nem tudja e cikkeket vásárolni.

A textilárak másik csoportjában, a gyapjuáruknál szintén a szöveteknek van kimagasló szerepük, amelyekért egyedül 14.1 milliárd koronát fizettünk. A gyapjuszöveteknél, bár kétségtelen, hogy a belföldi termelés az előző évihez képest jelentékenyen emelkedett, a behozatal 4500 métermázsával volt nagyobb, mint 1921-ben. Az import általános emelkedése mellett csökkent a behozatal az osztrák és cseh-szlovák piacokról, ellenben jelentékenyen emelkedett az angol, a német és a lengyel import. Egyéb gyapjuárak közül egyedül a kötött és kötszövött gyapjuárakból volt számottevő behozatal, ez is azonban jóval alatta maradt az 1921. évi importnak.

A lén-, kender- és jutaárak közül legfontosabb importcikkünk a zsák. Zsákszükségletünket belföldi termelésünkkel fedezni nem tudtuk és így 1922-ben egy milliárd koronánál nagyobb összeget voltunk kénytelenek a külföldi iparnak e nélkülözhetetlen csomagolási cikkért fizetni. A behozott mennyiség közel 30 ezer métermázsát tett, több mint 10 ezer métermázsával haladva meg az 1921. évi importot.

A selyem- és félselyemárak behozatali értékének majdnem háromnegyede szintén a szövetekre esik. Az 1922. évi behozatal értéke az 1.8 milliárd koronát meghaladta, s míg a tiszta selyemszövetekből behozatalunk az előző évhez képest alig változott, addig a félselyem szövetekből importált mennyiség mintegy háromnegyedét tette csak az 1921. évi importnak.

A textilárak után a legnagyobb összegekkel adóztunk a külföldnek a papiros és papirosárakért, mert az elszakított területen fekvő gyáraink elvesztésével papirost előállító gyáraink nincsenek s így egész szükségletünket kizárólag külföldről vagyunk kénytelenek beszerezni. Az értékösszegnek több mint négyötöde (4.9 milliárd) a különféle papirosokra jut s a behozott mennyiség az 1921. évi 258 ezer q-ról 1922-ben 390 ezer q-ra emelkedett. Szükségletünk ellátásában az osztrák papirgyáraknak szerepe még sokkal dominálőbb volt, mint az előző évben, mert a behozott mennyiségnek több mint háromnegyed része származott az osztrák papirgyárakból. Jóval nagyobb mennyiséget hoztunk még be különféle papiroslemezekből, amelyekből szükségletünket a belföldi

termelés szintén nem tudja fedezni, ellenben különféle papirosárukból importunk az előző évi 28 ezer q-ról 17 ezer q-ra esökkent.

A gép- és elektrotechnikai ipar körébe tartozó cikkeknek 5.8 milliárd koronát tevő behozatalából 1 milliárd koronánál nagyobb összeg egyenkint a villamoskészülékekre és berendezésekre, továbbá a külkereskedelmi statisztikánkban külön csoportokban ki nem mutatott különféle egyéb gépekre és készülékekre esik. Félmilliárd koronánál többet fizettünk még egyedül csak a textilipari gépekért, melyekből új gyártelepeink felszerelése céljából és régi telepeinknek kiterjesztése céljából az előző évi 8 ezer q-val szemben több mint 26 ezer q-t hoztunk be. Gépiparunk fejlődése szempontjából öröndetes jelenségként állapítható meg, hogy a mezőgazdasági gépekből kisebb volt importunk, mint az előző évben és a többi gépek behozatalában sincs jelentékenyebb emelkedés. Kivételt csakis az egyéb gépek és készülékek csoportja tett, amelyekből behozatalunk 29 ezer métermázsáról 40 ezer métermázsára emelkedett, valószínűleg azért, mert itt ipari termelésünk fejlesztéséhez szükséges oly gépek foglaltattak tulnyomólag, amelyeknek gyártására hazai vállalataink még nincsenek berendezve. Feltűnően nagy számmal, mintegy 67 ezer métermázsával szerepel a gőzmozdony-behozatal is, mely mennyiségnek azonban tulnyomó részét azok az ócska gőzmozdonyok tették, amelyeket Jugoszláviából és Lengyelországból küldöttek javítás céljából hazai gyártelepeinkre.

A három és fél milliárd koronát valamivel meghaladta az az összeg, amelyet különféle vegyészeti gyártmányokért fizettünk a külföldnek. Ez összegben jelentékeny hányaddal, mintegy másfél milliárdal szerepeltek a különféle festékek, amelyeket több mint négyötöd részben a német vegyi ipar szolgáltatott. Festékekből való behozatalunk az előző évben behozott mennyiségnek több mint kétszeresét tette, s 1922-ben valamivel meghaladta a 12 ezer métermázsát. A festékeken felül fennmaradó összeg megoszlik a különféle kész vegyészeti áruk között.

Vasiparunk fejlődésével különféle vasárukból való behozatalunk az 1921. évhez képest jelentékenyen csökkent. Míg ugyanis 1921-ben a vasáruk behozatala 260 ezer q-t tett, 1922-ben 191 ezer q-ra szállott alá. A 3 milliárdot meghaladó importnak legszámottevőbb tétele a különféle vasesővek csoportja, amelyekért egyedül 1.1 milliárd koronát fizettünk a külföldnek. Ugy az öntött, mint a kovácsolt vasesővekből jóval többet szereztünk be a külföldről, mint az előző évben. A esőveken kívül kimagasló tétel a vasáruk csoportjában nincsen és általánosságban megállapítható, hogy a legtöbb vasárunk behozatala az előző évhez képest jóval csökkent. Különösen nagy esökkenést látunk

a különféle pléhedényeknél, szerszámoknál, szegeknél, drótáruknál és a patkóknál.

A bőrárúkból szintén meghaladta importunk a 3 milliárd koronát és e jelentékeny összegnek hétnyolcada a cipőkre jut. Cipőkből való behozatalunk az előző évhez képest mintegy 20%-kal csökkent és különösen jóval kevesebbet szereztünk be a cseh-szlovák gyáráktól, míg fokozott, majdnem kétszeres behozatalunk volt a német gyárákból.

Finomított ásványolajokból az előző évinél nagyobb mennyiséget hoztunk be. Behozatalunk nagy része ez évben is Romániából és Lengyelországból származott és a 2.8 milliárd koronát kitevő behozatali összeg majdnem két-kétötöd részben a benzin és kenőolaj, egyötöd részben pedig az égőolaj között oszlott meg.

A mű- és hangszereknél is a másfél milliárd koronát meghaladta a behozatal értékösszege és a különféle műszerekből jóval többet hoztunk be, mint az előző évben, különösen emelkedett importunk mérlegekből és órákból.

Az üvegárúknak rohamos áremelkedésével kapcsolatos, hogy az üvegipari termékekért is majdnem másfél milliárd koronát fizettünk a külföldnek, mert behozatalunk mennyisége az 1921. évi 145 ezer q-ról 110 ezer q-ra szállott le. Jelentékenyen csökkent a közönséges palackokból való importunk, mintegy 20%-kal volt kisebb fuvott és öblösüvegekből, 10%-kal pedig a tükör- és táblaüvegből való behozatalunk. Az üvegipar termékeiből való behozatalunk 1922-ben is főleg cseh-szlovák és osztrák gyártmányokból állott s az áruk származása szempontjából csak annyiban van eltérés, hogy a német piacokról mintegy két és félszer annyit hoztunk be, mint az előző évben.

Konfekcionált árukból az előző évhez képest szintén csökkent a behozott mennyiség és az 1.6 milliárd koronának jelentékeny része fehérneműekre, kész férfi- és női ruhákra jut. A kaucsukipar termékeiből az előző évi mennyiségnél mintegy 30%-kal többet hoztunk be s az 1.3 milliárd koronát tevő behozatali értékösszegben a pneumatikéért fizetett félmilliárd korona emelkedik ki. Félmilliárd koronánál nagyobb behozatalunk volt még a gyógy- és illatszerekből, a gyújtószerekből, az agyagárúkból és az élelmezési ipar körébe tartozó kész termékekből. Ez utóbbi csoport behozatali értéke 1.3 milliárd koronát tett s az import értéke csekély kivétellel a cukor és rizs között oszlik meg.

Az ipar termékei körébe tartozó félgyártmányok közül nagy értékösszegekkel a faipari félgyártmányok (7.2 milliárd), a kikészített bőrök (7 milliárd), a vatták és fonalak (5.6 milliárd), félgyártmányok vashól (2.1 milliárd) szerepelnek. A textilipar félgyártmányaiból az

előző évinél jóval többet hoztunk be, ami az ország termelése szempontjából örvendetes, mert az importnak ez az emelkedése a szövő- és kötszövő iparunk fejlődésére mutat. Jelentékenyen emelkedett a faipari fegyártmányokból való behozatalunk is, az előző évi 1.4 millió q-ról 4.3 millió q-ra, különösen azáltal, hogy rendkívül fokozódott az import a Romániához csatolt elszakított magyar területekről. Gazdasági életünk szempontjából ez importot nem tarthatjuk károsnak, mert belföldi fakészleteink hiányában e fegyártmánynál majdnem teljesen a külföldre vagyunk szorulva és épületeink rekonstrukciója szempontjából szükséges faanyagunk az ország területére való mielőbbi behozatala kívánatos.

Kikészített bőrökből való behozatalunk az előző évhez képest némileg csökkent és importunkban ez évben is osztrák, cseh-szlovák és német fegyártmányok szerepelnek, viszont teljesen megszűnt az olasz import. Bőriparunk szempontjából e nagy importot csak károsnak lehet minősíteni, valószínű azonban, hogy ez az import is csökkenni fog, mert a nyersbőrök kivitelének korlátozása lehetővé teszi a belső termelésnek jelentékeny emelkedését. Nyersbőrökből való kivitelünk ugyanis, mely az 1921. évben még a 35 ezer q-t meghaladta, az 1922. év első felében 20 ezer q-t, a második felében pedig már csak 4 ezer q-t tett.

A bányászat és kohászat termékeihez tartozó nyersanyagok közül a behozatali értékösszegnek legjelentékenyebb része, 11.7 milliárd korona a szénfélékre esik, és pedig 8.4 milliárd a kőszénre, 2.8 milliárd a pirszénre, a fennmaradó összeg pedig a barnaszén és a brikett között oszlik meg. Kőszénbehozatalunk az előző évi mennyiségnél jóval nagyobb volt s az 1921. évi 3.6 millió q-ról 6 millió q-ra emelkedett. Kőszénbehozatalunk legnagyobb része 2.3 millió q Franciaországból, 1.5 millió q Lengyelországból és 1.4 millió q Németországból érkezett, a fennmaradó mennyiséget pedig a cseh-szlovák bányák szolgáltatták. Valamivel kisebbedett pirszénbehozatalunk mennyisége, amely az előző évi 1.6 millió q helyett 1.3 millió q-t tett. Vasolvasztóink ez évben is Cseh-Szlovákiából, Nagy-Britanniából és Németalföldről szereztek be e nélkülözhetetlen nyersanyagot. Jelentékenyen csökkent barnaszénbehozatalunk és jóval kevesebbet hoztunk be brikettből is. Széneken kívül még egy milliárd koronánál nagyobb összeget, 1.2 milliárd koronát fizettünk a vasércékért, amelyek tulnyomólag a Cseh-Szlovákiához tartozó elszakított magyar területekről érkeztek kohóinkba. Vasércimportunk 1.4 millió q-val majdnem kétszeresét tette az előző évi behozatalnak. Sóbányáink elvesztése folytán ez évben is jelentékeny összeget, több mint félmilliárdot fizettünk a külföldről behozott sóért és a be-

hozott mennyiség a múlt évi 650 ezer q-val szemben 1.1 millió q-t tett s több mint kilenczted részben Németországból származott.

A kohászati körébe tartozó gyártmányok behozatala a nyersvas és egyéb nem nemes fémek között oszlik meg. A nyersvasból és ócska-vasból importunk 2 milliárd koronát tett. A behozott mennyiség vasgyáraink nagyobb foglalkoztatása folytán az előző évi 116 ezer q-ról 553 ezer q-ra emelkedett. Behozatalunk fele Németországból érkezett és jelentékenyebb mennyiségű ócskavasat kaptunk Nagy-Britanniából, míg nyersvasat Cseh-Szlovákiából és a Romániához csatolt elszakított magyar területekről. Fém- és gépgyárainknak erősebb foglalkoztatását bizonyítja nyersfémekből való rendkívül emelkedett behozatalunk. A kohászat e termékeiért majdnem 5 milliárd koronát fizettünk a külföldnek. Behozatalunk, mely az 1921. évben 24 ezer q-t tett, 1922-ben 116 ezer q-ra szökött fel és a behozott mennyiségben legjelentékenyebb szerepe a vörösréznek, a horganynak és az ólomnak van. A fémipar e nyersanyagait első sorban Németországból, másodsorban az Észak-amerikai Egyesült-Államokból, Lengyelországból, Ausztriából és Cseh-Szlovákiából szereztük be.

A mező- és erdőgazdaság körébe tartozó nyersanyagokból, amelyekért 22.8 milliárd koronát fizettünk a külföldnek, 5.2 milliárd koronával részesednek a különbéle élelmezési cikkek, amelyekből kimagaslik 1.7 milliárd koronával az amerikai származású disznózsir, 1.5 milliárd koronával a nyerskávé. Kivételesen nagyobb összeget tett 216 millió koronával a burgonyaimport, amely Budapest lakossága ellátásának biztosítása szempontjából az ősszel Cseh-Szlovákiából érkezett. A mezőgazdaság és ipar részére szolgáló nyersanyagok közül, amelyeknek behozatali értéke a 17.6 milliárd koronát érte el, legnagyobb értékösszeggel szerepel a nyersfa (6.5 milliárd korona), a nyersdohány (2.3 milliárd korona), a nyersjuta (1 milliárd korona), a nyerspamut (939 millió korona), a búza (677 millió korona), száritott katánggyökér (674 millió korona). Nyersfabehozatalunk, melynek több mint kétharmadát a tűzifa tette, az előző évhez képest jelentékenyen emelkedett. E faszállítványok 1922-ben is úgy, mint az előző évben, főleg az elszakított magyar területekről származtak s a forgalom csak annyiban tolódot el, hogy míg 1921-ben a behozott mennyiségnek kétharmada származott cseh-szlovák területről, addig 1922-ben a behozatalnak mintegy kilencztedede a Romániához csatolt elszakított magyar területekről érkezett hozzánk. Dohányjövédékünk is az előző évi mennyiségnek több mint kétszeresét szerezte be külföldről, főleg Franciaországból, Bulgáriából és Németalföldről. A hazai pamutipar fejlődésére mutat nyerspamutból való fokozott behozatalunk, mely az 1921. évi 8 ezer

q-ról 22 ezer q-ra emelkedett. Jutabehozatalunk 54 ezer q-val körülbelül az előző évi színvonalon marad, az eredmények ez iparágban is a termelés növekedését mutatják, mert a nyugatmagyarországi részek elszakítása folytán egy nagy feldolgozó telepet veszítettünk el. Hazai malmaink a kikészítési eljárás céljaira jelentékenyebb mennyiségű bolgár és amerikai búzát hoztak be s ezzel van összefüggésben buzaimportunknak kivételes nagysága. A pótkávégégyártás felkarolásának tudandó be, hogy pótkávébehozatalunk jelentékenyen visszaesett s a pótkávé fontos nyersanyagának a katánggyökérnek behozatala az előző évi 16 ezer q-ról 39 ezer q-ra emelkedett.

Mezőgazdasági termelésünk erős hanyatlásával és az 1922. évi kedvezőtlen terméseredményekkel van összefüggésben az, hogy *kivitelünkben* is az ipar körébe tartozó gyártmányoknak van legnagyobb részesedésük. E csoport részesedési hányadát erősen megduzzasztja az, hogy a malomipari termékeket, és más mezőgazdasági késztermékeket is e tétel alá foglalja külkereskedelmi statisztikánk, mert e cikkek egyedül majdnem 21 milliárd koronát tesznek. Ha ezeket a cikkeket, mint a tulajdonképeni mezőgazdasági termelésnek termékeit, e csoportból kiválasztjuk, a részesedési arány jelentékenyen csökken. A gyártmányok csoportjából 1 milliárd koronánál nagyobb kivitelünk a következő ipari csoportoknál volt:

	millió korona	%
Élelmezési ipar	20.765	44.7
Gép- és elektrotechnikai ipar	10.925	23.5
Vasipar	2.838	6.1
Textilipar	2.795	6.0
Járművek	1.971	4.2
Faipar	1.339	2.9
- Kaucsukipar	1.119	2.4
Vegyészeti ipar	1.009	2.2

Az élelmezési és élvezeti cikkeknel legjelentősebb tétel 18 milliárd koronával a buza- és rozsliszt s e mellett jelentékeny tétel exportunkban a szalámi 1.1 milliárd koronával, a fennmaradó rész a többi élelmezési és élvezeti cikkek között oszlik meg. Nagyobb összeget a szeszfélekért (545 millió koronát), főzelék- és gyümölcskonzervekért (282 millió koronát), kenyér- és süteményfélekért (235 millió koronát) kaptunk. Lisztkivitelünk az 1921. évhez képest elég jelentékeny emelkedést mutat. Az 1921. évben kivitt 1.3 millió q helyett 1922-ben 1.6 millió q lisztet sikerült a külföldi piacokon értékesíteni. A kivitt mennyiségek tulnyomórésze az 1922. év első felére esett, amely időszakban még exportunkban érvényesültek a búzából és rozsból való 1921. évi kedvezőbb terméseredmények. Az 1922. évi terméseredmények,

melyek a buzánál és rozsnál jóval az előző évi alatt maradtak, tükröződnek vissza a második félév exportjában. Az év első hat hónapjában ugyanis lisztkivitelünk 966 ezer q-t tett, az év második felében pedig csak 661 ezer q-t. Külföldi piacainkban változás nem igen állott be, számottevő lisztpiacaink ebben az évben is Ausztria és Cseh-Szlovákia voltak csak.

A gép- és villamossági ipar jelentékeny kiviteli összegéből 1 milliárd koronánál nagyobb összeg jutott a javítás után Jugoszláviába és Lengyelországba visszaküldött gőzmozdonyokra (1.140 millió korona), tulnyomólag Jugoszláviába, Romániába és Bulgáriába szállított mezőgazdasági gépekre (1.432 millió korona), fejlett villamossági iparunk által gyártott dynamókra, transzformátorokra (1.274 millió korona), a világ minden részébe szállított villamos izzólámpákra (1.521 millió korona) és tulnyomólag a Balkánra irányuló különféle villamos készülékekre és berendezésekre (2.269 millió korona). Gépiparunk fejlődését és külföldön való versenyképességét bizonyítják az 1922. évi külkereskedelmi eredmények, mert mondhatjuk, hogy kivétel nélkül mindazokból a gépekből, amelyeknek gyártására hazai telepeink be vannak rendezve, jóval többet sikerült a külföldön elhelyezni, mint az előző évben. Különösen nagy emelkedést mutatnak a különféle mezőgazdasági gépek, amelyekből az előző évi 34 ezer q-val szemben 84 ezer q-t sikerült a külföldön elhelyezni, továbbá a malomipari gépek, amelyeknek exportja 9 ezer q-ról 29 ezer q-ra emelkedett.

Vasárunkból kivitelünk az előző évinél jóval nagyobb méretű volt és exportunknak több mint fele Romániába irányult. A fennmaradó hányad pedig kisebb kivétellel Jugoszláviába, Ausztriába és Bulgáriába szállított. Jelentékenyebb összegekkel részesedtek vasáruexportunkban a sín és sinmegerősítő eszközök, vasuti kocsialkatrészek és tengelyek, mezőgazdasági és ipari szerszámok, szegek és csavarok, s a pléhárak.

A textilipar gyártmányai exportértékének több mint felét a pamutárak tették és a másfél milliárd korona értékű kivitelből tulnyomórész a pamutszöveteknek jut. A pamutszöveteket csekély kivétellel Ausztriába és Romániának Magyarországtól elszakított területeire szállítottuk. A járművek csoportjában kimagasló szerep jut 1.7 milliárd koronával azoknak a vasuti kocsioknak, amelyeket hazai gyártelepeink román és bolgár megrendelésre készítettek, továbbá jugoszláv számlára javítás után oda visszaküldöttek.

A faárak exportjában 852 millió koronával a butorok emelkednek ki. Butorkivitelünk az előző évhez képest mintegy 50%-kal gyarapodva 22.680 q-t tett és a kivitt mennyiség nemcsak a szomszédos álla-

mokba, hanem Európa nyugati piacaira is irányult. Kaucsukárúkból való kivitelünk az előző évi mennyiségnek szintén több mint kétszeresét tette és első sorban Romániába és Jugoszláviába irányult, de kisebb mennyiségekkel a nyugati piacokat is, sőt az Északamerikai Egyesült-Államokat is felkereste.

A vegyészeti gyártmányokból az enyv és keményítő azok a termékek, amelyekért egynegyed milliárd koronánál többet kaptunk a külföldtől. Mindkét vegyészeti termékből az előző évi mennyiségnél jóval többet exportáltunk. Enyvből a kivitt mennyiségnek fele a német piacokra, azonkívül főleg Nagy-Britanniába, Olaszországba és Franciaországba irányult. Keményítőkivitelünknek pedig mintegy egyharmada az osztrák piacokat kereste fel, egyharmada Németországba irányult és a fennmaradó hányadban főleg Nagy-Britannia és Lengyelország részesedett. A fentebb fel nem sorolt iparágak termékeiből kisebb méretű volt az export s egynegyed milliárd koronánál nagyobb kivitelünk volt még a gyógy- és illatszerekből, továbbá a kefekötő és szitakötő árukból, agyagárukból, fémárukból, mű- és hangszerekből.

Az ipar termékei körébe tartozó félgyártmányok közül exportunkban jelentős szerepe a fonaloknak és a kikészített bőröknek volt. A fonaloknak majdnem két milliárd koronát tevő kiviteléből 1.8 milliárd koronával részesedtek a selyemfonalak, melyeket fonodáink első sorban Ausztriában, másodsorban Németországban, Olaszországban és Svájcban helyeztek el. A kikészített bőrökből exportunk 1.7 milliárd koronát tett s a kivitt mennyiség majdnem kétszeresét tette az előző évi exportnak. Az export a különféle piacok között meglehetősen megoszlik, legnagyobb mennyiségek Ausztriába, Jugoszláviába, Romániába, Bulgáriába és Olaszországba kerültek, de nem jelentéktelenek azok a szállítványok sem, amelyek Európa nyugati piacait keresték fel. E két félgyártmányon kívül még yasból és fémekből való félgyártmányokat vittünk ki 1.7 milliárd korona értékben és 825 millió korona értékű zsiros olajat exportáltunk. Olajexportunk mintegy 40%-kal gyarapodott az előző évhez képest és túlnyomólag az Ausztriába szállított napraforgómagolaj és repceolaj tette.

A bányászat és kohászat termékei körébe tartozó árukból kivitelünk 2.3 milliárd korona értéket képviselt és az export első sorban amely a Jugoszláviába jóvátétel címén szállított kőszénre esett.

A mezőgazdasági termékek körében természetesen a nyersanyagok dominálnak és pedig az élelmezési és élvezeti cikkekre esett 18.2 milliárd, míg a mezőgazdaság és ipar céljaira szolgáló nyersanyagokra 12.5 milliárd korona. Az élelmezési és élvezeti cikkek kiviteli értékéből több mint 10.2 milliárd korona a vágóállatokra esett, amelyeknek

kivitele az előző évhez képest jóval emelkedett. Szarvasmarha-exportunk 7.7 milliárd koronát képvisel és a külföldre kivitt 110 ezer szarvasmarhából 81 ezer Ausztriába, 13 ezer Németországba, 7 ezer drb pedig Cseh-Szlovákiába szállított. Szarvasmarhakivitelünk javarésze az év első felében irányult a külföldi piacokra, az év első hat hónapjában ugyanis 71 ezer szarvasmarha hagyta el az ország határát. Sertéskivitelünk 2.3 milliárd korona értékét képviselt és az export első sorban Ausztriába, azután Cseh-Szlovákiába és Németországba irányult. Egy milliárd koronánál nagyobb értékben exportáltunk még leölt baromfit, tulnyomólag Nagy-Britanniába és Svájcba, 1.7 milliárd korona értékben tojást elsősorban Svájcba, azután Németországba és Franciaországba s kisebb mennyiségben Nagy-Britanniába és Ausztriába. Friss- és elkészítetthus kivitelünk a 2 milliárd koronát valamivel meghaladta, számottevő exportunk Ausztriába és Olaszországba volt. Ugy az élőállatokból mint a leölt baromfóból, tojásból és a friss és elkészített húsból kivitelünk az előző évhez képest jelentékenyen emelkedett. A többi élelmezési cikk közül a friss főzelékből és gyümölcsből haladta meg egyenként kivitelünk értéke a fél milliárd koronát. Gyümölcsért ugyanis a kajszinbaracknak nagyobb tömegben való szállítása folytán 630 millió koronát, míg a friss főzelékért, főleg a vöröshagymáért és uborkáért 521 millió koronát kaptunk a külföldtől.

A mezőgazdaság és ipar részére szolgáló nyersanyagok közül 1 milliárd koronánál nagyobb értéket tett a toll, a gyapju, a ló és a nyersdohány exportja. Tollat úgy, mint az előző évben tulnyomólag a német piacokra szállítottunk és kisebb mennyiségek kerültek a cseh-szlovák és osztrák piacokra. Kivitelünk mennyisége körülbelül 20%-kal emelkedett. Gyapjukivitelünk 2.5 milliárd korona értékben első sorban Németországba és Cseh-Szlovákiába irányult, a fennmaradó hányad pedig Románia, Ausztria, Lengyelország és Olaszország között oszlott meg; a kivitt mennyiség mintegy egyharmaddal volt kisebb, mint az előző évben. A külföldre szállított lovakért 1.5 milliárd koronát kaptunk és mintegy 13 ezer darabból álló exportunknak több mint egyharmada irányult Olaszországba, 4.100 darab Ausztriába, a többi pedig a szomszédos államok és Nyugat-Európa piacai között oszlott meg. Nyersdohányból az előző évi mennyiségnek majdnem háromszorosát sikerült elhelyezni a külföldi piacokon és a kivitt mennyiségnek zömét, mintegy 20 ezer métermázsát Cseh-Szlovákia vett át, a többi pedig csekély kivétellel Ausztriába és Olaszországba irányult. Egyenként fél milliárd koronánál nagyobb értékű kivitelünk volt még a nyersbőrökből (522 millió korona), zabból (735 millió korona), olajosmagvakból (579 millió korona), különféle heremagvakból (531 millió korona).

A mezőgazdaság körébe tartozó kész termékekért a külföldről kapott 3.7 milliárd koronában 3.6 milliárd koronával borexportunk részesedett. Az 1922. évben kivitt mennyiség 865 ezer q-t tett, s mintegy 240 ezer q-val haladta meg az előző évi exportunkat. Az 1922-ben külföldre szállított bornak is tulnyomó része, 690 ezer q az év első felében hagyta el az ország határát. Borainkat 1922-ben is első sorban az osztrák, azután a cseh-szlovák piacok vették át, de jelentékeny mennyiséget, 67 ezer q-t tudtunk a svájci piacokon is elhelyezni.

Külkereskedelmi eredményeink részletesebb vizsgálata után tehát megállapíthatjuk, hogy 1922. évben az előző évhez képest behozatalunkban a legtöbb iparcikknél bizonyos csökkenés, viszont a legfontosabb ipari nyersanyagoknál és segédanyagoknál emelkedés észlelhető. Kivitelünkben legfontosabb exportcikkeinknek, mint a lisztnek, vágóállatoknak és a bornak emelkedése mellett fokozott kivitelt látunk különösen a gépipari és vasipari gyártmányokból.

Külkereskedelmi forgalmunk az 1922. évben is a legélénkebb volt a szomszédos Ausztriával és Cseh-Szlovákiával. Mindkét állammal szemben külföldi árucserénk 1922-ben is erősen passzív volt. Passzív volt azonban külkereskedelmi mérlegünk a többi államokkal szemben is és csak egyedül Jugoszlávia volt az az állam, amellyel szemben kivitelünk értéke 5.3 milliárd koronával meghaladta a behozott áruk értékét. Külforgalmunk és külkereskedelmi mérlegünk azokkal az államokkal, melyekkel élénkebb árucserét folytattunk, a következőképen alakult:

	Behozatal	Kivitel	Behozatali többlet	Kiviteli többlet
	millió koronákban			
Ausztria	47.971.3	34.666.9	13.304.4	—
Cseh-Szlovákia	39.586.7	13.692.5	25.894.2	—
Románia	11.926.9	10.432.3	1.494.6	—
Jugoszlávia	3.704.3	9.010.0	—	5.305.7
Németország	27.643.7	8.340.2	19.303.5	—
Svájc	2.525.7	2.440.3	85.4	—
Olaszország	4.620.9	3.891.8	729.1	—
Franciaország	4.264.1	1.027.8	3.236.3	—
Nagy-Britannia	5.169.7	1.630.3	3.539.4	—
Németalföld	3.826.4	667.3	3.159.1	—
Lengyelország	7.282.9	2.272.7	5.010.2	—
Észak-Am. Egy.-Államok	3.555.4	216.0	3.339.4	—
Egyéb országok	4.144.9	2.829.3	1.315.6	—
Összesen:	166.222.9	91.117.4	75.105.5	—

Az 1921. évhez képest behozatalunkban Ausztria és Cseh-Szlovákia részesedése kisebbedett, míg az előző évinél nagyobb hányaddal

részesedett Románia, Jugoszlávia, Németország, Lengyelország és az Északamerikai Egyesült-Államok.

Ausztriának részesedési aránya, mely az 1921. évi behozatalban 37.7% volt, 1922-ben 28.9%-ra szállott alá. A esökkenés oka, hogy az osztrák ipar termékeiből az előző évi mennyiségnél általában véve kevesebbet importáltunk, így különösen súlyodt a pamutszövetek behozatala 58 ezer q-ról 41 ezer q-ra, a különféle vasárúk importja 106 ezer q-ról 49 ezer q-ra, gépek és készülékek importja 49 ezer q-ról 31 ezer q-ra. A pamutfonalakból, papiros- és papirosárúkból, a nyersfémekből és nyersvasból viszont jelentékenyebb volt az 1922. évi import, mint az előző évben behozott mennyiség. Cseh-Szlovákiának részesedése az 1921. évi 29.3%-ról 1922-ben 23.8%-ra hanyatlott. A cseh-szlovák importnál legjelentékenyebb a hanyatlás a nyers és megmunkált fánál, a szénél, gyapjuszöveteknél, cipőknél, a papirosnál és papirosárúknál s a vasárúknál; e cikkek importjának hanyatlását nem tudta ellensúlyozni a pamutszövetek importjában jelentkező elég jelentékeny emelkedés, e textilárúkból ugyanis az 1921. évi 39 ezer q helyett 51 ezer q-t importáltunk. Fokozottabb volt még behozatalunk a cseh-szlovák piacokról pamutfonalakból, gépekből és készülékekből, kikészített bőrökből, finomított cukorból, szárított katánggyökérből és vasércből is, s jelentékeny volt a kivételes burgonyaimport. Romániának részesedési hányada importunkban az 1921. évi 3.5%-ról 7.2%-ra emelkedett. A behozatalnak emelkedése tulnyomó részben az erősen megnövekedett faimportnak tulajdonítható, amely az 1921. évi mintegy 3 millió q-ról körülbelül 11.7 millió q-ra emelkedett. Az előző évinél nagyobb mennyiséget importáltunk még faszénből, barnaszénből, mész-kőből és szódából, míg a vágó- és igásállatokból behozatalunk jelentékenyen esökkent. Jugoszláviának részesedése a behozatalban 1921-ben az 1%-ot sem érte el, az 1922. évben pedig 2.2%-ot tett. Az importnak növekedése a nyers- és megmunkált fa, barnaszén, kénkovand, vasérc, nyersvas, szóda és nyers fémek behozatalának emelkedésével van összefüggésben és jelentékenyen emelték az importot azok a gőzmozdonyok és vasuti kocsik, amelyek hazai ipartelepeinkre javítás céljából érkeztek.

Németországnak részesedése importunkban az 1921. évi 13% helyett 16.6%-ot tett. A német piacokról beszerzett legtöbb cikknek fokozottabb importját látjuk, s különösen jelentékenyen emelkedett a papiros, textilárúk, a nyersvas, nyers fémek, trágyások, különféle festékek, gépek és készülékek behozatala. Egyébként a német importnak kiemelkedő mozzanata, hogy szénbehozatalunk, mely 1921. évben 2.4 millió q-t tett, 1.5 millió q-ra esökkent és a német piacokon vasfél-

gyártmányokból az előző évi mennyiségnek felét sem szereztük be. Olasz importunknál is csökkenést látunk és e csökkenést az okozta, hogy 1922-ben az olasz piacokról jóval kevesebb textilárut, déligyümölcsöt, ként, kikészített bőrt szereztünk be, mint az előző évben és jelentékenyen kevesebb érkezett az olasz rizsből is. A többi államnak részesedési hányada az előző évhez képest kivétel nélkül nagyobb. Lengyelországból jelentékenyen több kőszén és ásványolajat hoztunk be, mint az előző évben, 1922-ben kőszénbehozatalunk az 1.5 millió q-t meghaladta, ásványolajbehozatalunk pedig elérte a 400 ezer q-t. E nyersanyagokon kívül fokozott importunk volt még paraffinból, nyers horganyból, s jóval nagyobb mennyiséget tettek a javításba érkező gőzmozdonyok. A németalföldi behozatalunkban nyersdohányon, fogyasztási cukron, rizsen és kávéon kívül jelentékeny mennyiségű pirszén érkezett. Az Északamerikai Egyesült-Államokból eredő importunknak jelentékeny részét a disznósír tette s ezenkívül nagyobb tételben érkezett buza, nyerspamut és nyersvörösréz. Svájcból, Franciaországból és Nagy-Britanniából különféle ipárcikkek hoztunk be. A francia importban 2.3 millió q-val emelkedik ki a kőszén behozatala és félmilliárdnál nagyobb értéket képviseltek az innen érkező dohányszállítmányok. Az angol importban 174ezer q-t tett a pirszén behozatala és a 6.304 q-t tevő angol gyapjuszövetekért 3.1 milliárd koronát fizettünk. Végül behozatalunk jelentékenyebb volt Brit-Indiából és Bulgáriából, előbbiből nyers juta és rizs, utóbbiból buza, tengeri és nyersdohány voltak a főimporteik.

A kivitelnél az egyes országok részesedésében jóval nagyobb eltolódásokat látunk az 1921. évhez képest, mint a behozatalnál. Különösen jelentékeny az osztrák piac részesedésének csökkenése. Ausztria kivitelünkben az 1921. évben 53%-kal részesedett, az 1922. évi exportunkban részesedése 38%-ra hanyatlott. Az osztrák piacokra az 1922. évben is elsősorban lisztet, vágó- és igásállatokat és bort exportáltunk. Mind a három eikkből nagyobb mennyiséget vittünk ki, mint az 1921. évben. E három terméken kívül jóval több friss és elkészített húst, nyersdohányt, tejet, szeszt, malátát, zsirosolajat és cementet sikerült értékesíteni az osztrák piacokon. Jelentékeny visszaesést elsősorban a nyersbőr, gyapju és bab exportjában, másodsorban pedig a különféle gabonaneműek, hagyma, burgonya, tojás és toll kivitelében látunk. Cseh-Szlovákia részesedése exportunkban alig változott s részesedési hányada az 1921. évi 16%-kal szemben az 1922. évben 15%-ot tett. Cseh-Szlovákiába irányuló kivitelünkben első helyen szintén a lisztet, vágó- és igásállatokat és a bort látjuk, s a boron kívül az 1921. évhez képest jóval többet sikerült exportálni. Jelentékeny emelkedést látunk

a nyersdohány és az elkészített husféléknek exportjában, míg a vasérenél, a nyersbőröknél és a gyapjunál elég hatalmas a csökkenés.

Jugoszlávia és Románia azok a szomszédos államok, amelyek felé kivitelünk az 1922. évben különösen megélénkült. Romániának részesedése kivitelünkben az 1921. évi 4.9%-ról 1922-ben 11.4%-ra, Jugoszláviáé pedig 4.7%-ról 9.9%-ra emelkedett. Kivitelünk emelkedését a Romániába irányuló textilárúknál és egyéb iparcikkeknel majdnem kivétel nélkül látjuk s különösen erősen fokozódott az export vasfélgyártmányokból, vasárúkból, fémfélgyártmányokból és gépekből. Így vasfélgyártmányokból az 1921. évi 24 ezer q helyett 93 ezer q-t tett a kivitel, vasiparunk készgyártmányaiból az 1921. évi 20 ezer q helyett 75 ezer q-t tudott elhelyezni a román piacokon, de a legszebb fejlődést gépiparunk mutatja, amelynek az 1921. évi 13 ezer q helyett 53 ezer q-t sikerült elhelyezni, ezenkívül villamosgépekből 8.650 q-t exportáltunk, majdnem négyszeresét az előző évi mennyiségnek. Jugoszlávia felé a jóvátétel címén odaszállított köszéneken és vágóállatokon kívül különösen fokozódott a gépek- és készülékekből való kivitelünk, amely az 1921. évi 29 ezer q helyett 127 ezer q-t tett. A gépkivitelből mintegy 53 ezer q-t a javítás után visszaküldött gőzmozdonyok tettek. Jelentékeny értéket képviseltek 1922-ben még a javítás után visszaküldött vasuti kocsik is. Általában véve fokozott exporttal találkozunk a legtöbb cikknél és különösen kiemelendő, hogy vasgyártó telepeinknek sikerült az 1921. évi 5.000 q-t valamivel meghaladó exportot 39 ezer q-ra emelni s ezenkívül majdnem 25 ezer q vasfélgyártmányt a piacokon értékesíteni.

Németországnak részesedési aránya exportunkban 9.2%-kal alig változott. A főleg élelmezési cikkből, továbbá vágó- és igásállatokból álló kivitelünk mellett 1922-ben is az ágytoll, a gyapju és a nyersbőrök voltak a legfontosabb exportcikkeink. Kisebb az emelkedés az Olaszországba irányuló exportunknál, mely 1922-ben összes kivitelünkben 4.3%-kal részesedett. Fokozottabb kivitelünk volt az olasz piacokra malátából, vágó- és igásállatokból, baromfiból, friss és elkészített húsból, szeszből, de néhány iparágunknak is, így különösen gépiparunknak és vegyészeti iparunknak sikerült termékeiből jóval többet elhelyezni 1922-ben, mint az előző évben.

A többi államok közül még számottevő volt az export Svájcba, mely főleg tojásból, leölt baromfiból, borból, malátából, lovakból, selyemfonalakból és villamos izzólámpákból állott. Lengyelországba túlnyomólag friss gyümölcsöt, nyersbőrt, gyapjut, gépeket és készülékeket (főleg javítás után visszaküldött gőzmozdonyokat); Nagy-Britanniába főleg leölt baromfit, hagymát, tojást, kötélverőárukat és enyvét

vittünk ki. Egy milliárd koronát meghalad még a francia export, mely főleg megmunkált fából, vágó- és igásállatokból, tojásból és nyersbőrből állott.

Külföldi árucserénkek országok szerinti megoszlásában, mint rendkívül érdekes és gazdasági életünk jövő fejlődésének szempontjából igen fontos momentumként ki kell emelnünk azt, hogy a Magyarországtól elszakított területekkel lebonyolított árucserénknél 1922-ben a behozatal részesedése 16%-kal az előző évi színvonalon maradt, a kivitel részesedése azonban az előző évi 17.3%-ról 22.5%-ra emelkedett. Exportunk részesedésének emelkedése különösen ipari termelésünk szempontjából fontos, mert ez a fejlődés azt mutatja, hogy e területek iparcikkekből való szükségleteik fedezését továbbra is a megmaradó Magyarország gyári termeléséből óhajtják fedezni, a Cseh-Szlovákiához tartozó elszakított területekre főleg lisztet, bort és gépeket, a Romániához és Jugoszláviához tartozó elszakított területekre tulnyomóan iparcikkeket és pedig elsősorban vasárukat és gépeket szállítottunk.

Külkereskedelmi forgalmunk 1922. évi eredményeiben kétségtelenül az ország gazdasági fejlődésének jeleit látjuk. Mezőgazdasági termelésünk fejlődését mutatja az év első felében szépen megindult export, melyet sajnos a tavaszi szárazság okozta kedvezőtlen természet eredmények folytán az év második felében nem tudtunk fenntartani. Ipari termelésünk fejlődésének jelei tükröződnek vissza a külföldi készgyártmányok importjának csökkenésében, a nyersanyagok behozatalának növekedésében, végül a külföldre szállított iparcikkek mennyiségének gyarapodásában. E kedvező jelek mellett koronánknak a nemzetközi árucserénkben a külföldről importált és a külföldre exportált áruknek egyenlőtlen alakulása indító okai külkereskedelmi mérlegünk még mindig igen kedvezőtlen alakulásának. E szomorú és az ország gazdasági és pénzügyi helyzete szempontjából káros tényezőt csak a termelés fokozásával és a fogyasztásban igényeink korlátozásával sikerült leküzdeni. A termelői és kereskedői köröknek épp ezért karöltve kell eljárni abban a törekvésben, hogy termelési feleslegeinket a legkedvezőbb időben értékesíthessék, a fogyasztó közönségnek pedig — igényeinek általános korlátozásán kívül — a belföldi iparcikkeknek használatával is be kell érnie, s így a kereskedői köröket a külföldi iparcikkek beszerzésének korlátozására kell kényszerítenie. Külföldi árucserénk ez esetben önként fog javulni, ami koronánknak a nemzetközi pénzpiacon való emelkedésével fog járni, mert külföldi árucserénk egyenlege — különösen az ország jelenlegi pénzügyi helyzetében — koronánknak a nemzetközi pénzpiacon való alakulására döntő befolyás-

sal van. Az 1922. év első három hónapjában ugyanis, amikor számításaim szerint külkereskedelmi forgalmunk mérlege gazdasági életünk súlyos megrázkódtatása óta első ízben volt aktív, koronánknak árfolyama is a nemzetközi pénziacon az 1921. év utolsó negyedéhez képest javult s az 1921. év utolsó három hónapjában 0.70 centimes átlagos árfolyamáról 0.73 centimere emelkedett. Sajnos azonban, hogy az év második negyedében, amidőn kivitelünk csökkenni és behozatalunk növekedni kezdett, koronánk is romlott s a korona hanyatlása majdnem szabályszerűen tartott lépést a passzivum emelkedésével.

Külföldi árucserénk részleteinek tanulmányozása után nekem, akinek hivatásánál fogva alkalma van az ország termelési viszonyaiba is alapos betekintést nyernem, szent meggyőződésem, hogy szeretett hazánk gazdasági rekonstrukciója, ami a trianoni békeszerződés által szűk határok közé szorított nemzetünk megerősödésének alapfeltétele, csak az egyes társadalmi rétegek harmonikus együttműködésével biztosítható.

Az országot érintő gazdasági kérdéseknél tehát az érdekelt köröknek saját érdekeik mellett mindig a köz érdekeit is szem előtt kell tartani. A fogyasztó közönségnek be kell látnia azt, hogy a termelés fokozásához az exportlehetőségek megnyitása nélkülözhetetlen, a termelő köröknek a belföldi árak megszabásánál a fogyasztóközönség fizetőképességét kell figyelembevenni, a kereskedői köröknek az import oly kereteivel kell beérni, melyet az ország valutáris helyzete megenged. E harmónikus együttműködés a legfőbb biztosíték arra nézve, hogy az országban már megkezdődött termelő munka még fokozottabb mértékben folytatódjék. A termelés emelkedésével önmagától fog ki-fejlődni az ország gazdasági élete szempontjából egy előnyös irányzat külföldi árucserénkben, amely lehetővé fogja tenni feleslegeinknek előnyös és kellő időben való értékesítését s a behozatalnak az ország lakosságának fenntartásához és gazdasági életének folytatásához nélkülözhetetlenül szükséges cikkekre való korlátozását.

Szabóky Alajos.

Küzdelem a tuberkulozis ellen.

A tuberkulozis ellen a küzdelmet újult erővel kell megindítani. Nagymagyarországnak is egyik legfájóbb sebe volt népességének nagy tuberkulozis mortalitása. Mennyivel égetőbb ez a seb ma, amikor olyan kevesen vagyunk! Csonkamagyarország részletes tuberkulozis statisztikája még nem készült el, de azt tudjuk, hogy míg 1920-ban és 1921-ben csaknem husz—husz ezeren haltak meg e betegségben, addig az 1922. év első háromnegyede e számot már csaknem elérte, úgy hogy az 1922. évi halálozási szám jóval nagyobb lesz, mint volt az előző két évben. Bár szörnyű a tuberkulozis pusztítása az egész országban, mégis igaza van Kovács Alajosnak, amikor leszögezi, hogy különösen a fővárosban megdöbbentő a gümőkór pusztítása. Budapesten a háboru előtt 3.6 gümőkór okozta halálozás esett 1000 lélekre, a háboru után ez az arány felszökött 4.6-re, ami azt jelenti, hogy majdnem minden 200-ik emberre rákerül a sor évenként. Még szomorubb kép tárul elénk, ha a budapesti kerületi munkásbiztosító pénztár statisztikai adatait vesszük szemügyre. Ez a statisztika azt mutatja, hogy

1916. évben az igényjogosult pénztári tagok közül	24.9%
1917.	25.4%
1918.	26.6%
1920.	27.8%
1921.	29.0%

volt gümőkóros.

A Pénztár munkaképtelen betegei közül

1916. évben	22.8%
1920. ..	32.6%
1921. ..	37.0% volt tudóvészes.

Ezek a számok az ipari munkásságra vonatkoznak, de hogy teljes tudatában legyünk annak, hogy mit jelentenek ezek a számok, tekintetbe kell vennünk, hogy Fáy Aladárnak már egy régebbi megállapítása

szerint Magyarországon a mezőgazdasági munkásság tuberkulózis halálozási aránya mindig nagyobb volt, mint az ipari munkásságé és minden valószínűség szerint nagyobb ma is.

De térjünk vissza arra a kétségtelenül megállapított szomorú tényre, hogy Csonkamagyarországon 1920-ban 20.000 ember halt meg tuberkulózisban. Ha a lakosság számát kerekén 7,500.000-nek vesszük, minden 100.000 lakosra 265 tuberkulózis haláleset jut. Ha Cornet után feltételezzük, hogy a tuberkulózisban elhaltak háromnegyedrésze a munkaképes életkorban volt s ha feltételezzük, hogy e munkabíró egyének egészségesen évente 300 napot dolgoztak volna s naponta megfelelően a mai kereseti viszonyoknak legalább 400 koronát megkerestek volna. kiderül, hogy a tuberkulózis miatt a magyar társadalom 1.6 milliárd korona munkabér veszteséget szenved. Hasonlóan, ha feltételezzük, hogy a tuberkulózisban szenvedő egyén gyógykezeltetése és táplálása családjának ma naponta 400 koronába kerül. s ez az összeg bizonyára jóval kevesebb a tényleges költségeknél, akkor kiderül, hogy a tüdővészések évi ellátásának költsége 2 milliárd 900 millió koronát tesz ki, ami azt jelenti, hogy e költség az ország minden lakosát 389 korona külön adóval terheli meg s jelenti pl. hogy egy öttagu családra ilyen alapon 1945 korona adó jut. De nem elegendő a halálozások számát tudnunk. A tényleges munkabérvesztést és a tényleges költségeket a megbetegedések száma adja meg. S ha egy halálesetre csak 5 manifest tuberkulózis megbetegedést számítunk, amely munkaképtelenséggel jár, a fenti számítást véve alapul, horribilis és mégis való számokat kapunk. Így a tényleges évi munkabér veszteség 8 milliárd koronát tesz ki s a tüdővészések ápolásának tényleges költségei 14.6 milliárdra rugnak, tehát a szegény, megcsontott magyar állam minden polgárát 1945 korona, egy öttagu családot pedig 9725 korona külön adózás sujt a népbetegség pusztulása miatt.

A helyzet tehát elrettentően sötét. S ha meggondoljuk, hogy a gazdasági viszonyok esetleges romlásával, a lakásnyomorúság és az aggasztóan fenyegető szénhiány folytán olyan családok is, amelyek különben 2—3 szobát laktak, egy szobába szorulnak majd, s a fertőzés veszélye még nagyobb lesz, a jövő képe ijesztően hat reánk. Hogy ettől az ijesztő képtől megszabaduljunk, cselekednünk kell.

Mielőtt azonban azt szögeznők le, hogy mi a teendő, nézzük egy pillanatra, mi történt eddig.

Nagymagyarországon volt két nagy tüdővész ellen küzdő társadalmi egyesület, mely fenntartott három szanatóriumot, az egyik egy, a másik 14 tüdőbeteg gondozó intézetet, volt több helyi jelentőségű egyesülés és állami támogatással fenntartott mintegy 50 gondozó inté-

zet, néhány, többé-kevésbé rosszul felszerelt kis tuberkulózis osztály egynéhány közkórházzal kapcsolatban, egyetlen állami szanatórium Algyógyon, végül az állami költségvetésbe fel volt véve valamelyes, annyira csekély összeg a tuberkulózis elleni küzdelem céljaira, hogy ezt felemlíteni is felesleges. És ez a szétforgácsolt akció párhuzamosan az általános higiénés viszonyok javulásával — mégis sokat produkált, mert hisz 1905-től 1914-ig vagyis 9 év alatt sikerült a tüdővész halálozások arányszámát 4.3-ról 2.9-re lecsökkénteni. Ma azonban a helyzet, amint fentebb is vázoltam, jóval rosszabb, mint volt a háboru előtt. A tüdőbeteg gondozó intézetek száma jóval kevesebb. Hiszen csak a tüdővész ellen küzdő József kir. herceg szanatórium-egyesület 14 dispensaire-je közül tizet rabolt el a trianoni béke. A kórházi osztályok száma is kevesebb. A szanatóriumok közül, eltekintve a rátrai magánintézetektől, csak egyet — az algyógyit — veszítettük el, de a megmaradtak nagy küzdelmet folytatnak a háboru s az idegen megszállás okozta anyag pusztulással, a folyton növekvő drágasággal, amely szinte létükben fenyegeti őket. Az első teendő tehát e társadalmi egyesületek talpraállítása és a nehéz viszonyok következtében, amikor az erőket szétforgácsolni nem lehet, ezek *egyesítése*. Ebbe az egyesített társadalmi szervbe kellene bekapcsolódnia az állam tuberkulózis elleni akciójának is. Sem a társadalmi szervek, sem az elszegényedett, kirabolt magyar állam nem tudna megküzdeni egyedül a tuberkulózissal. Hisz még a német szociáldemokratapárt is belátta, hogy a tuberkulózis elleni küzdelem más harci eszközöket igényel, mint pl. az a küzdelem, amely a heveny fertőző betegségek ellen irányul. Az állam ezekkel egyedül is megtudott küzdeni, de amíg 45 év előtt háromszor annyian haltak meg akut fertőző bajokban, mint tuberkulózisban, addig ma ez megfordítva van. Az a politikai párt, amely, a jótékony-ságot, mint az „osztályöntudatot narkotizáló“ valamit eddig mereven elutasította, ma már elismeri, hogy a tuberkulózis elleni küzdelemben a privát jótékony-sághoz az államnál sokkal jobban hozzáférő társadalmi szervekre is szükség van.

Vagyis: államnak és társadalomnak egy közös ligába kell egyesülniök a tuberkulózis ellen. Ennek a központi szervnek közelebbi összetételére ezuttal nem térek ki, mert az részletkérdés. Hangsúlyozom azonban, hogy nélküle eredményes munkát kifejteni nem lehet, hogy némileg hasonlítani kell a német Zentralkomitee zur Bekämpfung der Tuberkulose-hoz, hogy az állami akciónak is ebbe kell bekapcsolódnia és minden tuberkulózis elleni ténykedésnek ezen szerv útján kell történnie.

Ennek a szervnek feladata lenne már most megállapítani és

keresztülvinni mindazt, amire a tuberkulózis elleni küzdelemben szükség van. Éveken át hosszú vita tárgya volt nemcsak nálunk, de mindenütt a külföldön is, hogy a tüdővész elleni küzdelemben a szanatóriumok fontosabbak-e avagy e dispenceaire-ek? Attól tartok, hogy ezen új szerv működésének első idejét is elkészerítenék ezek a viták, ha idejekorán le nem szögezik, hogy egyformán lényeges mind a kettő, azonban részint pénzkérdés, részint néplélektani szempontok szabják meg, hogy elsősorban melyikre helyezük küzdelmünkben a súlyt. Ha népünk psychéjét nézzük, akkor a nehezen kiirtható népszokások, a szemléltető oktatás nagy hatása, a nem könnyen fegyelmezhetőség szempontjából a szanatóriumokra kellene helyezni a súlyt. Eltekintve a szanatóriumok egyenesen gyógyító hatásától, eltekintve attól a legfontosabb hatásuktól, hogy a betegek mily nagy számánál válik ott a nyílt tuberkulózis zárttá — így pl. 1921-ben a debreceni Augusztaszanatóriumban a pozitív köpettel bíró betegek 32.8%-a, a gyulai József-szanatóriumban 26.7%-a szünt meg Koch-bacillusokat köpni s így terjeszteni a ragályt, — igen nagy jelentősége van hygienés befolyásuknak. A beteg megtanulja ott a rationális életmódot, a köpet fertőző jellegének számbavételét, ami hogy mit jelent nálunk, azt mindenki belátja, ha tudja, hogy oly országban, ahol évente 20—25.000 ember hal meg tüdővészből, ázzal kell számolnunk, hogy évente legalább 2-szer ennyi: azaz 50.000 beteg terjeszti maga körül a vészt. Ezzel szemben áll az a szomorú tény, hogy gazdasági nyomoruságunkban — új szanatóriumok építéséről beszélni sem lehet. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a régieket el kell hanyagolni — sőt ellenkezőleg, azokat fejleszteni kell. Fejlesztésüknek egyrészt abban az irányban kell megtörténnie, hogy minél több beteget tudjanak felvenni, hisz meglévő intézetek bővítése jóval kevesebbe kerül, mint újak létesítése és ennek annál is inkább meg kell történnie, mert a középosztály, amelyben pedig ma erősebben pusztít a gümőkór, mint azelőtt — képtelen ma klimatikus gyógyhelyekre menni és így e nemzet fenntartó osztály megmentésére részükre erősebben kell a szanatóriumokat igénybe venni. Másrészt azonban e szanatóriumokat oly tuberkulózis intézetekké kell fejleszteni, ahol nemcsak a felnőtt tüdőbetegek, de a gyermekek, sebészi- sőt esetleg bőr-tuberkulózisban szenvedők is elhelyeztessenek. Nemcsak azért kell ennek megtörténnie, mert e tuberkulózis fajták kezelése és gyógyítása is legcélszerűbben zárt intézetekben történhetik meg, de azért is, mert ezeket az ily módon tuberkulózis gyógyintézetekké kifejlesztett szanatóriumokat az orvosképzés számára is erőteljesen igénybe kell venni. A diploma kiadása előtti kötelező gyakorlati évből minden fiatal orvosnak legalább három hónapot kellene

egy ilyen intézetben eltöltenie. Ennek hatása a közegészségügyre megbecsülhetetlen lenne. E meglevő szanatóriumok rendbehozatalán és kibővítésén kívül új szanatóriumok létesítésére nem gondolok, mint ahogy a kórházakat illetően is elsősorban a kórházakhoz kapcsolt és már meglevő tüdőbeteg osztályok karbáhozatala és kibővítése szükséges. Minthogy azonban ilyen osztály kevés van és azok is kis befogadóképességűek, ezekkel kapcsolatban az új építkezésektől egészen elzárkózni még sem lehet. A súlyos tüdőbetegek száma oly nagy, hogy ezek egy részét több-kevesebb időre feltétlenül kórházban kell elhelyezni. A rendelkezésre álló helyek kevés száma miatt elsősorban oly egyéneket kell ez osztályokon elhelyezni, akik otthonukban a fertőzés ellen különösen fogékony kis gyermekeket fertőzhetnek meg és akik, foglalkozásuknál fogva (tanítók, tanárok, élelmezési iparágak alkalmazottai) különösen sok fertőzésnek lehetnek okozói. Ezeknek az egyéneknek felderítése azoknak az intézményeknek lesz elsősorban feladata, amelyeket bár különösen nálunk népünk művelődési fokánál és lélektani tulajdonságainál fogva nem lehet a szanatóriumok fölé helyezni. de ma mégis elsősorban ezekre van szükség és ezek a *tüdőbeteg gondozó intézetek (dispensairek)*.

Akár mily anyagi bajokkal küzd is a megeseonkitott magyar állam és a jóvátétel réme miatt a bizonytalanságban élő magyar társadalom, a gondozó intézeteknek nagyobb számban való létesítését elmulasztani nem szabad. Ma, amikor megmaradt dispensairejeink egy része mindenféle nehézségek miatt működését felfüggeszteni kénytelen, számukat pontosan megállapítani nem tudom, de aligha csalódom, ha a működők számát — ide sorolva azokat is, melyek a munkásbiztosító pénztárak tulajdonai s így hatásukat csak relative szűk körben fejthetik ki — kb. 20-ra teszem, holott 7,500.000-nek véve csonka országunk lakosainak számát. legalább 150 (azaz ötvenezer lakosra egy) ilyen intézményre volna szükség. Természetesen, ha egy ilyen intézmény létesítése összehasonlíthatatlanul kevesebbe kerül is, mint egy szanatóriumé — mégis lehetetlen lesz ennek csak a felét is rövid idő alatt üzembe helyezni. Itt is legelőször a régiakat kell rendbehozni és legmodernebbül felszerelni, hogy működésük valóban áldásos legyen és szinte reklámjává válják a később létesítendőknak. Ez intézmények sűrűbben frekvenciáltabbjainak és a szanatóriumoknak kell a gondozók orvosait speciálisan kiképezniök és felnevelni a gondozó nőket, ez intézmények azon személyzetét, akiknek vállain az egész intézmény nyugszik. Az új intézmények létesítése előtt el kell készíteni Csonka-magyarország tuberkulózis térképét és fokozatosan évente 10—20-at azon vidékek könnyen hozzáférhető központjában kell létesíteni, ahol

a tuberkulózis mortalitása a legnagyobb. E dispensaire-ek főfeladatát a nyílt tuberkulózisban szenvedők felderítésében, az ezek körülöttei hygiene megteremtésében és kevésbé a specifikus kezelésben látom. Igen fontosnak tartom, hogy a gondozó intézeteknek szavuk és megfelelő eszközeik legyenek a lakás hygiene megteremtéséhez. Tudom, hogy a mai nyomorult helyzetünkben nagyarányu lakásépítésről szó sem lehet, de azt ma is el kell érünk, hogy ne aludjanak súlyos tüdővészések sokadmagukkal egy szobában és egy ágyban. A „külön ágy“ akciónak a dispensaire-ek útján kell megvalósulnia és eredményeket elérnie.

A sok nehézség miatt, amely a lakás hygiene megteremtése elé tornyosulni fog, feltétlenül szükségesnek tartom, hogy a dispensairekkel kapcsolatban *üdülöhelyek* létesíttessenek lehetőleg a városok, községek közelében levő erdőkben vagy parkokban. Nem csak tüdő-, de sebészi tuberkulózisban szenvedők is a nap nagy részét ilyen üdülőhelyeken tölthetnék, sőt a nyári évszakokban éjjel is kint alhatnának. Különösen célszerű lenne ez oly betegek számára, akiknek baja még nem előhaladott, akik veszélyeztetett milieuból valók, és akiknek ily módon való gyógyítása révén tehermentesítenők a szanatóriumokat, ahol azután inkább a kifejezetten de nem gyógyíthatatlanul beteg egyéneket helyezhetnők el nagyobb számmal. Ily módon a dispensaire-ek népszerűbbekké válnának és több eredményt is érnének el, mint más therápiás eszközök igénybevételével. Ezek az üdülöhelyek igen egyszerű módon lennének felépítendők és létesítésük talán nagyobb pénzügyi akadályokba nem is ütköznék.

Ha nem is vagyok azon a nézeten, hogy a tüdővész kizárólag gyermekeket fertőz és a felnőttek tüdővészete nem egyéb, mint gyermekkori fertőződés késői megnyilvánulása, mert ezt a mai orvostudomány minden kétséget kizárólag még nem állapította meg, mégis igen nagy súlyt helyeznék a *gyermekkori tuberkulózis* elleni küzdelemre. Annál is inkább, mert kétségtelen, hogy a mai lakásviszonyok és a rossz táplálkozás, valamint a tisztaság megteremtéséhez szükséges anyagi eszközök hiánya miatt sokkal több gyermek fertőződik majd tuberkulózissal, mint fertőződött a háború és forradalmak előtt. A gyermekkori tuberkulózis elleni küzdelemben követendőnek tartanám a francia „Oeuvre d'Ormesson“ példáját. A dispensaire-ekben kiválasztott gyermekek szanatóriumba kerülének, meggyógyulásuk után pedig olyan üdülöhelyre, ahol tanítanak is őket, innét végül olyan koloniába, ahol 20 éves korukig gazdasági és kerti munkát végezve, napi 6 órai munkaidő mellett, kellőleg megerősödnének és azután mennének az életbe.

Megvalósítandónak tartanám Korányi Sándor báró azon ideáját

is, hogy a szülők vagy családtagjaik révén különösen veszélyeztetett gyermekeket egészséges falusi vagy erdei környezetben kellene elhelyeznünk, mindaddig, míg a fertőző egyén meg nem hal vagy a gyermekek el nem érik azt a kort, amelyben a fertőzéssel szemben már ellentállóbbak. Franciaországban ezt az ideát Graneher javaslatára úgy valósítják meg, hogy egyes középiskolák tanulói gondoskodnak egy-egy ilyen gyermek ellátásáról, akiket a tanulók védeneciknek tekintenek. A legszebb módja a szociális nevelésnek és a hygienes gondolat serdülő lelkekbe való plántálásának.

Az iskolát különben is bele kell kapcsolni a tuberkulózis elleni küzdelembe az *iskola orvosi intézmény* erőteljes fejlesztése útján. Az iskola-orvosnak nemcsak a hygiene elemeire, a fertőzések elleni védekezésre kell a tanulókat megtanítania, de gyakori vizsgálatok útján ki kell derítenie a konstitúciójuknál fogva tuberkulózisra erősen hajlamos vagy pedig már fertőzött gyermekeket s ezeket a dispensaire-ek gondozásába kell idejekorán utasítania. Az iskolával kapcsolatban felemlitem, hogy a prophylaxis céljából nagy súlyt kell helyezni nemcsak a középiskolai, de az egyetemi ifjúság kötelező testnevelésére is.

Ha végig tekintünk most már ezeken az intézményeken, amelyeket a központi tuberkulózis elleni küzdő szervnek létesítenie, illetőleg tökéletesítenie kell: a régi, de karbahozott és fejlesztett szanatóriumokon, kórházi osztályokon, gondozó intézeteken és üdülőhelyeken — akkor önkénytelenül is felmerül az a gondolat, hogy a központ és ez intézmények közé felügyelő és összpontosító szerveket kell létesíteni. Két millió lakosra számítva egy ilyen állami jelleggel felruházott hivatali felügyelőséget négy ilyen felállítását tartanám szükségesnek, legcélszerűbben: Budapesten, Szegeden, Debrecenben és Pécsen, tehát az egyetemi városokban.

E hivatalok főfeladata lenne: 1. összegyűjteni a fertőző esetekről szóló jelentéseket, 2. nyilvántartani a gümőkóros családokat, 3. a terhes tbc asszonyok szülőházakban és a beteg gyermeknek a fentiek szerint megfelelő helyen való elhelyezését közvetíteni, 4. a dispensaire-ek által bejelentett betegek elhelyezéséről gondoskodni, 5. a gondozó intézetekre való felügyeletet gyakorolni, 6. a kiadott gyermekek tápszülőit ellenőrizni, 7. a közelükbe tartozó gyárak, ipartelepek esetleg oly hivatalok pl. postaegészségügyi ellenőrzése, amelyekben tapasztalat szerint gyakrabban fordulnak elő tbc esetek, 8. lakás ellenőrzés az egészségügy szempontjából, 9. a tuberkulózis statisztika pontos felvétele.

Fejtetéseim végére jutva, függetlenül a külföldi példáktól, önkénytelenül is fölmerül az a gondolat, vajjon ez intézmények védelme

és tanácsainak s utasításainak keresztülvitele és főleg a fertőzések csökkentésének szempontjából nem volna-e szükséges egy „tuberkulózis törvényt“ alkotni? Meg kell vallanom, hogy ez a probléma egyike a legnehezebbeknek. Törvényt könnyű alkotni, de azt keresztülvinni, különösen akkor, ha az a dolog természeténél fogva, óriási anyagi terheket zudít az államra — ma rendkívül nehéz. Viszont szinte szerencsétlenség az, ha maga az állam és annak a törvény keresztülvitelére alkalmazott hivatalnokai nem veszik komolyan a törvény megvalósítását a leküzdhetetlen anyagi akadályok miatt. Akkor inkább ne legyen törvény. A tuberkulózis törvény keresztülvitelének nehézségei rögtön szemünk elé tárulnak, ha figyelembe vesszük, mik lehetnek a törvény sarkpontjai. Ezek lennének: 1. a fertőző — nyílt tuberkulózis — betegeknek, ezek lakásváltozásának s a tuberkulózisban elhaltaknak bejelentése. 2. A fertőző betegeknek esetleg kényszerrendszabályokkal való elhelyezése megfelelő intézetekben. 3. Lakásdezinficiálás lakásváltozás és halálozás esetén, megfelelő lakás biztosítása főleg nyílt tuberkulózisban szenvedők részére. Rámutathatnék még sok nehézséget okozó pontra, de azt hiszem, elég ez a három is.

Az elsónél mindjárt fölmerül a kérdés, ki legyen a bejelentő és hová történjék a bejelentés? Rá lehet ugyan a bejelentést kényszeríteni az orvosokra, de csak akkor, ha kellőleg gondoskodunk arról, hogy a bejelentéssel járó ódiummal együtt egy olyan krónikus betegségnél, mint amilyen a tüdővész, amelynek fertőző jellegét a laikus közönség nem látja úgy be, mint pl. a skarlátináét, a bejelentő orvost anyagi kár, betegeknek elvesztése ne érje. Hová történjék a bejelentés? Itt nem lehet azt az utat követni, amely helyesnek bizonyult a heveny fertőző bajoknál, mert ez a megfelelő hatóságok túl nagy megterhelését jelenti, viszont ha pl. a gondozó intézetekhez irányítjuk a bejelentést, féltő, hogy rendőri szereplésük miatt a közönség ellenszenvét zudítjuk rájuk. Ezeken a nehézségeken azonban túl lehet és túl kell esni. Sokkal nehezebb azonban az a probléma, mi történjék a fertőző betegekkel. Az egyszerű bejelentés, ha a statisztika szempontjából fontos is, nem elég és nem teszi indokolttá törvény alkotását. Ezeket a betegeket megfelelő intézetekben el kellene helyezni. Még ha ezek az intézetek meg lennének is, amint sajnos, nincsenek még meg, a kényszerelhelyezés akkor is nagy probléma lenne. De nagy probléma az összes fertőző tüdőbetegek egy kis hányadának kényszer elhelyezése is. Mert nem elég elhelyezni a beteget, de tekintve azt, hogy a tuberkulózis olyan fertőző betegség, amely 5—7 évig tart az elhalálozásig, és amely alatt a betegek nagyrésze több-kevesebb ideig munkaképes és dolgozik is, ki gondoskodik a

családfentartó kényszereltávolítása folytán a családról? Hol veszi ez a szegény, tönkretett magyar állam azokat az anyagi eszközöket, amelyek erre a célra szükségesek? Nagy probléma a lakásváltozás bejelentése is. Ma ugyan a költözések száma a minimumra csökkent, de így is a mai lakásnyomoruság mellett egyes családok elhelyezése is óriási nehézségekbe ütköznék. Nem is beszélve arról, hogy olyan lakást adni ma, ahol esetleges elkülönítés keresztülvihető lenne, szinte lehetetlen.

Mind e nehézségek mellett szólnak, hogy a tuberkulózis-törvény esetleges megalkotásánál a legnagyobb óvatosság tartandó szem előtt és különösen megfontolandó, vajjon nem legcélszerűbb-e a törvény meghozatalának elhalasztása addig, amíg az általam javasolt intézmények egy része tető alá kerül? Mindenekelőtt addig, míg a dispense-ek egész láncolatával be nem hálózzuk az országot és megfelelő berendezéssel, kiváló személyzetnek élükre állításával nem tesszük népszerűvé e fontos intézményeket. Ha mindez megvan, akkor lesz itt az ideje a tuberkulózis-törvénynek.

Lukács György.

A közgazdasági szeminárium.*)

Fejtegetéseimnek anyagát nagyrészt az 1922. év tavaszán, nyarán és őszén gyűjtöttem, amikor is nagyobb tanulmányutak folyamán alkalman volt a legtöbb németországi és ausztriai egyetemet, egynéhányat azonban az olaszországiak, csehországiak és lengyeországiak közül is meglátogatnom**). Azon külföldi professzorok közül, kikkel a szeminárium problémáját személyesen is tüzetesebben megbeszéltem, legyen szabad a következő ismeretebb neveket megemlítenem: *Herkner, Sering, Pohle, Stieda, Waentig, Sommerlad, Kessler, Elster, Oppenheimer, Arndt, Voigt, Harms, Gerloff, Alfred Weber, Gothein, Adolf Weber, Zwiedineck-Südenhorst, Dorn, Hans Mayer, Amann, Kostanecki, Brzeski, Strassburger, Pantaleoni.*

Rövid történeti vázlat segítségével igyekszem majd megállapítani először is, hogy milyenné fejlődött ki a közgazdasági szeminárium mind a mai napig Középeurópában, azután pedig értékelési szempontból kísérelm majd meg elbírálni, hogy milyennek *kellene* lennie, hogy megfeleljen részben a tudomány, részben pedig a gazdasági élet mai állásának és előrelátható legközelebbi fejlődési irányainak.

A közgazdasági szeminárium intézménye maga aránylag még csak fiatal multra tekinthet vissza. Az első egyetemi közgazdaságtani tanszékeket Németországban — mint ismeretes — még a 18. század első felében alapították. Gazdaságtant a politika és etika mellett, mint a gyakorlati filozófia egyes részeit, már régóta adtak elő a bölcsellettudomány professzorai. Az önálló „ökonómia“ főiskolai művelésére azonban csak ama hatalmas fellendülés árnyékában került sor, melyet a merkantilizmus speciálisan német válfaja, a jelentőségében és mély tartalmában mindmáig is eléggé meg nem becsült kamerálisztika indított meg. Schröder, különösen azonban Ludwig von Seckendorff munkáin lelkesülve nem kisebb tudós, mint maga Christian Thomasius tartja az első tisztán közgazdasági előadást a hallei egyetemen és

*) A Magyar Közgazdasági Társaság 1922 december hó 13-i felolvasó ülésén tartott előadás.

***) Azóta tett svájci, délfranciaországi és spanyolországi utazásom alkalmával is a szemináriumoknak nagyjában csak alább vázolt típusaival találkoztam.

ezután már ő válik vezetőjévé annak a propagandának, mely önálló nemzetgazdasági tanszékek felállítására irányul. A merseburgi kanonok, Julius Bernhard von Rohr 1716-ban megjelent „Compendieuse Haushaltungs-Bibliothek“-jének gondolatmenetét már kategórikusan a következőképpen foglalja össze: „Es wäre wohl getan, wenn auf den Akademien ein Professor Oeconomicae bestellt würde, der die Studiosos in dem Vornehmsten, was zu der Stadt und des Landes Wirtschaft gereichet, unterrichtet.

Ily ösztökölések befolyása alatt határozta el magát azután a különben nem nagyon tudománypártoló I. Frigyes Vilmos porosz király az első német nemzetgazdasági professzorok felállítására, még pedig 1727. évi július hó 24-én íelt leiratával a hallei s még ugyanazon esztendőben a frankfurti egyetemen is: amazt Simon Peter Gasser, ezt pedig Justus Christoph Dithmar kezeire bízván. Példáját csakhamar követte Frigyes, a hessen-casseli örgróf: 1730-ban a rintelni egyetemen „*professio oeconomicá*“-t alapít s azt Johann Hermann Fürstenauval tölti be. 1739-ben már a svéd uppsalai egyetemen is találkozunk nemzetgazdasági tanszékekkel, 1752-ben pedig Mária Terézia a Collegium Theresianumba Justit hívja meg a kameralisztika előadására. E gyors fejlődés eredménye, hogy a 18. század végén a 36 német főiskola közül 23-nak volt már önálló nemzetgazdasági tanszéke, mely tanszékeken 32 professzor működött.

Még 1774-ben az első nemzetgazdasági főiskola (Kameralschule) is megalakul Kaiserlauternben; 10 év múlva azután Heidelbergbe költözik s nemsokára az ottani egyetembe, mint annak nemzetgazdasági fakultása, beolvadni kénytelen. A kevésbé sikerült stuttgarti kísérlet után még szintén a 18. század végén a giesseni, a rintelni és a marburgi egyetemeken alapítanak külön nemzetgazdasági fakultásokat, melyeket azután sorna követnek a még ma is fennálló híres közgazdasági szakosztályok.

Mily rendszerű tanítás folyt ezeken a nemzetgazdasági tanszékeken és fakultásokon? Hogy e kérdésre mélyebb alapon, helyesen tudjunk megfelelni, egy tágasabb gondolatkörbe kell visszanyulnunk, az egész egyetemi oktatás fejlődésének főirányaira a középkor óta s ama nagy átalakulásra, mely e téren a 19. századdal bekövetkezett.

Az egyetemi oktatás multjában két nagy korszakot különböztethetünk meg. Az elsőt, mely a 13. századtól a 17. század végéig terjed, a *mégkötöttség korszakának nevezhetők*, midőn a vezérlő szempont még a tradíció, a tartalmilag szigorúan körülhatárolt tudományos ismereteknek receptív megszerzése. E korszak középkori részében tisztán a scholasztikus filozófia tanítételeinek közlésére szorítkozott s a humanizmus, valamint a reformáció befolyása alatt a filozófiához csupán még a nyelvek épp oly megkötött irányu oktatása járult. A második korszakban, mely a 18. századtól mind máig tart, Halléből és Göttingenből kiindulva, a *libertas philosophandi* elve vonul be diadalmasan az egyetemre, egyelőre azonban, a felvilágosodás korában, csupán a professzorokra vonatkozik. A tulajdonképpeni nagy reformot csak a német idealizmus áramlata érleli meg, mely lépésről lépésre szorítja háttérbe a materialisztikus és individualisztikus, csupán intellekt-

tualizmusában tündöklő, belsőleg azonban élet és lélek nélküli felvilágosodás eszmekörét. Akárcsak mint egy-két évtizeddel később, midőn Friedrich List termelékenységi elméletében a meglévő, immáron csak passzív gazdasági javak értékét háttérbe szorítja a jövőben való előállítás gazdasági lehetőségének értéke, úgy az egyetemi oktatás súlypontja is most már az ifjúságnak magának produktív tudományos nevelésére helyeződik át: oly folyamat, mely az akkori német politikai viszonyoknak is tökéletesen megfelel. Örök időkre lelkesítő példa marad az újjáépítésnek az a gigászi munkája, melyet a jénai és auerstädti összeomlás után a porosz szellem produkált. Ugy anyagi, mint szellemi téren új, termelő erőknek létrehozása: ez a jelszó, melynek megvalósítására egyesül egy nemzet energiája.

Ekkor vetik fel a berlini egyetem megalapításának eszméjét s ekkor jelenik meg a korszak szellemi előharcosának, *Fichté*-nek, azon nevezetes emlékirata, melyben az egyetemi oktatás új irányainak utjelzőit pontról pontra lerakta. Programja, hogy az eddigi merően tanulási iskola helyébe, mely a diákkal csupán a már meglévő tudományt ismerteti meg, oly akadémia lépjen, mely önálló tudományos kutatásra, produktív tudományos munkára tanítja a hallgatót: a „Lernschulé“-ből legyen „Kunstschule des wissenschaftlichen Verstandesgebrauchs“. *Schleiermacher*-nel együtt azt követeli, hogy a diák ne csak azt hallja az egyetemen, amit könyvekből is megtanulhat, hanem hogy oly tudósok adják elő az egyes tárgyakat, kik ennél többet is képesek nyújtani s ily mesterek vezetése mellett a hallgató maga is önálló művelőjévé és továbbépítőjévé válhassék az illető tudománynak.

Ily és ehhez hasonló agitációk eredményeként legelőször is az egyetemi előadásokat alakítják át gyökeres reformmal. Az eddigi professzorok, a filozófusok, a „magistri artium liberalium“, mint pl. *Wolf* és *Kant*, egyformán adták elő logikát és etikát, fizikát és matematikát, másoknak, mint pl. *Stahl*-nak és *Haller*-nek előadásai magukban foglalták az orvosi és természettudományok egész komplexumát, *Thomasius*, *Gundling* vagy *Ludwig* pedig tanították az összes jogtudományokat és államtudományokat a nemzetgazdaságtannal együtt, azonkívül azonban a történelmet és filozófiát is.

Most az encyklopedikus főiskolai professzorból a tudomány egy aránylag szorosan körülhatárolt speciális területének kutatója lesz, ki azonban, mint első sorban tudós, souverain biztonsággal vezeti be kutatásainak problémáiba hallgatóit s viszi előbbre tudományát fejlődésének útján. A praxistól is különvállik most már az egyetemi professzor, a jog tanára nem bíró többé, mint előbb, a theológiai professzor csak elvétve visel már egyházi hivatakt, csupán az orvostanár marad meg még gyakorló orvosnak is.

Mint minden hasonló nagy átalakulásnak, úgy ennek is gyökereit a kultúra általános történetében kell keresnünk. Ezek közül e helyen csak utalni szeretnék ama állandóan növekvő tiszteletre és megbecsülésre, melylyel a tudományos foglalkozás a közvéleményben találkozik, a nagyobb mértékben csak ekkor felmerülő munkamegosztásnak e ponton való érvényesülésére is, stb., stb.

Jelenlegi szempontunkból lényegesen fontosabb azonban a professzorák e specializálódásánál azon másik reform, melyet az egyetemeknek a 19. század elején bekövetkezett átalakulása magával hozott: a tudományos *szemináriumok* megalapítása és kiépítése.

A „szeminárium“ szó a latin „semen-seminis“-ből ered, mely magvat, növénymagvat, „seminarium“ tehát növényiskolát, faiskolát, átvitt értelemben pedig oly tanintézetet jelent, hol tanítókat képeznek ki. Ezen szemináriumok a 18. század vége felé lassanként megváltoztatják eddigi jellegüket s idővel tisztán tudományos intézetekké vedlenek át, hol a pedagógiai oktatás csakhamar végleg háttérbe szorul.

Az első ily szemináriumot az új humanizmus „heros eponymosa“ (Niebuhr), Friedrich August *Wolf* alapította Hallében philológiai kutatások céljaira s csakhamar a többi egyetemeken is létesültek hasonló philológiai szemináriumok.

E szemináriumok lényegét akkor világítjuk meg talán legjobban, ha összehasonlítjuk őket a disputációkkal és repetíciókkal, azon intézményekkel, melyeknek helyét a felső oktatásban elfoglalni hivatva voltak. A disputációk kiindulópontja az igazságnak legalább főbb elveiben való megdönthetetlen adottsága volt s a vita csupán annak újbóli megerősítése és újabb érvekkel való alátámasztása, valamint egyes tényekre, kétes helyzetekre való alkalmazása körül folyt. A szeminárium viszont merően az ellentétes irányt választotta s az adott tények alapján kellő methodológiai utmutatásokkal igyekszik a diákot az egyelőre még kétesnek feltételezett igazság megismerésére vezetni. A doktori disszertációt eddig a tanár írta s az avatandó diák azzal bizonyította tudományos készülségét, hogy annak egyes tételeit támadóik ellenében kellő érvekkel megvédte. Most megszületnek az első diákok tollából származó doktori disszertációk, melyekkel a promovendus megmutatja, hogy a tudomány művelésére nemcsak professzorának árnyékában, passzive, hanem önállóan és aktíve is képes.

Rendkívül érdekes a szemináriumok megalakításával szorosán kapcsolatos azon tünemény, hogy a 18. század pedagógiai lelkesedését a 19. században a tudomány iránti lelkesedés váltja fel, amennyiben a pedagógiai kiképzést egyre jobban elhanyagolják s az egyetem céljául csupán tudósok nevelését tekintik. Aki a tudományban alaposan járta, az a tanítás mesterségét is könnyen s hamar eltanulja majd: docendo dicitur docere. „Habe Geist und wisse Geist zu wecken“, mondja a szemináriumok atyja, *Wolf*, és hasonlóképpen nyilatkozik *Spilleke* is: „Was man gelernt hat, darin kann man auch unterrichten“. Azon elvvel tehát, hogy a hallgatót eddigi passzivitásából tudományos spontaneitásba, a mechanikus, csupán az emlékezetten nyugvó tanulásból önálló és produktív szellemi munkára vezessék át, együtt jár a tudományos kiképzés utilitarisztikus felfogásának megvetése is: az egyetem — legalább nagy részében — hallgatóinak most már csupán tudományos képzettséget kíván nyújtani s a valamely gyakorlati életpályára való képesítés célja mindinkább háttérbe szorul.

A philológiai szemináriumok mintájára a régi theológiai szemináriumok

mok is, hol eddig csak a templomi szónoklatot tanították. átalakulnak modern tudományos ó- és újtestamentumi, egyháztörténeti és dogmatikai szemináriumokká s hasonló metamorfózison esnek át a jogi fakultások „practicá“-i is, hol most már az önálló tudományos jogi kutatási módszer elsajátítására nyílik alkalom. De nemsokára a többi tanszék mellett is alapítanak hasonló szellemű áthatható szemináriumokat: sorra létesülnek így történelmi, archeológiai, matematikai, fizikai, kémiai, zoológiai, botanikai, államtudományi és *közgazdasági szemináriumok* is:

A tudományos specializálódás időközben a német közgazdasági egyetemi katedrákra is oly kiváló férfiakat juttatott, mint *Jakob, Rau, Hufeland* és *Lotz*. A klasszikus közgazdasági iskola e német korifeusai azonban már nem érték meg a közgazdasági szemináriumok megalapításának idejét s így az a még csak serkendező, ifjúságában életerős történeti irány első vezetőinek jutott osztályrészül. *Roscher* 1849-ben megalapítja a leipzigiegyetemen „Nemzetgazdasági Társaság“-át (Staatswirtschaftliche Sozietät), mely egy év múlva „Kameralistische Gesellschaft“ név alatt folytatja nagyrészt közgazdasági munkák megbeszéléséből álló tevékenységét.

Az első tulajdonképpeni szemináriumot, melyben első sorban közgazdaságtannal foglalkoztak, *Adolf Schaumann* és *Gustav Fischer* professzorok alapították a jénai egyetemen ugyancsak 1849-ben.*) Az ezután megalakuló szemináriumok közül leghiresebbek voltak *Kniesé* Heidelbergben, hol 1873-ban pl. nem kisebb nagyságok, mint *Böhm-Bawerk, Clark* és *Gothein* tanultak együtt, valamint *Hildebrandé*, ki 1863-ban a jénai szeminárium vezetését vette át. Az u. n. ifjabb történeti iskola tagjai közül legnevezetesebb volt *Schmoller, Bücher*, valamint *Knapp* sokat emlegetett strassburgi szeminárium.

Ausztriában 1873-ban kultuszminiszteri rendelettel létesítettek az összes egyetemeken a jogi szemináriumokkal együtt külön államtudományiakat is, melyek tevékenységüket részben a közgazdaságtannak szentelték és — ahol még nincs külön közgazdasági szeminárium, mint pl. Grazban és Innsbruckban — szentelik ma is.

Németországban azonban a szemináriumok száma aránylag csak lassan szaporodott. A német professzorok nagyrésze ekkor még méltóságán alulinak tartotta, hogy hallgatóival ily „kicsinyesen“ bibelődjék s hogy velük oly közvetlen érintkezésbe lépjen. *Elster* említette például, hogy mikor őt 1883-ban meghívták a königsbergi egyetem második közgazdasági tanszékére és ő, még a *Hildebrand* szemináriumában hallottakon és látottakon lelkesülve, azonnal közgazdasági szemináriumot akart alapítani, az első tanszék birtokosa, az öreg *Umpfenbach* professzor, tiltakozott ez ellen s így csak „közgazdasági könyvtár“ elnevezés alatt sikerült becsempésznie az egyetemre a szemináriumi gyakorlatokat. Mikor azután később, *Umpfenbach* halála után, mégis megalapították a közgazdasági szemináriumot, azt

*) Nem pedig 1855-ben és főleg nem *Gustav Fischer* egyedül, amint ez a „Handwörterbuch“ téves közlése alapján általánosan el van terjedve.

egyesítették Elster „könyvtára“-val. A kis epizódnak azonban nyoma maradt: az egyetem programjában a közgazdasági szemináriumi gyakorlatokat még ma is a következő címen hirdetik: „Volkswirtschaftliche Bibliothek und Seminar“.

1888-ban a breslauer egyetem még nem volt közgazdasági szeminárium és Leipzigben is csak az 1889—90-es tanévben nyitja meg *Brentano* ilyenmü intézményét. Ugyancsak Elstertől tudom, hogy 1897-ben, mikor ő a berlini kultuszminiszteriumba került, még egynéhány porosz egyetemen nem létezett közgazdasági szeminárium. Az intézmény általános elterjedése ezek szerint tehát még Németországban is csak a jelen század első éveiben következett be. Hazánkban *Földes Béla* 1880-ban alapította „Nemzetgazdasági és statisztikai szeminárium“-át, melyről alább különben még szó lesz.

A közgazdasági szemináriumok kialakulására és didaktikai berendezésére döntő befolyással volt az a tény, hogy mindjárt megalapításuk idején a történeti iskola vezetőinek keze alá kerültek. — Melyik volt már most az ő szemükben a legjobb út és módszer, melynek segítségével a tanuló ifjúságot a tudomány önálló művelésére és továbbépítésére vezetni lehet?

Mint ismeretes, *Roscher* a klasszikus nemzetgazdaságtan törvényeit még a maguk egészében elismeri és csak azok mellett és velük párhuzamban irányítja a figyelmet a gazdasági élet tényeire és a mult gazdasági eszméire, gondolataira, mint ismereteinknek szintén lényeges forrásaira. *Hildebrand* már tovább megy és a gazdasági természeti törvények érvényességét kerekén megtagadja: a közgazdaságtant csupán a népek gazdasági fejlődési törvényeiről szóló tudománynak tartja. *Knies* már e fejlődési törvények léteében sem hisz s csak történeti analógiák létezését ismeri el: szerinte a közgazdaságtan egy a gazdasági nézeteknek különböző korokban való történetével, kapcsolatban a nemzetek általános történeti fejlődésével.

A *Schmoller* vezetése alatt álló ifjabb történeti iskola félredobja aztán a gazdasági törvények körül támadt eme vitát s azoknak létezését nem vonja kétségbe. Csupán azt állítja, hogy e törvények ismeretére nem a klasszikusok deduktív okoskodása, hanem éppen a gazdasági életnek s történetének, a gazdasági gondolatok fejlődésének tüzetes és mélyreható átkutatása vezethet. *Schmoller* és hívei nem elégszenek azonban meg e tény merő megállapításával, hanem serényen munkához látnak és létrehozzák ama hatalmas leíró és történeti monografikus irodalmukat, mely felkutatja a legjelentéktelenebb iparágakat is és végigszánja az emberiség gazdasági történetét egész a legtávolabb ókorig.

Mi sem természetesebb, mint az, hogy az iskola hívei ugyanezen elvek szerint rendezték be és vezették a szemináriumaikban folyó tudományos munkát is. A nemzetgazdaságtannak a mi fogalmaink szerinti elméleti kérdései már a kezdet legelejétől fogva is mostohagyermekek szerepét játszották a közgazdasági szemináriumok munkarendjében s később azután

még egyre jobban háttérbe szorulnak, sőt helyenként s időnként teljesen letűnnek a gyakorlatok programjáról.

Mivel a tudományos kutatás fogalma maga ezidőben egybeesett a közgazdaság és egyes gazdasági intézmények és ágak történetének és leírásának szakszerű kidolgozásával, a közgazdasági szeminárium célja is természetesen csak az lehetett, hogy a tanuló ifjúságot az ily irányu irodalmi munka titkaiba vezesse be minél mélyebben és alaposabban. Eképpen válik a szemináriumi tevékenység magjává leíró s történeti tárgyú írásbeli dolgozatok elkészítése, azok felolvasása és megvitatása.

A dolgok eddigi fejlődési menete egészen következetes s teljesen megérthető. A meglepő jelenség csak ott kezdődik, amidőn az elméleti irány újjáéledésével, az absztrakt-deduktív modern iskola térfoglalásával is általánosan megmaradnak a régi és megszokott szemináriumi rendszer mellett legnagyobb részben még azok a tanárok is, kik magukat teljesen vagy legalább részben az új irány híveinek vallják. Hogy csak egynéhány példát említsek, így tapasztaltam ezt Rómában *Pantaleoni*-nál, Varsóban *Kostanecki*-nél és *Brzeski*-nél, Leipzigben *Pohle*-nél, Frankfurtban *Andreas Voigt*-nál, ki csak az idén tért át újabb módszerre s így hallottam, hogy az *Philippovich*-nál Bécsben és *Wagner*-nél Berlinben volt.

Ama sajátságos jelenség előtt állunk itt — mely különben oly gyakorta ismétlődik a kulturélet minden területén —, hogy a külső megjelenési alak, a forma elnyomja s elhomályosítja a lényegét, a tulajdonképpeni belső célt: a szemináriumi gyakorlatokat a maguk régi alakjában átveszik és tovább folytatják anélkül, hogy számot vetnének a kérdéssel, vajjon megfelelnek-e azok a tulajdonképpeni célnak, annak, hogy a hallgatóságot önálló tudományos kutatásra tanítsák akkor, midőn magának a tudománynak fogalma időközben oly gyökeres változáson esett át? — Erről azonban majd később.

Most még csak rövid képét szeretném vázolni ennek az általános szemináriumi tevékenységnek, amint azt egész Középeurópában — csupán egynéhány, aránylag csekélyszámu kivételtől eltekintve — még jelenleg is láthatjuk.

A szemináriumi gyakorlatok nagyjában két főcsoportra oszlanak: az első a kezdőké, a második a haladóké. A *kezdők szemináriumát*, melyet többnyire egyszerűen csak gyakorlatnak vagy pedig proszemináriumnak neveznek, csak ritkán vezeti közvetlenül a professzor maga, kit itt rendszerint aszisztense vagy aszisztensei helyettesítenek. Ezen első fokozat célja általában, hogy megtanítsa a kezdőt a tudományos gondolkodás, a tudományos munka és kutatás legelemibb módjaira és fogásaira és hogy felkeltse benne a közgazdasági érzéket, kezébe adja azt a látesövet, melyen át a közgazdasági élet egyes jelenségeit tudományos szempontból vizsgálania kell.

A proszemináriumot is rendszeren a professzor maga szokta megnyitni egy előadással, melyben általában a szeminárium céljáról s a tudományos gondolkodás és kutatás szelleméről esik szó. Az utána következő egy vagy

több órában azután az aszisztens szokott néhol rövid áttekintést nyújtani a tudományos irodalmi munka alapvető módozatairól és segédeszközeiről, a közgazdaságtan lexikális és egyéb standard-műveiről és a legfontosabb folyóiratokról. Másol, különösen hol a kezdők gyakorlatait is a professzor maga vezeti, mindjárt valamely praktikus esetnek, vagy közgazdasági jelenségnek fesztelen megbeszélésével kezdődik a munka, s a tanár mindjárt a példákön igyekszik megvilágítani a közgazdasági gondolkozásmód lényegét s rámutatni a tudományos vizsgálódás alapvető szempontjaira (ily *Amonn* Prágában, *Gehring* Dresdenben, *Arndt* Frankfurtban.)

A legrégibb rendszer szerint a munka lényege már a kezdők gyakorlatain is írásbeli referátumok kidolgozásából, felolvasásából és a hozzáfűződő vitából áll.*) A dolgozat tárgyát vagy a hallgató választja, vagy pedig a gyakorlatok vezetője osztja ki.

Ennél a rendszernél azonban sokkal elterjedtebb az a másik, mely szerint a kezdők gyakorlatai csupán hiresebb közgazdasági írók olvasására és az olvasottak magyarázására, megvitatására szorítkoznak. Az egyes gyakorlatokról a hallgatók felváltva jegyzőkönyvet készítenek s azt felolvassák a következő alkalommal, hogy így egyrészt az előző órával való kapcsolatot helyreállítsák, másrészt pedig a vezetővel szemben bizonyosságát adják aktív részvételüknek. Igy *Sering*-nél Berlinben, *Gerloff*-nál Frankfurtban, részben *Amonn*-nál, *Alfred Weber*-nél és *Gothein*-nél Heideibergben, valamint *Pohle*-nél, ki ujabban *Cassel* tankönyvét olvastatja rendszeresen, vagy pedig annak csak egyes fejezeteit választja ki a célra. Különbön előszeretettel használják még ma is *Diehl-Mombert* füzeit: „Ausgewählte Lesestücke zum Studium der politischen Ökonomie“, *Jastrow* munkáját: „Textbücher zu Studien über Wirtschaft und Staat“ és *Mollat*: „Volkswirtschaftliches Quellenbuch“-ját. *Oppenheimer* Frankfurtban pl. saját tankönyvét olvastatja, míg *Stieda* Leipzigben előadásainak tartalmát magyaráztatja meg még egyszer aszisztensével. Mások, mint pl. *Kessler* Jénában, az egyes hallgatóknak külön kis cikkeket vagy kisebb olvasmányokat osztanak ki és külön kisebb referátumok alakjában kérik azután azok tartalmát. Ha a hallgató vállalkozik rá, egyuttal kritikát is nyújthat, de ezt szigoruan el kell választania a csupán tartalmi ismertetéstől.

A haladók gyakorlatainak, a tulajdonképpeni szemináriumnak közép-pontjában, amint azt már előbb is említettem, különböző területekről összeválogatott, majdnem kizárólag leíró és történelmi tárgyú írásbeli referátumok felolvasása és megvitatása áll. A dolgozat témáját rendszerint már jóelőre közlik a többi hallgatóval is, hogy mindenkinek módjában álljon előkészülnie s így az előadáshoz fűződő vitában résztvennie. E rendszer uralkodik ma még az egyetemek tulnyomó többségén. Példaképpen említem csak meg *Herkner* szemináriumát Berlinben, *Kostanecki*-ét, *Pohle*-ét, *Stieda*-ét, *Dorn*-ét, *Arndt*-ét, *Pantaleoni*-ét.

Ennek a módszernek egy lényegesen fejlettebb alakja, midőn a sze-

*) Igy *Dorn*-nál a müncheni müegyetemen, részben *Amonn*-nál, *Kostanecki*-nél, lényegében *Waentig*-nél és *Aubin*-nél Hallében is.

meszterben elkészített összes referátumok tárgyát egy bizonyos zárt gondolkörre szorítják, azaz midőn a professzor — esetleg a hallgatók kívánságára — kiválaszt egy bizonyos problémát vagy problémakört, melyet azután a szeminárium résztvevői közt referátumokra oszt szét s ezzel a munkával foglalkoztatja azután hallgatóit hosszabb időn át, esetleg az egész szemeszter tartama alatt. Így *Brzesky* az elmúlt félévben, mikor még Posenben volt, a gazdasági fejlődés problémáját, *Amonn* a bércsökkenés gazdasági lehetőségének kérdését, *Oppenheimer* a gazdasági válságok, *Waentig* a bérpolitika problémáját dolgoztatta fel. Hasonló rendszert követ még *Alfred Weber*, *Gerloff*, *Kessler* és elvben *Sommerlad* is Hallében.

E két tipikus főalakzat mellett kisebb-nagyobb eltérések természetesen a haladók szemináriumában is sok helyen találhatók. *Oppenheimer* pl. néha a gyakorlatok alapjává itt is közgazdasági írók olvasását s az ahhoz fűződő vitát teszi. Különös előszeretettel olvastatja Ricardót és Marxot. *Gerloff*, amíg Innsbruckban volt, megtette pl., hogy valamely közérdekű gazdasági problémáról a szeminárium valamennyi résztvevője által készített középiskolai mintára házi dolgozatot s e rendszerről utóbb csak azért tért le, mert a dolgozatok átolvasása neki, aszisztens segítségével, túlsok munkát okozott. Jelenlegi szemináriumát Frankfurtban hármasan tagolja: a kezdők gyakorlatai után másodfoku szeminárium következik, melyben — amint azt előbb már említettem — egyes rendszerint aktuális problémaköröket oszt bizonyos munkamegosztás alapján kisebb referátumokra, melyeknek kidolgozásaképp azonban nem vár még egyenesen tudományos munkát, hanem megelégszik egy jobb újságcikkszerű dolgozattal is. Komoly, a szó szoros értelmében vett szemináriumi munkákat csupán a harmadik, az utolsó fokon követel, hol a hallgatók legnagyobb része különben is már doktori disszertációjának elkészítésével foglalatoskodik. E szokás a többi egyetemen is általános: a haladók szemináriumában referált jobb dolgozatoknál a professzor maga szokta az előadót felszólítani, hogy munkáját doktori értekezéssé építse tovább, szélesbítse és egészítse ki. Ugy ennél a részről, mint általában a referátumok elkészítésénél a tanárok rendszerint hathatósan támogatják a szemináristát methodológiai és szisztematikai tanácsokkal, általános tudományos szempontok nyújtásával és irodalmi utmutatásokkal. Nem egy professzor szájából büszkén hallottam a kijelentést, hogy ezt eminens tanítói kötelességének tartja.

Csinos tervszerűséggel van felépítve a jénai egyetem közgazdasági szemináriuma. *Kessler* az előbb említett kezdőmunka után, mely nagyjában könyvismertetésekből áll, másodfoku gyakorlatokat rendszeresített, melyeken egyes érdekesebb gazdasági problémákat dolgoztat fel összefüggő kisebb referátumok alakjában. Mint a kezdő s e másodfoku gyakorlatok, ugyancsak egy féléven át tartanak a harmadfokúak is, melyeken a hallgatók csupán szociálpolitikai témákat dolgoznak fel. A tulajdonképpeni szemináriumot azután csak a negyedfoku gyakorlatok alkotják, melyekre csak az juthat be, ki az első három fokozat munkáján eredményesen résztvett. E tulajdonképpeni szemináriumban a hallgatók nagyjában már doktori disszertációju-

kon dolgoznak a tanár hathatós támogatása mellett s a közös gyakorlatokon inkább csak a diszpozíciókat és egyes kész részeket vitatják meg. Körülbelül ugyanezen rendszer szerint vezeti a jénai egyetemen szemináriumát *Pierstorff* és *Gutmann* is.

A hagyományos rendszerű szemináriumot a maga legszebb szisztematikai felépítésében a halle-wittenbergi egyetemen láttam. A közgazdasági gyakorlatok első fokozatán a hallgatók csak legalább egy félévnyi előadás meghallgatása után, tehát legkorábban egyetemi tanulmányaik második szemeszterében vehetnek részt. Az első órákon a vezető tanár tart röviden áttekintő előadást a közgazdaságtan irodalmáról és a tudományos irodalmi munka lényegéről. Azután kisebb, könnyebb témájú referátumokat oszt szét, melyek kidolgozásánál nem annyira a tárgyi helyesség, mint inkább a tudományos szempontból felfogott alaki tökéletesség a fontos. Azaz, ha a kezdő valamely probléma megoldásának kísérleténél kissé talán helytelen vagy téves tárgyú eredményre jut is, dolgozatát a professzor még mindig kedvően bírálhatja el, ha annak szisztematikai és logikai felépítése, methodológiai és ideológiai szabatosága, gondolatfűzésének módja stb. megfelelnek a tudományos szempont követelményeinek.

A gyakorlatoknak második, tehát az egyetemi tanulmánynak legkorábban harmadik félévében, célja, hogy felkeltse a hallgató figyelmét és érdeklődését egyes, a praktikus életben is vitás gazdasági problémák iránt. A résztvevőket itt rendszeren 8—10 csoportra osztják s mindegyik csoport munkájának alapjául egy ily politikai vagy zsurnalisztikai problémát választanak ki, melyet azután apróbb referátumokra darabolnak szét. E referátumokból, mint Jénában, úgy itt is újságcikkszerű elaborátumok készülnek, melyek elbírálásánál még mindig az alaki szempont a fontosabbik.

A harmadik fokon egész ötletes s szerencés gondolat jutott érvényesülésre: a hallgatók itt kellő munkamegosztással, a tanár vezetése alatt egy könyvet írnak. Az idén pl. a következő cím alatt: „Die Erfassung der Sachwerte“; az elmúlt félévben a bérpolitikáról, azelőtt a birodalom pénzügyi rendszeréről készült a munka. Mi sem természetesebb, mint az, hogy itt az egyes referensek a legszorosabb együttműködésre vannak utalva és hogy egyforma érdeklődéssel kísérik valamennyi referátum felolvasását és az azokkal kapcsolatban kifejlődő vitát is. Az egyes viták berekesztésekor azután mindig a vezető tanár mondja meg az illető pontra vonatkozó véleményét.

Csak eme három fokozaton át jut el a hallgató a negyedikre, a tulajképpen szemináriumba, hol most már azután kellő készültséggel a rendszer szerinti, önálló írásbeli referátumok következnek, melyekből később a legtöbb esetben doktori disszertációk készülnek. A gyakorlatoknak mind a négy fokozatát a tanárok maguk, *Aubin*, *Waentig*, *Grünfeld*, *Sommerlad* és *Wolff* vezetik, még pedig úgy, hogy azokat szemeszterenként váltakozva egymás között megosztják.

Az eddigiekben nagyjában vázlatát nyújtottam a szokásos közgazdasági szeminárium alaki berendezéseinek. Hogy már most a benne feldolgo-

zott témákról is némi képet alkothassunk magunknak, legyen szabad felsorolnom egynéhány szemeszter referátumainak tárgyait. *Stieda* leipzig-i szemináriumában az 1907—08. tanév téli felében pl. a következő című dolgozatok kerültek felolvasásra:

Németország gabonaélesztára. A középosztály problémái. A szakszervezetek. A Saarvidék üvegipara a 18. században. Az orosz gyárfelügyelet. Rabatt-takarékszövetkezetek. A német céhek a 18. században. Egy német-amerikai kereskedelmi szerződés esélyeiről. A szász bérgepszövőipar üzemi viszonyai. A képesítés bizonyítása és a kényszeregyesülések, valamint a szász iparkamaráknak e kérdésekkel szemben elfoglalt állása. A kivitel jutalmak politikája és a kartellek.

A következő félévben ugyanitt ezeket a témákat dolgozták fel: A neckari hajósok helyzete. A parasztosztály eladósodása Ausztriában. A heseni kohóművek és hámorok. Mezőgazdasági munkások telepítése. A nyolcórás munkanap célszerűsége. Cancrin gróf és gazdasági politikája. A bankankét. Kereskedelmi testületek. Lehetséges-e a dohánymonopólium bevezetése Németországban? A Németbirodalom kisvasutjainak fejlődése és jelentősége. A területi zár joga Groningenben.

Ilyen és ezekhez hasonló tárgyakat dolgoznak fel még ma is a szemináriumok legnagyobb részében — legfeljebb azzal az ujjtással, hogy most a háborús és a háboru utáni gazdaság problémái nyomulnak mindenhol előtérbe. Hogy a kép teljes legyen, ideiktatom még *Földes* Béla nevezetű budapesti szemináriumának kedvenc témáit is, amint azokat az intézet 25 éves fennállásának ünneplésére kiadott diszmű előszava felsorolja:

„A vasut. Kereskedelmi politika. Háztartási statisztika. Tulajdonjog. Államháztartás. Módszer. Bünygyi statisztika. Szocializmus. A középosztály alakulása. Szövetkezetek. Széchényi István mint közgazda. Agrárszocializmus. Gabonavámok. Államregények. Magyar gazdaságtörténet.“

Ha a témáknak ezen általános képét egyesítjük az előbb vázolt tipikus külső formákkal: előttünk áll a közgazdasági szeminárium mai közép-európai alakjában.

Mindaddig csupán referatív, tárgyilagos alapon, lehetőleg objektív képét igyekeztem az intézménynek nyújtani. Most azonban elérkeztem fejtegetéseim második részéhez, hol a szeminárium problémáját *értékelve* vizsgálom s felvetem a kérdést: vajjon megfelel-e a közgazdasági szeminárium ily alakjában tulajdonképpeni céljának, annak, hogy a tanuló ifjúságot a tudomány önálló művelésére, produktív továbbépítésére vezesse?

Ahhoz ugyanis, hogy a szemináriumnak tényleg ez az eredeti célja, már az eddigiek alapján is csak nehezen férhet kétség. Hisz *Fichte*, a szemináriumok szellemi megalapítója, egészen világosan jelenti ki, hogy azok a tudományos kutatás melegágyaivá legyenek, hol a hallgatóság „elite“-je, a „regulares“ a tudományos munka, azon tevékenység titkaiba igyekezzék behatolni, melynek mestere a professzor maga.*) És egészen hasonló szellem-

*) L. Werke, Bd. VIII. S. 97 ff.

ben mondja *Schleiermacher* is: „Der wissenschaftliche Geist, der durch den philosophischen Unterricht geweckt ist und durch Wiederanschauung des vorher schon Erlernten aus einem höheren Standpunkte sich befestigt und zur Klarheit kommt, muss seiner Natur nach auch gleich seine Kräfte versuchen und üben, indem er von dem Mittelpunkte aus sich tiefer in das Einzelne hinein begibt, um zu forschen, zu verbinden, Eignes hervorzubringen und durch dessen Richtigkeit die erlangte Einsicht und den Zusammenhang alles Wissens zu bewähren. Dies ist der Sinn der wissenschaftlichen Seminarien und der praktischen Anstalten auf der Universität.“*)

Itt tehát a szeminárium célja még tisztán tudományos és absztrakt, minden utilitarisztikus szemponttól mentes: a „la science pour la science“ elve még teljesen érvényesülésre jut. És mily csodálatos, hogy mire a közgazdasági szemináriumok megalakulnak, célkitűzésükben már elejétől fogva ott van a gyakorlati mellékgondolat is s az élet gazdasági praxisára való előkészítés, illetve átvezetés célját fontosságában többnyire legalább is koordinálják az eredeti merően tudományosnak. Az előbb említett osztrák kultuszminiszteri rendelet, mely jog- és államtudományi szemináriumok felállításáról intézkedik, pl. ezt mondja: „A szemináriumok célja: a jog- és államtudományi előadásokon szerzett ismeretek kiszélesítése és mélyítése, a hallgatóknak önálló tudományos munkára való vezetése, részben azonban a jog- és államtudományi praxisra való előkészítés is.“**) A leipzig-i közgazdasági szeminárium felállítását meghagyó miniszteri rendelet első §-a így szól: „A közgazdasági szeminárium célja, hogy a hallgatóknak alkalmas nyújtson az elméleti előadások mellett az államtudományok tárgyainak területén gyakorlati munkák által való működésre.“***) És egészen hasonlóan határozzák meg az intézmény célját a legtöbb szeminárium alapszabályai is.

Mi az oka ennek a legalább részleges eltolódásnak? A feleletet erre a kérdésre a közgazdaságtan történetében kell keresnünk.

Politikailag erősen mozgalmas időkben és közvetlen azok után is, midőn a gazdasági élet rendesen súlyos rázkódtatásoknak van kitéve, széles rétegekben, majdnem általánosan szokott elterjedni az a vélemény, hogy a közgazdaságnak magának alapjai helytelenek s hogy azok, akiknek kezére annak irányítását bízták, nem értenek mesterségükhöz. Uton-utfélen hallani ilyenkor a jelszót, hogy az egész közgazdaságtant, különösen pedig annak elméleti részét gyökeresen revideálni kell s hogy reformra szorul a közgazdasági oktatás is, még pedig különösen abban az irányban, hogy az ifjuságot lehetőleg már az egyetemen praktikus gondolkodásmódra szoktassák: mert csak így válhatnak azután a gyakorlati élet hasznos munkásaivá. Hogy e jelszó mennyiben helyes és mennyiben nem bir alappal, erre most nem

*) L. „Über Universitäten“ S. 39.

***) L. Verordnung des kgl. Minist. des Kultus und öffentl. Unterrichts vom 24. Jan. 1905. (Sachsen.)

galmas idők a közgazdasági szemináriumra gyakoroltak.

***) L. Verordnung des Minist. für Kultus und Unterricht, 1873. betreffend die Errichtung von rechts- und staatswissenschaftlichen Seminaren § 2.

térhetünk ki, csupán azon történelmi tényre kívánom megállapítani, hogy így volt ez az 1848-as nagy politikai mozgalmak idején is, tehát éppen abban az időben, melyben ugyyszólván egybeesik egyrészt tudományunk történelmi iskolájának, másrészt a közgazdasági szemináriumoknak megalapítása Németországban.

Hogy a divatos jelszó a történelmi iskola alapelveiben mennyiben jutott kifejezésre, továbbá azt a hatást, melyet az új irány maga a közgazdasági szeminárium fejlődésére gyakorolt, már az előbbieken volt alkalmam vázolni.*) Lássuk azonban itt még azt a közvetlen hatást is, melyet a moz-

Gustav Fischer mondja 1857-ben megjelent kis munkájában: „Über die Errichtung staatswissenschaftlicher Seminarien auf den deutschen Universitäten nebst einem Bericht über das staatswissenschaftliche Seminar zu Jena“, melyet *Elster* professzor ur volt oly szíves magánkönyvtárából rendelkezésemre bocsátani, hogy az állami ügyek vezetőinek, különösen pedig a közhivatalnokoknak képzettsége a 48-as mozgalmak idejében és azóta is igen fogyatékosnak bizonyult**) és hogy ezért feltétlen mélyebb tudományos iskoláztatásukra, főleg pedig oly intézetek felállítására van szükség, mely őket önállóságra tanítja s az elméletről a gyakorlatba vezeti át.***)

Itt tehát már felvetődött a gyakorlati irányba való terelés gondolata. S ugyanekkor még egy másik körülmény is hathatósan elősegítette annak érvényesülését. Az egyetemi ifjúság kedélyét a zavaros politikai állapotok teljesen felkavarták, a diák égett már a vágtyól, hogy aktív részt vehessen a gyakorlati politikai élet küzdelmeiben s így mi sem természetesebb, mint az, hogy tényleg komoly és beható teoretikus elmélyedésre ebben az időben a legkevesebb hallgató hajlott. Hozzájárult még ehhez azon körülmény is, hogy az ifjúság tanulmányi szorgalma is siralmasan aláhanyatlott, úgy hogy az újonnan megalakult jéni szemináriumot mindjárt működésének legelső

*) Távoloról sem akarom ezzel természetesen azt állítani, mintha a forradalmi eseményeknek a történelmi iskolának keletkezésére magára, mely lassu történelmi fejlődés gyümölcse (Adam Müller, Friedrich List!), döntő befolyása lett volna.

**) Als im Jahre 1848 eine gänzliche Umgestaltung der staatlichen Verhältnisse Deutschlands bevorzustehen schien, konnte dem Tiefblickenden nicht entgehen, dass in Zukunft an die politische Bildung Aller, die zu einer tätigen Teilnahme an den öffentlichen Angelegenheiten berufen würden, weit höhere Anforderungen zu stellen seien, als bisher. Die Ereignisse des Tages zeigten zugleich unwidersprechlich, wie gering die Zahl derjenigen, namentlich unter den Staatsbeamten sei, die eine gründliche politische Bildung besaßen und eine selbstbegründete Überzeugung hinsichtlich der öffentlichen Angelegenheiten in dem raschen Wechsel der Zeitströmungen betätigt hatten. Es drängte sich vor allem die Frage auf: ob die Art, wie bisher auf den Universitäten für die staatswissenschaftliche Bildung gesorgt wurde, den Anforderungen der Zeit genüge.“ L. op. cit. 105—106. old.

***) „Vor allem machte sich der Mangel einer stehenden Anstalt fühlbar, durch welche die Selbsttätigkeit derjenigen, die sich staatswissenschaftlichen Studien widmen, mehr angeregt und der Übergang von der Theorie zur Praxis besser vermittelt würde, als es durch akademische Vorträge geschehen kann.“ L. op. cit. 106. old.

éveiben komoly válság fenyegette. Ebből a lelkes vezetők kiutat csak úgy tudtak találni, hogy a szemináriumi gyakorlatok tudományos nivóját kissé leszállították s azonkívül tulnyomólag csak könnyebb, a praxishoz lehetőleg közeleső s történeti tárgyú referátumokat osztottak ki. Pedig a szeminárium alap szabályaiban még első helyen szerepelt az elméleti irány, mi különben annak tudható be, hogy ekkor egyrészt még élt a szeminárium eredeti alap-gondolatának eszméje, másrészt pedig *Roscher* mérsékelt iránya még korlátlanul uralkodott a történeti gondolat híveinek táborában.*)

Az inkább praktikus irányu gyakorlatok az ifjuság körében is nagyobb rokonszenvre találtak. Mire azután a jénai mintájára lassanként a többi német egyetemeken is megalakultak a közgazdasági szemináriumok. *Hildebrand* s csekélyebb mértékben *Knies* radikálisabb iránya lett uralkodóvá a történeti iskolában, melynek későbbi koronázatlan királya, *Schmoller* és az ő hívei a már előbb részletezett okoknál fogva is kész-örömezt karölttek fel s folytatták a szeminárium gyakorlati-történeti irányát.

Nagyjában tehát a következő folyamat játszódott le: A közgazdasági szemináriumok megalapítása, melyre az egyetemi tanítási rend akkori általános átvedlésének következtében mindenképpen sor került volna, időben véletlenül egybeesik a forradalomnak és az azután következő egynéhány évnek sajátos felfogásaival, valamint a történeti iskola kezdetével és erőteljes nekilendülésével. Eme merő historiai véletlennek következményeként nyomul előtérbe a szemináriumnak a közgazdasági élet szempontjából felfogott gyakorlati tendenciája az eredetileg tisztán absztrakt, tudományos s ekként egyáltalában nem utilitarisztikus céllal szemben.

De hát honnan a közgazdaságtannak e két iránya? Feltétlenül szükséges-e, hogy a „gyakorlati“ különbözzék a „tudományos“-tól, melynek eképp nem szabad „utilitarisztikus“-nak lennie? Nem haladhat-e a kettő együtt és egy irányban, egymással karöltve? Más szóval: divergál-e s vajjon mennyiben tudományunk elméleti része a gyakorlatitól?

Jól tudom, hogy e kérdések felvetésével mellékvágányra látszom térni s jól tudom, hogy egyuttal oly talajra lépek, melyen hosszú évtizedeken át szerény magamnál tapasztaltabbak igyekeztek már eligazodni — több-kevesebb sikerrel — s melyen Ariadne fonalát biztos kézzel kell tartanunk, hogy kalandos fantazmagóriák utvesztőim el ne tévedjünk. Azonban mégis megkísérlem, hogy egynéhány rövid szóval áthidaljam e problémát, mert úgy vélem, hogy ez a kérdés kapuja a közgazdasági szeminárium mai feladatai megismerésének is.

*) L. az említett alapszabályok 3. §-ából: „Das Seminar hat sich vorzugsweise mit solchen Fragen aus der Nationalökonomie... zu beschäftigen, die von praktischer Wichtigkeit sind, und bei deren Lösung die Theorie in umfassende Anwendung kommt. Die Resultate der Geschichte und der Statistik sind dabei stets sorgfältig in Betracht zu ziehen.“ — L. a 7. §-t is: „Da das Seminar keineswegs allein den Zweck hat, nur die künftigen Staatsbeamten auf ihren Beruf vorzubereiten, sondern vielmehr eine allgemeine politische Bildung nach Kräften zu fördern bestimmt ist, so ist die Teilnahme an demselben den Studierenden aller Fakultäten gestattet.“

Tehát: vajjon párhuzamosan halad-e a közgazdaságtanba való tudományos elmélyedés a gyakorlati gazdasági élet megismerésével és a praxis-hoz való közeledéssel? — Amíg a közvélemény a közgazdasági hisztorizmus, különösen pedig *Hildebrand*, *Knies* és az ifjabb történeti iskola tanainak alapján állott, habozás nélkül lehetett e kérdésre igennel válaszolni. Mert tudományos munkát hisztórikusaink szerint, — amint azt már fentebb is kifejtettem — éppen az végzett, aki a gazdasági élet tényeit, azok történetét és ennek alapján a gyakorlati világ nagy gazdasági összefüggéseit kutatta. Hogy az illető ily módon — eltekintve az irány beteges túlzásaitól — a praxisnak is mindenképpen közelébe férközhetett, ahhoz kétség nem fér.

De milyen a helyzet ma, amidőn immár félszázadja, hogy *Karl Menger* a nyilvánosság elé lépett, hogy *Jevons* feltámasztotta halottaiból a szerény kis porosz *Regierungs-Assessor*t, a zseniális *Gossen*t, és hogy *Walras* megírta elméleteit? Időközben, bár heves és hosszú küzdelmek árán, ugyyszólván általános diadalra jutott az absztrakt-pszichológiai irány, a modern deduktív iskola és a lehanyatlófélben levő, fáradt klasszicizmus irányát új, de még sokkal elvontabb elméletekkel frissíti fel. Az új érték-elmélet *Böhm-Bawerk*, *Wieser* és még sok más élesezű közgazda keze alatt ragyogó épületté alakul ki, köréje csoportosulnak a közgazdaságtan többi problémái is, míg végre egy hatalmas új diszciplína áll előttünk. De minél mélyebben hatolunk ezen új tudomány berkeibe, annál több absztrakcióra van szükségünk, a tényleges közgazdaság annál több momentumát kell kikapcsolnunk, minek következtében egyre távolabb jutunk a gyakorlati közgazdasági élettől.

Az absztrakcióba magába eddig is számos kutatónk pompás sikerrel mélyedt el, kétségtelenül helyes és megdönthetetlennek látszó eredményekhez jutott: sed revocare gradum — hic opus, hic labor est! Az absztrakt kutatás eredményét az élő és való közgazdaságra alkalmazni, a valóságnak egyes apránként kikapcsolt momentumait most fokról-fokra újra viszakapcsolni és ezáltal új gyakorlati elvekhez jutni, más szóval: az új elmélet tételeit a gazdaságpolitikával teljes és produktív összhangba hozni — ez az a feladat, melynek tökéletes megoldását mind a mai napig nélkülözzük.*) Mi sem bizonyítja a mondottakat jobban, mint azon körülmény, hogy a modern iskola vezetői — távol attól, hogy egységes tudományos gazdaságpolitikai rendszert tudtak volna félszázad alatt felépíteni — gazdaságpolitikailag nagyon is különböző elveket vallanak. Míg az iskola tagjainak egy része a liberalizmus felé hajlik, mások éppen az ellentétes irányba csapnak át: *Gossen* és *Walras* lelkes zászlóvivői az agrárszocializmusnak, *Stanley Jevons* határozottan intervencionalista. *Schumpeter* a szociáldemokráciával kacérkodik, *Pantaleoni* pedig az egoizmus elve helyébe egyáltalában az altruizmust szeretné ültetni, mint a gazdasági élet legfőbb mozgató erejét. Általában a modern irány íróinak gazdaságpolitikai munkái többnyire csak laza összefüggésben vannak elméleti fejtegetéseikkel.

*) Tekintettel azon körülményre, hogy épp a közgazdaságtanról s épp a mai időkben van róla szó, úgy hiszem, nem igen érhet az a vád, hogy a tudomány célját túlságosan pragmatiztikus szempontból fogom fel.

Az utóbbi években egy gigászi kísérletnek voltunk tanúi, mely ezt az ürt át akarta hidalni. Othmar Spann, a mai közgazdák egyik legnagyobbika, az osztrák iskola tantételeiből kiindulva hidat akart kovácsolni társadalomelméletéhez, gazdaságpolitikai eszményeihez. És lám hová jutott? A félig kész uton vissza kellett fordulnia kiindulópontjaihoz és azokat félrelökve, im egy új gazdasági elmélet felépítésének szükségességét hirdeti, mely ne az egyesek, hanem az összesség tana legyen, ne a taszításé, hanem a vonzó-dásé, ne a küzdelemé, hanem az összhangé, ne az okságé, hanem a céle. Primár jelentőségükben elveti elméletünk legbüszkébb eredményeit s érték-tanunk elé mint centrális és alapvető pontot odaállítja a gazdasági szolgál-tatások problémáját.

És e nagy vajudás közepette jön a világháború a maga hatalmas gazdasági rázkódtatásaival. Sokan most is meginognak s ugyanazok a jel-szavak röpködnek szájról-szájra, mint amelyeket fentebb a 48-as forradal-mak hatásaként említettem. Pedig hadseregünk szolgálati szabályzata is jó volt, — amennyiben nem vártuk tőle, hogy esodatevő varázsszer legyen... Rudolf Stolzmann világgá kürtöli: „Wenn je eine Zeit, so bedarf die unsrige der inneren Einkehr. Wo alle Fundamente wanken, muss ein Neubau von Grund auf erfolgen. Dazu ist ein Umlernen vonnöten...“*) És jobb sorsra méltó tudás-sal és buzgalommal hatalmas gazdaságfilozófiát ír, melynek alap gondolata a *szociális kategória* souverain uralma minden közgazdasági folyamaton. De éppen ez az alapvető tévedése szerintem Span-nak is s a múlt század egyik legzseniálisabb közgazdájá, Lorenz von Stein is hatalmas lépéssel vihette volna tovább tudományunkat, ha lényegében nem ugyanezen az alapon állott volna.

Ezzel azonban már jeleztem is, hogy merre látom a jövő útjait. Minden közgazdasági folyamatban s a közgazdaság fogalmában magában is két alapvető tényező, két kategória különböztethető meg: az egyik a gazdasági, az ökonómiai, a másik a társadalmi, a szociális. Minden, ami közgazda-sági, szükségképpen e két tényező eredője lehet csak.

A gazdasági kategóriát itt minden szociális vonatkozástól különválva kell elképzelnünk, merő mechanikai működésében. A modern gazdasági el-mélet legnagyobb vívmányául szokták emlegetni, hogy megtalálta és pon-tosan leszögezte a határokat, melyek közt kutatásaink folyhatnak. S e mo-dern elmélet legérettebb gyümölesként Friedrich von Wieser „Theorie der gesellschaftlichen Wirtschaft“ című könyvét szokták megnevezni. Nos hát, ha például e munkának első, az egyszerű gazdaságról szóló fejezetét, mely-ben a szerző absztrakciójában a legmesszebb megy s minden társadalmi momentumot kikapesolni igyekszik, tüzetesen áttanulmányozzuk, feltétlenül kell hogy megérezzük helyenkénti homályos bizonytalanságát s annak ösz-tönszerű szükségességét, hogy az absztrakcióban nem szabad megállanunk az ember szükségleteinél s azoknak bizonyos rangsorban való kielégítésénél, hanem tovább kell mennünk, át kell lépnünk a bécsi iskola által szabott határokat. A rendkívüli élelméjü Schumpeter egyszer már megpillanthatta

*) L. „Grundzüge einer Philosophie der Volkswirtschaft“. Jena, 1920. Vorwort.

ezt az igazságot, mikor hangsúlyozza, hogy a gazdaságosság ugynevezett arany szabályának a *lex minimae* érvényét nem szabad kicsinyes emberi viszonyainkra korlátoznunk, hanem . . . „dieses Prinzip hat ein weit, weit grösseres Anwendungsgebiet, ist von der Allgemeinheit einer logischen Regel . . . *) És még tovább hatol *Openheimer*, ki két év múlva, 1910-ben már így ír: „A legkisebb eszköz utáni törekvés az embernek biológiai történetéből származó elidegeníthetetlen öröksége. S ennek az örökségnek gyökerei mélyen az anorganikus, sőt a kozmikus világba nyulnak vissza.“***) S itt mélyenjáró tekintettel állapítja meg, hogy ezen gazdasági törvény szerint keletkeztek a napok és bolygók, ez irányítja a gázok és folyadékok mozgását, csak úgy, mint a villamos áram által disszociált kémiai vegyület atómrészeckéinek áramlását. Mint orvos, *Openheimer* innen azonban, sajnos, megint a biológia területére tér vissza s eredményeit az emberi társadalmon belül végbemenő eltolódásokra alkalmazza.***)

A gondolat továbbfűzése itt tulmessen vezetne ****) Csupán azt kívántam megvilágítani, hogy mily irányban látnám szükségességét annak, hogy elméleteinket mélyítsük, tovább fejlesszük. A minden szociális elemétől elvonatkoztatott gazdasági kategória ily módon való teljes elméleti megismerése *unverzális* érvényű *természeti* törvényeket eredményezne, melyek *maradandó* alapjaivá válnának az *elvont gazdaságtannak, gazdaságfilozófiának*, vagy ahogy épp tudományunknak ezt a most már különvált részét nevezni óhajtanók. Ha ennek eredményeibe fokról-fokra visszakapcsoljuk azután az egyéb társadalmi tudományok megismerésének tárgyát alkotó, állandóan változó és mindig más alakban megjelenő *szociális kategóriát, a gyakorlati közgazdaságtannak*, mint tudományunk második önálló részének tételeit nyerjük.

Tudom, hogy ezzel konkrét utat még távolról sem mutattam s hogy a legnagyobb nehézség, a külön-külön megismert két alapvető kategória, a gazdasági és a szociális kellő egybefűzésének problémája még teljesen nyitva marad. Az analízis mindkét irányában, az említett két kategória megismerésének útján a legszebb sikerrel, a legbiztatóbb reményekkel haladtunk már eddig is: most még csak a visszavezető utat megmutató iránytűre, a jövő nagy szintétikus gondolatára van szükségünk, mely szerintem a közgazdaság tudományát fejlődésének egy új korszakába fogja juttatni. Ha azonban a gyakorlati tanban máris kész tételekkel dolgozunk s tudományunk jövőendő kutatásainak eredményeit — ha nem is abszolút

*) L. „Das Wesen und der Hauptinhalt der theoretischen Nationalökonomie“. Leipzig, 1908. S. 31.

***) L. „Theorie der reinen und politischen Ökonomie“. Berlin, 1910. S. 27. ff.

****) „Die Menschen strömen vom Orte des höheren sozialen und wirtschaftlichen Druckes auf die Linie des geringsten Widerstandes“. L. op. cit. ugyanott.

*****) Tüzetesebb kifejtését a Magyar Közgazdasági Társaságban 1923. évi január hó 31-én tartott előadásomban kíséreltem meg, mely „Társadalmi és gazdasági tényezők elkülönülése a gazdasági elméletben“ címen külön fog megjeleneni.

bizonyossággal s helyenként csak homályos körvonalaiban — de mégis mintegy előrelátjuk már, úgy ismereteink inkább intuitív jellegűek, melyekhez a való tudományosság szempontjából feltétlenül szükséges diszkurzív utat nagyrészt még csak ezután kell majd megtalálnunk. Félig-meddig úgy állunk e ponton, mint azt *Gauss* mondja sokszor idézett szavaiban: „Eredményeim már rég megvannak, csak azt nem tudom még pontosan, hogyan fogok hozzájuk jutni.“ Ha azonban a helyes diszkurzív gondolatmenetet is megtaláljuk majd, akkor előreláthatólag vége szakad ázon sajnálatos s a kívülálló előtt bizonytalannak látszó mély ellentéteknek, melyek tudományunkban még ma is uralkodnak.

Ily irányban látom a haladást. Szükséges volt erre kitérnem azért, hogy megmutathassam, mennyire nem együtt s nem párhuzamosan halad tudományunkban egyelőre az elméleti kutatás és a gyakorlati ismeretek megszerzése. Ennek azonban egyenes következménye, hogy az a szerencsés harmónia, mely szemináriumainkban a tudományos kutatást egybekapcsolta a praxis felé való orientálódással, megszűntnek tekinthető. A két ut tehát most már itt is ketéválik s felmerül a kérdés, vajjon melyiket kövessük az egyetemi szemináriumban, illetve mily formában hajtandó végre a kettő különválasztása.

Hogy a szeminárium eredeti célja a tudomány önálló továbbművelésére való vezetés, ahhoz szó sem fér. A közgazdasági szeminárium első és főcéljának is tehát kétségtelenül a tisztán tudományosnak, tehát az elméleti kutatásba való bevezetésnek kell lennie. A gyakorlathoz való átvezetés tendenciája azonban ma már egy hoszu, évtizedes történeti fejlődés eredménye, melyet minden további nélkül sutbadobni, súlyos históriai igazságtalanság lenne: a közgazdasági szeminárium fogalmával e praktikus irány ma már annyira egybeforrott, hogy annak épp oly lényeges elemévé vált, mint akár az eredeti, tisztán tudományos cél. A kettőnek tehát egymás mellett, de különválasztott érvényesülési teret kell nyújtanunk szemináriumainkban.

Fejtegetéseim befejező részében most még rövid képét igyekszem nyújtani, hogy milyen alakban vélem e programot a gyakorlatban megvalósíthatónak. Első sorban a szemináriumnak arról a tevékenységéről szeretnék itt szólni, melynek feladata, hogy a tanuló ifjúságot a gyakorlati közgazdasági élet megismeréséhez közelebb vigye.

Prima vista talán kissé merésznek látszik, ha azt állítom, hogy a gyakorlati közgazdának nincsen szüksége a modern absztrakt elmélet behatóbb ismeretére. Ahelyett, hogy állításom igazolására az annyira elcsépelet hétköznapi példák valamelyikét hoznám fel, inkább csak arra az egyetlen szempontra szeretném a figyelmet irányítani, hogy hiszen a modern elmélet — amint azt az előbbi fejtegetések során is láttuk — lényegénél fogva csupa imaginár értékkel dolgozik, melyek reálisakká csak a szociális momentumoknak újra való bekapcsolásával válnak. Elméletünk absztrakt tételeinek tüzetes és pontos ismerete a gyakorlati közgazdára csak akkor bírhatna fontossággal, ha az utóbbi műveletet ő maga is megbízhatóan el bírná vé-

gezni. Hogyan várhatnánk ezt azonban tőle, midőn épp ez a probléma tudományunknak legnehezebben megoldható pontja?*)

Azt az elméleti anyagot tehát, melyet egyetemi előadásaink nyújtanak, elegendőnek tartom hallgatóink azon tulnyomó többsége számára, mely csupán a gyakorlati gazdasági élethez szükséges ismeretek megszerzése céljából látogatja a főiskolát. Ezeknek rendszerint se kedvük, se különösebb tehetségük behatóbb elméleti elmélyedésre s a kultúra is bizonytalán több hasznukat veszi, ha a közgazdasági élet derekas vezetőivé válnak. Nos, ezen tulnyomó többség számára nagyjában megmaradhatna a mai közgazdasági szeminárium általános alakjában, csupán egynéhány módosításra lenne szükség, mely azt még jobban gyakorlati irányba terelné.

A témakör nagyjában megmaradhatna: leíró és történeti gyakorlatok. Az írásbeli munkák fontossága itt háttérbe szorulhatna s inkább az anyag tényleges megemésztésére s közgazdasági feldolgozására kellene a fősúlyt vetni. Igen szerencsés átmenetet talált itt *Gothein* heidelbergi szemináriumában: a kiválasztott vagy kiosztott témát először megbeszéli a hallgatóval s utmutatásokkal látja el őt. Azután bekéri a referátum diszpozícióját, azt megbirálja s újabb tanácsokkal visszaadja a hallgatónak, ki azt később mint kész dolgozatot ismét közvetlenül a professzornak nyújtja be, hogy alkalma legyen annak tüzetes áttanulmányozására. A szemináriumi gyakorlaton már most nem a referens ad elő, hanem *Gothein* maga intéz hozzá kérdéseket, melyek folyamán sorba kimeríti az egész referátum anyagát s egyben a többi hallgatónak is mindjárt alkalmat nyújt közbeszólásokra és vitára.

E praktikus irányu gyakorlatoknak egy másik ajánlható ágát szintén *Gothein* műveli pompás sikerrel. Szemináriumának résztvevőivel évente körülbelül tíz kirándulást rendez gyárak, ipartelepek és mezőgazdasági üzemek megtekintésére. A kirándulás előtti napokon a professzor külön e célra alkalmazott aszisztense, ki műszaki doktor is, előadásokat tart a megtekintendő üzem technikai berendezéseinek lényegéről és céljáról általában, úgy hogy a hallgatók azután az üzemben magában pl. még a komplikáltabb gépek működését is nagyjában megértik. A kirándulások résztvevőinek száma 80—120 szokott lenni. Ezeket a professzor részben a maga, részben pedig aszisztensei vezetése alatt kisebb csoportokra osztja s a megtekintés alatt szakadatlanul folynak a magyarázgatások s a kérdésekre nyújtott felvilágosítások. Végül az összes csoportok az üzem tanácstermében vagy valamely egyéb nagyobb helyiségben találkoznak össze s a professzor még itt a helyszínen megkezdi a látottak megbeszélését, melynek folyamán már hosszú évek óta mindig ugyanazt a rendszeres egymásutánt követi. Még pedig először tárgyalja az üzem gazdasági alapjait s jelentőségét, majd a technikai berendezéseket s végül a szociális vonatkozásokat. Hasonló kirándulásokat különben még számos más közgazdasági szeminárium is rendezesített már. Különösen széles alapon karolta fel őket *Gottl-Ottilienfeld*

*) L. dolgozatomat: „Über die Grenzen der Volkswirtschaftspolitik“. (Budapest, Stádium, 1922), melyben behatóbban foglalkozom e kérdéssel, a tudomány és a gyakorlat közti viszonyal.

és mostani utódja *Dorn*, a müncheni műegyetem az idén megalakult közgazdasági fakultásának dékánja.

A munkaprogramm egyik lényeges pontjává válhatna itt a *gazdasági ankét* is. *Amonn* Prágában pl. a múlt félévben, mikor a bércsökkenések problémáját dolgoztatta fel, ezt ily ankét alakjában rendeztette, amennyiben a seminaristák egy-egy iparágat vállaltak magukra s adataikat az egyes üzemek személyes látogatása és tanulmányozása közben gyűjtötték. Barátjai az ilyenü ankétoknak *Pohle*, *Gerloff*, *Voigt*, *Sering* és mások is. Meglepett *Herkner* nézete, ki azért veti el őket, mert a fiatal és járatlan hallgatótól úgy sem várhatja a látottak helyes megítélését, felfogását és feldolgozását. Hiszen itt nem a teljesítmény értékéről, hanem csupán gyakorlatról, közvetlen és élő tapasztalatok gyűjtéséről van szó!

A gyakorlatok ezen formáihoz azután még egyebek csatlakozhatnának, melyek a hallgatókat rendszeres és önálló közgazdasági gondolkodásmódhoz szoktatják és ebben gyakorolják. Első helyen állhatna itt az előadásokon hallottak, vagy esetleg egyes praktikusabb irányu olvasmányok diszkutórikus megbeszélése. A praktikus irányu vitatkozásban való gyakorlásra igen ügyes metódust választott pl. *Sering*, ki néha meg szokta tenni, hogy a közgazdasági élet valamely gyakorlati jelenségének, intézményének, vagy eseményének megvitatására a seminaristák bizonyos száma között kiosztja a politikai pártok szerepeit s a gyakorlat folyamán ő maga ügyel arra, hogy a különböző pártelvek a vitában állandóan érvényesülésre jussanak.

E gyakorlatok nagyon jól megfelelénének annak a követelménynek, hogy a hallgatónak az előadásokon való kényszerűen inkább csak receptív szerepét produktívvá cseréljék fel s hogy bevezessék őt a való közgazdasági élet szellemébe.

Velük szemben tulajdonképpen szemináriumnak csupán a gyakorlatok másik ágát nevezném, melynek célja, hogy új generációt neveljen a tudomány továbbépítésére, tehát az előbb mondottak szerint egyelőre a közgazdaságtan elméletének kimélyítésére. A hallgatók nagy többsége kétségen kívül amugy is az előbbi gyakorlatokra tódulna s így azon célból, hogy itt a seminaristák száma korlátoztassék, talán nem is lenne szükség valami nagyon szigoruan rostáló felvételi kolloquiumra, melynek standardja bizonyos előrehaladottabb foku elméleti tudás.

A szemináriumot legalább két részre kellene osztani: kezdő és haladó részre, melyek gyakorlatain egyenként legfeljebb 15 hallgató vehetne részt.*) A seminaristák számának korlátozását azért tartom szükségesnek, mert tömeges részvétel mellett érdemleges tudományos és pedagógiai munka ki nem fejthető. Mi sem illusztrálja ezt jobban, mint azon körülmény, hogy

*) E helyen állandóan oly szeminárium lebeg szemeim előtt, mely egy általános közgazdasági kollégium mellett működik. Oly fakultásokon, hol alkalmom nyílik a közgazdaságtannak több különálló előadásra való tagolására s ennek megfelelően több egymással párhuzamos, speciális tárgykörű szeminárium rendszeresítésére, a helyzet természetesen lényegesen kedvezőbb s a gyakorlatoknak hasonló szelemben való tagolása még sokkal könnyebben vihető keresztül.

azokban a szemináriumokban, hol a résztvevők száma esetleg a százat is meghaladja, sőt több százra is rug — Adolf Weber és Zwiédineck-Südenhorst a müncheni egyetemen pl. egyenként „csak“ 300 jelentkezőt vesznek fel szemináriumukba — még a legkitünőbb vezetés mellett is lényegében mégis csak extenzív munka folyik. 15—15-nél több hallgatónak a tudományos munkába való intenzív bevezetése egy tanár részéről, előadásai és saját tudományos irodalmi munkái mellett, fizikai lehetetlenség volna.

A kezdők szemináriumának — melyet proszemináriumnak is nevezhetünk — feladata, hogy a seminaristát bevezesse a tudományos gondolkodásba, hogy megismertesse őt részben a jövő munkájához szükséges irodalmi segédanyaggal, részben pedig az elméleti kutatás módszerének vezérlő szempontjaival. A legalkalmasabb mód erre a szabad és fesztelen konverzáció, egyes elméleti problémáknak, melyek természetüknél fogva tudományunk valamely szélesebb területére nyújtanak áttekintést, beható diszkutórikus megbeszélése. Különösen a külső alakot tekintve, pompásan oldja meg e feladatot Arndt, ki frankfurti szemináriumának kezdő részében az egész szemeszteren át minden kényszer nélküli megbeszéléseket tart, melyeken a jelenlévők közül mindig csak az vesz részt, aki éppen kedvet érez hozzá. Témáiban is erősen hajlik az elméleti irány felé; az idén megjelent dolgozatában „Wie studiert man Nationalökonomie“, ezek közül első helyen a következőket említi meg: a jövedelemelosztás alapelvei, a munkabér tényezői, a kamatláb fejlődése, a papírpénz, a gazdasági válságok, a kapitalizmus, a szocializálás, a földreform stb. Egészen hasonló rendszert követ Gehring is a dresdeni műegyetemen, ki mindjárt a tanév kezdetén vagy 10—12 ily problémát jelöl meg, melyek azután a proszemináriumban sorra megbeszélésre kerülnek. Minden seminaristának az év folyamán legalább egy írásbeli dolgozatot kell benyújtania a megbeszélte témák valamelyikének területéről, melyet azonban a professzor csak pro domo bírál meg s amely a szemináriumban magában szóba sem kerül.

Pantaleoni hasonló jellegű római konverzátoriumát kezdetlegesebb alapon rendezi be, amennyiben egyes angol íróknak, mint Langworthy Taylor-nak, Alfred Milnes-nek és Philipp Wicksted-nek még a múlt század végén kérdések és feleletek alakjában megírott kompendiumait veszi elő és sorra tárgyalja szemináriumában az ott feltett kérdéseket.

Andreas Voigt frankfurti proszemináriumában maga tart a közgazdaságtan bizonyos válogatott fejezeteiről előadásokat, melyekhez azután az egyes pontok megbeszélése és vita fűződik. Részben tisztán konverzátorius alapon rendezi be a kezdők részére tartott szemináriumát Amonn is Prágában.

Adolf Weber Münchenben már a tanév elején kiválaszt vagy egy tucat közszájon forgó közgazdasági értelmű szólamot, azokhoz egynéhány magyarázó szót fűz, melyben szabatosan megállapítja, körülírja a szóbanforgó problémát s azután az egészet kinyomtatva, mint a kezdődő szemeszter munkaprogramját proszemináriumára résztvevőinek rendelkezésére bocsátja. A jelenleg folyó szemeszter programjának főpontjai pl. a követ-

kezők: „Übungen für Anfänger über volkswirtschaftliche Schlagworte: 1. Hat der Bauer Geld, hat's die ganze Welt. 2. Die letzte Elle ist die billigste. 3. Schutz der nationalen Arbeit. 4. Das Geld muss rollen. 5. Das Leben ist teurer geworden. 6. Je höher der Lohn, je grösser die Kaufkraft am Markte. 7. Je höher der Lohn, desto grösser die Leistungen. 8. Die Maschine wirft den Arbeiter auf's Pflaster. 9. Recht auf den vollen Arbeitsertrag. 10. Je grösser die Nachfrage nach Kapital, desto höher der Zins. 11. Neo-malthusianische Völker sind dem Untergange geweiht. 12. Bleibe im Lande und nähre dich redlich“. Az egyes témákról a hallgatók szabad választás szerint kisebb írásbeli dolgozatokat nyújtanak be. Ezeket a tanár vagy asszisztense átolvassa, a hibákat s tévedéseket — akárcsak a középiskolában — a margón megjelzi és azután egy csupán a referensek közt tartott megbeszélésen, melyen így is még vagy 50-en, 60-an szoktak megjelenni, szóvá s vita tárgyává teszi. A plénum elé csupán az érdekesebb s tanulságosabb hibák megbeszélése kerül. Különben az egyes témák feldolgozása tisztán konverzátorikus alapon történik. Egészen hasonló elvek szerint rendezte be prozemináriumát *Zwiedineck-Südenhorst* is.

E példákat itt inkább csak külső alakjuk kedvéért hozom fel. Ami a gyakorlatok tárgyát illeti, azok természetesen csak egészen absztrakt, elméleti irányúak lehetnek. Amennyiben a gyakorlatok nem bölcsészeti fakultás kebelén belül tartatnak, a speciálisan közgazdasági szempontokon kívül a filozófiának azon rétegeibe is feltétlenül el kellene hatolniok, melyeknek ismerete mélyebb elméleti kutatásainknak elengedhetetlen előfeltételeit alkotja. Ily módon legalább részben pótolható lenne modern egyetemünknek azon hiánya, hogy a hallgatót átmenet nélkül mindjárt az egyes résztudományokba igyekezzenek bevezetni anélkül, hogy előzőleg a tudományok tudományának, a filozófiának alapvető elemeivel ismertetnék meg őket.

Ezen előkészítő fokozat, a prozeminárium után a hallgató a tulajdonképpeni szemináriumba, a tudomány mesteriskolájába kerül, hol most már megkísérelheti első szárnypróbálgatásait az önálló elméleti kutatásban. Ami a gyakorlatok külső alakját illeti, úgy az egyes — tárgyilag lehetőleg összefüggő — referátumok rendszerét itt is meg lehetne tartani; a fősúlyt azonban mindig a beható és módszeres elmélyedésre s nem az anyag, az adatok halmozására kell vetni. Az egyes referátumoknak a szemináriumban való felolvasztatásánál lényegesen ügyesebb és időben is gazdaságosabb módszert alkalmaznak ugyancsak *Adolf Weber* és *Zwiedineck-Südenhorst*, amennyiben a referens kész dolgozatát már előre egy konferensnek adják ki s a gyakorlaton azután e konferens adja elő a munka tartalmát, hozzáfűzve ahhoz mindjárt saját bírálatát is. Időben ezen rendszer által mindenestre jelentékeny megtakarítás érhető el. De még így is kevésnek látszik az a heti két óra, melyet a szemináriumi gyakorlatoknak általánosan szentelni szoktak. Igaz viszont az is, hogy — legalább a német egyetemek tulajdonos részén — e két órasi együttes gyakorlatnál lényegesen fontosabb s egyúttal produktívabb is az a munka, melyet részben a tanárok maguk,

részben pedig aszisztenseik az egyes szeminaristákkal külön folytatnak, amidőn külön e célra rendszeresített fogadóóráikon utmutatásokkal, tapasztalati tanácsokkal és messzemenő segítséggel támogatják őket kutatásaikban, referátumaik és disszertációik kidolgozásában. Egyes professzorok hetente 5, 10, sőt még több ily fogadóórát is tartanak.

S ezzel kapcsolatban kívánom még — last, but not least — azon viszony természetének fontosságát is hangsúlyozni, mely egyrészt a szeminárium vezetője és másrészt annak tagjai között fennáll. A gyakorlatoknak úgy alaki, mint tartalmi körvonalai meg lennének szabva: egy két fokozatra osztott szeminárium kat exochén, melynek célja, kevésszámú résztvevőjét a tudomány jövődjéé továbbépítőivé kiképezni és egy nagyobb-számú hallgatót magába fogadó praktikus irányu gyakorlat, melynek mintegy átmenetet kell képeznie az előadások elvontsága és a való közgazdasági élet közt. Ez utóbbi gyakorlatokon nyerjék első mélyebb közgazdasági benyomásaikat a praxis jövődjéé vezetői. De mindez csak sablónos külső váz: a tulajdonképpeni lüktető, meleg életet a szemináriumba csak vezetőjének egyénisége képes önteni. Ez azonban ama pont, hol megsztinik minden általánosítási kísérlet jogosultsága, hol minden egyes esetet csak a maga individualitásában lehet elbírálni.

Jól tudom, számos apró, főleg adminisztratív akadály tornyosodik a szemináriumnak a vázolt irányban való fejlesztése elé. Házaí viszonyainkban ezek közül leginkább kettő látszik fennforogni: részben a professzoroknak amugy is tulnagy elfoglaltsága, részben pedig a hallgatóknak ilyenmü komolyabb munka iránt tanusított sajnálatos érdektelensége. Pedig, ha a magyar típusnak a közgazdaságtan elméletének újabb és jelenlegi analitikus iránya iránt aránylag csekélyebb hajlama van is, ugy annál nagyobb eredményekre hivatott a jövő nagy szintétikus feladatainak megoldásában. Annak, hogy végre mi is nagyobb részt vehessünk a közgazdaságtan fejlődésének világkoncertjében, egyik legfontosabb előfeltétele: közgazdasági szemináriumainknak a megjelölt irányban való továbbfejlesztése. S az említett látszólagos akadályok leküzdésére is csak egyetlen varázsszert látok: *a lelket és a szeretetet*, melyet szemináriumainkba lehelünk.

— Az agg *Sering* professzor képe tünik itt fel előttem, kinek szemelkessedéssel lángol fel, ha az ifjuság tudományos neveléséről beszél s könnybe lábad, ha arra a mereven hivatálos viszonyra emlékeztetik, mely ma tanár és diákja közt fennáll. Dahlemi szerény hajléka hosszú esztendőök óta a közgazdasági szemináriumi oktatás kies szentélyévé vált, melynek papnője a professzornak már szintén öreg felesége, ki minden munkájában támogatja férjéet s kit rajongással vesznek körül annak diákjai.

Az a szellem, mely itt uralkodik, többet ér minden konkrét reformjavaslatnál, mely elvégre is csak száraz s esetleg léleknélküli kereteket tud nyújtani. Célunkat azonban csak ennek az élő tartalomnak segítségével fogjuk elérni, — „mert ha angyaloknak nyelvén szólnék is és szeretet nincsen énbenem, olybá válnék, mint a zengő ére és a pengő cimbalom...”

Surányi-Unger Tivadar.

Közlemények és ismertetések.

Széljegyzetek a fizetési mérleg kérdéséhez.

Fellner Frigyes: Fizetési mérleg és jóvátétel.
Budapesti Szemle 549. sz. (1922. nov.) 81—108 l.

A nemzeti vagyon és jövedelem s Magyarország fizetési mérlegének kérdései a közgazdasági kutatásnak azok a területei, amelyeknek szerző — esztendőök hosszú sora óta — szinte kizárólagosan szentelte munkásságát s amelyeken számos kiváló alkotás fűződik nevéhez. Legújabb tanulmánya is teljes mértékben felkelti a figyelmet: már csak tendenciájánál fogva is, mert hiszen az ország gazdasági erejével szemben mutatkozó aránytalan tartozási egyenleg alapján a jóvátételi kérdés kikapcsolásában látja Csonka-Magyarország gazdasági boldogulásának egyedüli útját. Számításai szerint a megcsonkított magyar államterület nemzetközi fizetési mérlegén a passzív tételek kerek számban 50 milliárd koronával fölőzik az aktívokat. Irtózatosan nagy adó ez, — akárhogy is forgassuk a valutakurzusokat — s ha nem tudnók enyhíteni, romlásunk előhírnöke volna. Évente ekkora összeget hordani a külföldi hitelezők stb. zsebeibe, előbb-utóbb az összeroppanás felé kergetne bennünket. Nagyon logikusnak és hazafias cselekedetnek látszik tehát, ha szerző ezen a ponton támadja meg a jóvátétel problémáját.

De valahogy úgy érzem, hogy nem rántotta fel teljesen a sötét függönyt, mely a fizetési mérlegünk előtt terpeszkedik. Mintha ő maga is félne a teljes igazság kimondásától, hangfogót tett a hangjára. Mert a helyzet valójában még rosszabb annál, mint amígőre a szerző fejtegetései után gondolhatnánk. Többel leszünk évről-évre adósai idegen államoknak, semmint azt megállapította.

Nyilvánvaló, hogy a nemzetközi fizetési mérlegnek csak úgy van a gyakorlati élet szempontjából is megkívánt jelentősége, ha az abba felvett tételek egy időpontra, egy évre vonatkoznak. Ha volt valaha fontossága ennek a követelménynek, fokozottabb mértékben van ma, mikor a koronaérték hullámzás örülete alatt az egész ország közgazdasági élete nyög. Más a sulya — ezt a kérdést szerző is érinti — 50 milliárd tartozásnak 1922-ben, mint 1921-ben vagy előbb s valószínűleg az idén is más lesz. Nagyon óvatosan kell tehát azokat az adatokat összeválogatnunk, melyekből a mérleg egyenlegét képezzük.

Szerény véleményem szerint abban az értékes s — a jóvátételi probléma megvilágítása körül — hézagpótló munkában, melyet szerző vég-

zett, részben némi tévedést követett el, ami az anyag nehézkes összehordása folytán érthető ugyan, de az ügynek használ talán, ha a figyelmet arra felhívom.

A tanulmány nem jelöli meg határozottan azt, hogy mely időszakra vonatkozik, fejtegetéseiből azonban az tűnik ki, hogy az 1921. év volt az, melyre kalkulációit vonatkoztatta. Valutáris szempontból a legszeszéyesebb évek egyike volt ez, mikor mintha dróttal rángatták volna, pénzünk értékelésének ive nagy lendület után egyre lejjebb gördült. A helyzet igazában az volt, hogy szinte mindennap más jelentősége volt annak a fizetésnek, melyet eszközöznünk kellett, amivel csak arra akarok rámutatni, hogy mily szörnyen nehéz az akkor különösen észlelhető valuta-dzsungelben olyan pontokat találni, melyekre számításainkat alapítsuk.

E nehézségeket dr. Szabóky Alajos „Magyarország külkereskedelmi mérlege“ című — s szerző által is felhasznált — cikkében ismertette, de mikor ő ugy találta, hogy kereskedelmi mérlegünk 1921-ben csupán 21 milliárd korona minusszal zárult, még nem voltak köztudomásúak azok a körülmények, melyek a nemzetközi áruforgalomból eredő passzivitásunkat sokkal nagyobbá tették, mint azt előbb gondolhattuk volna. Talán szabad hivatkoznom azokra a mult év folyamán sűrűn ismétlődő tárgyalásokra, amelyek a szokoltartozások rendezésére vonatkoztak. E tartozások csaknem mind az 1921. évi rendelkezésekből származtak, melyeket azonban cégeink csak részben egyenlítővén ki, a cseh korona mesterséges feljavítása folytán egyszerre arra ébredtek, hogy adósságuk messze felülmúlja azt az összeget, mellyel előbb számoltak. Mi ennek a következménye: az, hogy 1921-ben a kereskedelmi mérleg passzivitása — minthogy az árakat szállításkor nem fizettük ki — talán kisebb, mint Szabóky kiszámította, viszont azonban a következő évben vagy években annál jobban sujtott — és sujt — bennünket a korábban nem várt teher, mely a tartozásoknak valuta-értékváltozásából ered. Az az egy tétel tehát, mely fizetési mérlegünkben a kereskedelmi mérlegre vonatkozik — ha a ma szemüvegén át nézzük — sokkal fenyegetőbb, semmint szerző tanulmányai után gondolhatnók.

Ámde más módszertani okok is arra vezettek bennünket, hogy a fizetési mérleg képét feketébbnek lássuk, mint szerző.

Az 1921. évi külkereskedelmi mérleg adatait a statisztikai hivatal igazgatója az akkori valutakurzusok figyelembevételével állította össze. Némileg meglepő tehát, hogy szerző gondolatmenetében a fizetési mérleg minden más részleténél átszámításait 0.25-ös koronával végzi, köztük a vándormozgalomból táplálkozó pénzküldeményeknél is, amelyeket így 3—4-szer olyan magasan állít be a fizetési mérleg aktív oldalán, mint azt valójában megtehetnők. Ha szerző az Amerikából hazaözönlő pénzeket az 1922. évi szeptemberi koronaárfolyammal értékeli, — ami szintén aggályos, mert hisz valutánk a mult év folyamán sem volt mindig olyan szomorú helyzetben, mint az év utolsó negyedében — gondoskodnia kellett volna arról, hogy a kereskedelmi mérleg nagy passzív adatai szintén erőteljesebben kidomborítsanak a teherlapon.

Különben is úgy vélem, hogy szerző mesze tulbecsüli az u. n. amerikai pénzeknek a hazai közgazdasági életbe való átplántálódásának jelentőségét. Nagy kérdés az, hogy a hazaküldött vagy hazahozott tőkék eloszthatók-e egyszerűen Csonka-Magyarországra az összkivándorlásból eső arányszám alapján. Szinte biztosra mernők venni, hogy mai államterületünk kisebb mértékben részesedett a dolláresőben, mint szerző azt feltételezte. Egyszerű oka van ennek. Az ország belső földjének kivándorlási mozgalmá sokkal később szervezkedett meg, mint a periferiáké. Kivándorlóit kevesebb tapasztalással, nagyobb verseny színhelyére érkeztek az Ujvilágba, mint pl.

a tótok. A magyar nép igényei is fejlettebbek, mint voltak többi nemzeti-segeinké s így a megtakarításuk lehetősége is kevesebb. Az amerikai munkanélküliség, mely a munkásnép millióit tétlenségre kényszerítette, a félre-rakott tőkék közül sokat elfogyaszt. Mindmennyi érv arra nézve, hogy Csonka-Magyarország nem oly bőségesen kapja kívülről a támogatást, mint az idézett arányszám után vélhetnők. Az a körülmény pedig, hogy új ut-leveleket jobbára csak a már kivándoroltak családtagjainak adtunk, a keve-sebbet is még csökkenti, mert hiszen a hazaért pénzeknek jó részét meg-emésztette a kiutazás költsége. Kétségtelen ezekből, hogy szerző egyen-legén a javunkra eső tételeket 10—12 milliárd koronával kellene mérsékel-nünk, hogy a valósághoz közelebb jussunk, amint a kereskedelmi mérleg negatív számai viszont — milliárdokban beszélve — sokkal öblösebbek, mint az szerző számoszlopaiban látszik.

Felfogásom szerint szerző tompítja azoknak a terheknek a jelentő-ségét is, melyek az idegenforgalomból származnak. Viszonylag sokkal többet ad ki ma lakosságunk a külföldi fürdőzésre, mint annakelőtte. Leg-több hazai fürdőtelepünk s kiváltképp nyaralóhelyünk idegen kézre kerülve, az ezeket látogató magyar közönség költsége mind rontja fizetési mérle-günket. A Tátravidék panorámájának élvezése pl. ma a cseh-szlovák állam gazdasági erőit gyarapítja s másfelől az is bizonyos, hogy az üdülni vágyó családok, egyének és gyógyulást kereső betegek tömege a népességi arány-számnál magasabb arányban került ki megeseonkitott országunk, mint az egész Magyarország területéről, ami mind azt sejteti, hogy szerző által a nyaralás fejében felvett közel 3 milliárdos tehertételt nyugodtan emelhetnők akár kétszeresére is. A numerus clausus pénzügyi következményeit nem tartom annyira komolynak, mint szerző, de nem láttam nyomát fejtegeté-seiben annak, hogy kereskedelmi, általában gazdasági életünknek mai álla-pota mellett sokkal parancsolóbban lép fel olyan külföldi utak szüksége, melynek tárgyát máskor esetleg levelezéssel is elintézhettük volna.

Rendkívül érdekesek azok a számítások, melyek révén szerző a kamat-, osztalék- és járadékforgalomból eredő terheink nyomába igyekszik jutni. Ezeknek összegét szerző maga is csonkának mondja akkor, mikor utal arra, hogy a kisebb pénzintézeteknek külföldi tartozásairól nem állanak rendelkezésre adatok. Azt hiszem azonban, hogy ebben a tehercsoportban napról-napra fenyegetőbb s gazdasági erőink munkájának hasznát tekintve, egyre aggasztóbb jelenséggé válik a részvények osztalékának külföldre szivárgása. Aligha lehet ma a békeidők részvényt megosztását alapul venni, mikor pénzünk elértéktelenedése következtében elsőrendű vállalataink papirjai szinte martalékává váltak a külföldi tőkének. Nem habozom ki-jelenteni, hogy fizetési mérlegünknek egyik Achilles-sarkát ebben az alaku-lásban látom, melynél a védelem elhanyagolása még súlyos áldozatainkba kerülhet. Fizetési mérlegünk alakulásánál a jövőben fokozott figyelmet kell fordítanunk az ezen a vámon előálló veszteségeinknek.

Nem egyedül a vállalati típus azonban az, ahol az idegen tőkeerő nálunk kísérletezik. Közgazdasági, sőt kulturális életünknek is számos más területe is olesó lett a nemzetközi piacon (klasszikus példa erre fővárosi -színházaink egyike-másikának esete), úgy, hogy számolnunk kell azzal, hogy az ország egyre lejjebb fog esuszni azon a lejtőn, mely a tökéletes kiszolgáltatás felé vezet. Ha a súlyedés méretét a jelen pillanatban nem is ítélnéljük meg, bizonyosnak látszik, hogy ennek a friss áramlásnak a vona-lán át is milliárdokkal apad nemzeti jövedelmünk.

Ha már most megjegyzéseink konkluzióit le akarjuk vonni, csakis arra az eredményre juthatunk, hogy fizetési mérlegünk ügye még rosszabbul áll, mint szerző számításai mutatják. Az 50 milliárdos deficit, melyről ő

beszél, is elég ok arra, hogy minden tőlünk telhető eszközzel küzdjünk a jóvátétel réme ellen. De mennyivel inkább meg kell azt tennünk, mikor annál is ijesztőbb, legalább 70—80 milliárdos hiány mered felénk?

Laky Dezső.

Uj folyóiratok.

Közgazdasági Figyelő.

Magyar Statisztikai Szemle.

Revue de la Société Hongroise de Statistique.

Két magyar és egy francia nyelvű új folyóiratról számolhatunk be. A magyar nyelvűek közül időrendben elsőnek a *Közgazdasági Figyelő* jelent meg *Dálnoki-Kováts* Jenőnek és *Hallósy* Istvánnak szerkesztésében. A folyóirat egyéb külföldi kezdeményezések példájára, de hasonlíthatatlanul sok eredetiséggel és ötletességgel az ár-, bér- és értékingadozásokra vonatkozó adatokat gyűjti össze, igyekszik rendszerbe hozni és összehasonlíthatóvá tenni. A folyóiratnak mindegyik újabb száma, azt lehet mondani, haladás az előző számmal szemben és azt hisszük, hogy a kezdeti nehézségek után hamar ki fog alakulni közgazdasági viszonyainknak precíz és élesszemű megfigyelőjévé, ami fontos gazdaságtörténeti forrássá is avatja.

A másik új folyóirat, a *Magyar Statisztikai Szemle*, amelyet hivatalos jelleggel a magyar kir. központi statisztikai hivatal ad ki. A központi statisztikai hivatal szinte évtizedek óta készült ilyen folyóiratnak a kiadására, de ebben sok egyéb elfoglaltsága során a háborús zavarok is megakadályozták. Ami azonban korábban nehéznek látszott, az újabban szintén kényszerítővé vált. Számos más európai államnak statisztikai hivatala kénytelen ma már folyóiratszerű közlés útján fordulni a nyilvánossághoz, mert anyagi eszközei nem engedik meg a terjedelmesebb kiadványoknak nagyobb tömegű közzétételét. Oly új államok pedig, amelyek még csak a kezdetén vannak statisztikai szolgálatuk berendezésének (pl. Lengyelország), ezt a kezdetet nem tudják alkalmasabban és könnyebben megnyitni, mint folyóirat kiadásával.

Az újabb statisztikai folyóiratokra általában jellemző, hogy saját hazai adataikon kívül igyekeznek minél több nemzetközi összehasonlításra ráutalni. Lehetővé teszi ezt a többi államok adatainak éppen folyóiratszerű közlése révén való nagyobb hozzáférhetősége, szükségesség pedig az, hogy a gazdasági érdeklődés ma nem elégedhetik meg egy-egy állam vagy államsz csoport adatainak a szemlélésével, hanem szeretné egyszerre áttekinteni mindazokat az eshetőségeket, amelyek a világtermelésben és a világpiacon felmerülnek.

A háború befejezte óta olyan bizonytalanul és akadozva indult meg a termelés, oly nehézvé vált az értékek elhelyezése és viszont oly változatos fordulatok is történtek mind a kettőnek a terén, hogy a távolabbi külföld gazdasági élete szemünkben ma nem mint valamilyen berögződött sablon látszik, hanem mint folyton változó kaleidoskop, amellyel szemben már az is sokat veszített, aki csak egyszer is behunyta a szemét és nem pillantott oda.

A közérdeklődés ilyen viszonyai között indult útjára a *Magyar Statisztikai Szemle*, amely elméleti tanulmányokon kívül foglalkozik a központi statisztikai hivatal adatgyűjtésének ismertetésével, ebben a tekintetben a közönséget alkalmasabban és gyorsabban szolgálván ki, mint a korábbi terjedelmes kiadványok, de megemlékszik a külföld fontosabb adatairól is és a gazdasági élet változásait feltűntető számokat igyekszik minden időszakról megrögzíteni, sőt grafikai hirekkel is szemléltetőbbé tenni. A folyóiratnak eddig megjelent száma igen tartalmas és változatos és dicséri Szabóky

Alajosnak, a hivatal igazgatójának, Dobrovics Sándor szerkesztőnek és összes munkatársainak hozzáértését és buzgóságát. A folyóirat közlései közül Kovács Alajos népességi tanulmányait kell kiemelnünk, továbbá Kovács Norbertnek a munkapiacról, Konkoly-Thege Gyulának a mezőgazdasági statisztika újjászervezéséről, Farkasfalvi Sándornak a magyar ipar helyzetéről, Tormay Bélának az ország gyapjuszövetellátásáról, Szabóky Alajosnak a háboru előtti magyar államadósságokról, Szigeti Gyulának Magyarország és az utódállamok pénzürtékváltozásairól szóló közléseit.

A harmadik folyóiratot a Magyar Statisztikai Társaság adja ki francia nyelven, *Revue de la Société Hongroise de Statistique* címen, azzal a célzattal, hogy Magyarország kulturális és gazdasági állapotáról a külföldet tájékoztassa. A folyóirat céljait ismertető bevezetés után, amelyet Buday László irt, ki kell emelnünk Földes Béla értekezését a kisebbségi jogokról és a nemzetiségi statisztikáról. Thirring Gusztáv tanulmányát a budapesti háztulajdonosokról, Kovács Alajos népességi statisztikai tanulmányát és Dobrovics Sándor referátumát a Magyar Statisztikai Társaság megalakulásáról.

—*ay.*

A német közgazdaság jövője.

Dr. Erwin Goerke: Niedergang und Neubau der deutschen Volkswirtschaft. Berlin, 1922. Staatspolitischer Verlag G. m. b. H. 68. l.

A munka a háboru alatt szerzett abból a tapasztalatból, hogy az ellenség elszigetelési politikája Németországot gazdasági erejében megtörte és ezáltal a háborut is megnyerte: azt fejtegeti, hogy Németország gazdasági jövője nem az iparban, hanem mezőgazdaságában keresendő. Mezőgazdaságát annyira kell fejleszteni, hogy az ország a saját terméséből megéljen, más országokra ne szoruljon, szóval hogy esetleges háboruban ne legyen kitéve ismét a kiéhezetés veszélyének.

Szerzőnk szerint Németország közgazdasági fejlődésében az ipar és kereskedés egészségtelen üvegházi jellegűt mutat. „Mi németek nagyrészt a világ bérmunkásai voltunk. Országunk nagyban csak bérmunkaműhely. 1882 óta a mezőgazdaság munkapiaca általában és viszonylag esőkent. A mezőgazdaságban foglalkozók száma volt 1882-ben 19.2, 1895-ben 18.5 és 1907-ben 17.7 millió, vagyis az összes foglalkozók 42.5, 35.7, illetőleg 28.6%; ezzel szemben a három évben az iparban foglalkozók száma 16.1, 20.3 és 26.4 millió, vagyis 35.5, 39.1 és 42.8%, a kereskedés és forgalomban alkalmazottaké 4.5, 6.0 és 8.3 millió, vagyis 10.0, 11.5 és 13.4 százalék volt.

Vissza kell térni Quesnay eszméjéhez, a mezőgazdaságban kell keresni a nemzeti vagyonosodás alapját. A mezőgazdaság — ezt a világtörténelem ismételtén igazolta — az egészséges néperő gyűjtőmedencéje. Mindenekelőtt meg kell élni, még pedig függetlenül más nemzetektől és csak azután kell kitekinteni a világra. Ne a világ gazdaság számára dolgozzunk, hanem éljünk meg a magunk emberségéből. Epp ezért a mezőgazdaságot fejlesszük annyira, hogy sohase jöjjünk többé abba a helyzetbe, amilyenben a háboru alatt voltunk és ne éheztesse ki semmiféle külföldi elszigetelő-rendszer.“ Szerzőnk erősen védi azt az álláspontját, hogy Németország mezőgazdasága annyira fejleszthető, hogy egymaga képes kielégíteni népességének élelmezését. Szerinte ki van mutatva az, hogy gabona, hüvelyes és kapásnövények 1920. évi termése kellő művelés mellett 20—60%-ig való fokozása lehető, sőt tovább fokozható. A műtrágya alkalmazása, a főzeléktermelésnek nagyobb

elterjedése, a mocsaras területek kellő átmívelése mind oly tényezők, melyek a mezőgazdasági termelés fokozására vezetnek.

Szerzőnk értekezése végén így szól: „Örülünk, hogy akkor, mikor politikai romlásunk beállt, nem voltunk még annyira eliparosodva, mint Anglia. Meg volt bennünk a képesség és az ösztön arra, hogy rövid pár évtized alatt hazánkat egy egyetlen nagy gyárvárossá alakítsuk át és összes műveltségünket mezőgazdaságunkkal együtt megnyomorítsuk. Ezt az elvesztett háború jövőre megváltoztatja. Most a szellemi, lelki dinamika, a vasszükség korbácsa által is hajtva, átalakítást követel. Törvényerős, erősebb a szükség és a szükség nem elhangzó szó a pusztában. Követelni főgja az ingadozástól, hogy tettere lelkesüljön, vissza kell térni a materiális múlttól az idealizmushoz és a gyártól a földröghöz, a faluhoz. Mindig hangosabban fog megszólalni az érc parancs és jaj a fülnek, ha siket! Minél kevesebb lesz az ellenszegülés a kényszerrel szemben, annál jobb. Az új német ház nehezen épül fel. Egész emberek szükségesek hozzá és csak belülről lehet a német házat felépíteni. Csak a föld röge lehet megújulásának alapja. A német földrögon virárganak a német virágok és érnek meg a német vetések. Ott süt a német nap. Vissza a tisztességes, kenetteljes német földröghöz.“

(—vits.)

A fogyasztási szövetkezetek.

Robert Wilbrandt: Konsumgenossenschaften. Stuttgart. 1922. Ernst Heinrich Moritz. 75. l.

A munka alapgondolata, hogy a fogyasztók helyes szervezése által a termelést a kapitalizmus hatalmából ki lehet szabadítani és a közérdek szerint leggazdaságosabb módon rendezni; szóval a szocializálás legegyszerűbb eszköze a fogyasztási szövetkezet helyes fejlesztése.

Az adatok, melyeket az 1921. évben Baselben tartott fogyasztási szövetkezeti kongresszus a világ fogyasztási szövetkezeteiről adott, érdekesen világítják meg a fogyasztók térfoglalását a gazdasági életben. Eszerint 21 országban 24 nagyvásárló egyesület és 25 fogyasztási szövetkezeti központ működik. A nagyvásárlók évi forgalma 4717 millió frankra-emelkedett. A szövetkezeti központok 42.650 fogyasztási szövetkezetet foglalnak magukban és 25 millió háztartásra terjeszkednek ki; forgalmuk évi 8014 millió frank. A szövetkezeti ügy legerősebben Angolországban fejlődött ki, ott 1920-ban a szövetkezetek 85 millió márka törzsvagyonnal 60 millió márka tartalékkal 2109 millió márka évi forgamat mutatnak ki. A baseli kongresszus kimutatásaiban Magyarország is szerepel és pedig elég kiváló adatokkal; eszerint Magyarországon 1777 fogyasztási szövetkezet 598.000 taggal 391 millió korona forgalmat ért el.

Ezen adatok közlése után szerzőnk gondolatmenetében elénk tárja a Rochedale tisztességes takácsok fogyasztási szövetkezetének lassankinti fejlődését, munkával kezdte meg tagjai számára egy kis boltocskában az ellátást, mint haladt mindig több és több árucikk bevonásával, mint kezdette meg saját vezetésével egyes cikkek termelését, miként szaporodtak tagjai, miként kellett újabb és újabb fiókokat teremteni, miként kellett központi vezetésről gondoskodni, újabb és újabb vállalatokat alapítani. A példa ragadós és ma Angliában 4.5 millió tagot számlál a szövetkezeti központ; a szövetkezetek működését külön oktatás készíti elő, melyre évi 2 millió márkát fordítanak. Van nagyban vásárló intézet, mely a szövetkezetek szükségleteit beszerzi és elosztja, ennek oldalán működik egy pénzintézet, mely a szükséges tőkéről gondoskodik és a nélkülözhető pénzeket elhelyezi. Anglia példáját utánozza Németország és sorban a többi államok és most a nem-

zetközi kongresszus a különböző országokban működő szervezetekkel kapcsolatba akarja hozni.

Szerzőnk ebben a fejlődésben azt látja, hogy a közös szükségletet ezentul az egyesült fogyasztók jobban fogják kielégíteni, mint azt eddig a csereforgalom tette és így a mai társadalmi gazdaság, amelynek alapja a csere, át fog alakulni a fogyasztók érdekközösségévé. (—vits.)

A tervszerű közgazdaság kérdéséhez.

Rudolf Wissel und Alfred Stiemer: Ohne Planwirtschaft kein Aufbau. Stuttgart, 1922. Ernst Heinrich Moritz. 79. l.

A szerzők becsületos és forró törekvésükben, az idők problémáját fel-fogni, arra a meggyőződésre jutottak, hogy a kapitalisztikus gazdálkodásnak vége még nem következett be, sőt ellenkezőleg a kapitalisztikus magaskonjunkturának korszakában élünk. A Németországon kívüli művelt államok jelenségei kétséget nem engednek arra nézve, hogy ott szocialisztikus gazdaságról szó sem lehet. Ilyen országokkal körülvéve egy állam s így Németország sem térhet át a szocialisztikus gazdaságra. Ehhez az egész világ-gazdaság nagyon is össze van szöve. Ez azonban nem zárja ki azt, hogy egyes szocialisztikus rendszabályok ne alkalmaztassanak.

Ebből az alapgondolatból kiindulva azt találjuk, hogy vannak üzleti ágak, melyek, mint a szénbányászat, már megérték a szociálizálás alkalmazására; az iparágak legnagyobb része azonban még nem érett meg erre az átalakításra. De ezeket sem lehet a közvagyonosodás és a közjólét hátrányára a mai anarchikus magángazdálkodási állapotban hagyni. És ezeknél is meg kell találni annak módját, hogy rendszeres működés folytán nemcsak a vállalkozónak, hanem a közjólétnek előnyére is szolgáljanak. Erre pedig a tervszerű gazdálkodás (Planwirtschaft) szolgál.

A tervszerű gazdálkodás pedig ebben állna: minden vállalat üzemszoport szerint egy szövetségbe kénytelen tömörülni. A szövetséget egy tagjai kebeléből választott tanács igazgatja. Ez a tanács határozza el az üzem összes részleteit: mi készitendő, beszerzi a nyersanyagokat, gépeket, határozza meg a munkabéreket, állapítja meg a gyártott áruk árát, szóval tervszerűen intézi a vállalatok működését. Emellett azonban meghagyja az egyes vállalatok egyéni működését és a kapitalisztikus gazdasági rend alapját, az individuális intézkedési jogot. A szövetség tanácsában a munkás is érvényre jut; a munkások megfelelő módon és arányban szintén képviselve vannak. A szerzők megjegyzik, hogy a munkássem egyelőre még nem eléggé tapasztalt, hogy a szövetség vállalkozói tagjaival szemben érdekeiket és most már vállalataik érdekeit kellő eréllyel és tudással érvényre juttassák; de azt hiszik, hogy épp úgy, mint a mostani vállalatok igazgatóságaiban nemcsak üzletemberek, hanem ügyvédek, technikusok és másféle szakemberek képviselik a vállalat anyagi oldalát, így tehetnek a munkások is addig, míg a szövetségi eszme át nem hatja az egész ipari életet és a munkások kellő képzettséggel nem bírnak, hogy hozzáértő szakembereket választassanak képviselőjükbe.

Ez a tervszerű gazdálkodás már a háboru első éveiben Rathenau egyik munkájában volt megérintve (ha nem is ilyen általánosom kötelező formában) és nálunk 1918-ban egyes nagyobb vállalatoknál (kőolajfinomítók, papirgyárak) meg is volt honosítva.

Visszatérve szóban álló munkánkhoz, fel kell említeni a lakásügy megoldására vonatkozó szocialisztikus terveket. Az építőiparoknál tevékeny munkások egy törvénytervezetet dolgoztak ki, mely a lakásnyomor meg-

szüntetésére vezetne. A lakásügy többé nem magánügy, hanem a közös gazdálkodás (Gemeinwirtschaft) körébe tartozik. A lakások és üzlethelyiségek minden községben 500—1000 lakást magában foglaló háztestületet (Hauschaft) képeznek. Ezek a háztestületek külön szervezetek üzletvezetőség, felügyelőbizottság és közgyűléssel. Ezek a testületek átveszik a házakat eddigi tulajdonosaiktól meghatározott járadék és törlesztési részletek ellenében. A bérekből kifizeti az üzletvezetőség a volt tulajdonos kielégítését, a ház fentartását, javításokat, adókat, illetékeket és egyéb járandóságokat. Az egyes lakástestületek szövetségekbe lépnek és a szövetségek országos köteleket képeznek. Így a lakók maguk szocializálják és kezelik a lakásügyet és megszűnik a mai lakásnyomor. (—vits.)

Kézikönyv a tőzsdéről.

Fodor Oszkár-féle Magyar Tőzsde-Kompassz. Szerkeszti dr. Kende Ernő és dr. Pór Aladár közreműködésével Fodor Oszkár. Budapest, 1923. 882 l.

Közgazdaságunk mai állapotában, pénzrendszerünk folytonos válságai között mind szélesebb körök érdeklődése fordul a tőzsde felé. Bármennyit moralizáljanak is a tőzsdei spekuláció ellenzői, a jelzett tényen alig lehet változtatni mindaddig, míg az egyéni gazdálkodások ismét fix tételekkel, állandó jövedelmekkel, egyforma kiadásokkal, stabil pénzürtékkel nem számolhatnak s hosszabb időre kellő biztonsággal meg nem állapíthatják gazdálkodásuk tervszerűségét. Amíg ez nem lehetséges, a gazdasági javakkal való tervszerű diszponálást szükségképpen a spekulatív játék foglalja el. E játéknak is vannak azonban szabályai s legalább is ezek ismerete kívánatos nem csupán a hivatásos tőzsdések, hanem a külső közönség számára is. Ilyen gyakorlati célokat követ a Fodor-féle tőzsde-kompassz, melynek 1923. évre szóló kötete most jelent meg s ügyes összeállításban ismerteti a tőzsde szervezetét, a tanácsot, a tőzsdei üzletek különböző fajait és az üzleti szokásokat, a választott bíróság ügyrendjét, a tőzsdén jegyzett értékpapírokat, az egyes vállalatok legfontosabb tárgyi és személyi adatait stb. A több mint 50 ives kötet ára 2500 korona. s.

Magyar Közgazdasági Társaság.

Felolvasó-ülések.

Március 15-én *Matlekovits* Sándor elnökle mellett *Szabóky* Alajos államtitkár, a Központi Statisztikai Hivatal igazgatója, tartott előadást „Külkereskedelmi mérlegünk 1922-ben“ címen. A kereskedelmi és iparkamara dísztermét színültig megtöltő közönség soraiban ott voltak: Walkó Lajos és Bud János miniszterek, Dessewffy Aurél, Exner Kornél államtitkárok, Barcza Ernő, Zsigmondy Kálmán, Biró Pál, Bun József, Willersdorfer József, Vajna Ede, Thirring Gusztáv, Becsey Antal, Vadnay Béla, Gyulay Tibor, Aschner Lipót, Tormay Béla, Farkas János stb., stb.

Március 22-iki ülésünkön *Neumann* Károly olvasta fel tanulmányát „A külföldi vasutak gazdasági állapotáról“. Jelen voltak: Walkó Lajos ker. miniszter, báró Harkányi János, Jankovich Béla, György Endre, Lukács György, báró Wimmersperg Frigyes, Vázsonyi Jenő, Exner Kornél, Méhely Kálmán, Dessewffy Aurél, Baesinszky Vladimír, Végh Károly, Domony Móric, Balás Károly, Veres Zoltán, Jellinek Lajos, Trebitsch Miksa, Hayas Mór stb.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás

Magyarország.

1923. évi X. t.-c. az állatforgalmi szavatosságról.

Az élő állatért való felelősség kérdését a legtöbb külföldi törvényhozás külön törvénnyel rendezte. A termelő gazdaközönség sérelmére elkövetett visszaélések, az állattenyésztés érdeke s az állatokkal való kereskedés megbízhatósága szükségessé tették, hogy az állatforgalmi szavatosság, melynek elvei eddig csak az osztrák polgári törvénykönyv alapján fejlődött birói gyakorlatban voltak lefektetve, nálunk is törvénnyel szabályoztassék.

A törvény értelmében aki lovat, szamarat, öszvért, szarvasmarhát, bivalyt juhót, kecskét, sertést elad vagy cserél, szavatol az állat hibáiért és hiányaiért. Az eladó (tulajdonos) felelős az átadástól számított 6 héten belül (szavatossági idő) mutatkozó s már az átadáskor meglévő u. n. főhibákért, s egyéb jelentékeny hiányokért. Ha a főhiba a szavatossági idő kezdő szakában bizonyos határidőn belül (vélelmi idő) mutatkozik, az ellenkező bizonyításáig a vélelem az, hogy már az átadáskor megvolt az állatban. A vevő a vélelemre csak akkor hivatkozhatik, ha az eladó az előirt idő alatt a vevőt a hibáról értesítette, illetőleg az állatot állatorvossal megvizsgáltatta. Ha ezt elmulasztja, vagy nem főhibáról van szó, a vevő tartozik bizonyítani, hogy az állat már az átadáskor hibás volt. A vélelmi időszakot, az egyes főhibák természetének figyelembevételével, kormányrendelet állapítja meg. Szavatosságnak nincs helye, ha a vevő a hibákat, vagy egyéb hiányt a szerződéskötéskor ismerte. Ha pedig a hiba vagy hiány kellő körülményekkel felismerhető volt, az eladó csak akkor szavatol, ha azt csalárdul elhallgatta. A szavatossági hibák és hiányok miatt támasztható követelések a szavatossági idő elteltétől számított 15 nap alatt évülnek el.

E. D.

XI. t.-c. a földmunkások vállalkozó szövetkezeteinek állami támogatásáról.

A magyar földmunkások (kubikosok), akik a háború előtt főleg az Aldunamentén, a Bánságban, Horvátországban, de a külföldön is bőségesen találtak munkaalkalmat, a békeszerződés következtében a kereseti lehetőségektől meg vannak fosztva s mintegy 80%-uk tétlenségre van kárhozthatva.

A törvény, olasz példa alapján, a földmunkások szövetkezeteinek nyújtott kedvezményekkel akarja lehetővé tenni, hogy a szövetkezetekbe tömörült munkások önmaguk is vállalkozókká lehessenek.

Állami támogatásra csak az O. K. H. kötelékébe tartozó szövetkezetek tartathatják igényt. A törvény ezek részére lehetővé teszi az első berendezkedést (felszerelési segély) s a szükséges forgatóke megszerzését közvetlen kamatmentes kölcsön, vagy állami szavatosság formájában. A munkások szabad mozgását uti-

előlegekkel biztosítja. Szükség esetén állami szakközegeket s munkaeszközöket bocsát a szövethatóságok rendelkezésére. Gondoskodik a szövethatóságok törvényhatósági nyilvántartásáról s arról, hogy a szövethatósági tagok a kereseti alkalmakról tájékozódást szerezhessenek.

Az akció költségei a rendes költségvetésben számoltatnak el. A szükséges forgatóke céljára az 1922—23. költségvetési évre 5,000.000 K, az 1923—24 évre pedig 20,000.000 K irányoztatott elő.

E. D.

XII. t.-c. Magyarországnak a Nemzetek Szövetségébe való felvételéről.

Jóváhagyja a m. kir. kormánynak azt az intézkedését, mellyel Magyarországnak a Nemzetek Szövetségébe való felvételét kérte s tudomásul veszi a Nemzetek Szövetsége harmadik közgyűlésének 1922. szeptember 18-án hozott határozatát, hogy Magyarországot felveszi tagjai közé.

A felvétel részvételi és szavazati jogot biztosít a Nemzetek Szövetsége közgyűlésén minden esetben, a Tanácsban pedig, melynek csak a Szövetséges és Társult hatalmak képviselői és a közgyűlés által megjelölt négy állam képviselői a tagjai, minden kérdés tárgyalásánál, mely országunkat különösebben érinti.

A tagság pénzbeli szolgáltatással jár együtt. Négy egységgel, ezidőszentint mintegy 110.000 frankkal kell hozzájárulnunk a Nemzetek Szövetsége költségeihez.

P. L.

XIII. t.-c. egyes külállamokkal való kereskedelmi és forgalmi viszonyaink ideiglenes rendezéséről.

A külkereskedelmi politika irányításánál nélkülözhetetlen mozgási szabadságra a mindenkor kormányok az eddigi gyakorlat szerint is majdnem állandóan kaptak törvényi felhatalmazást. A mai viszonyok pedig még huzamosabb ideig egyenesen lehetetlenné teszik, hogy a külállamokkal normális, törvénybe iktatott kereskedelmi szerződéseket kössünk. Ezért e törvény felhatalmazza a kormányt, hogy a külállamokkal szükséghez képest ideiglenes megállapodásokat létesíthessen átmeneti intézkedéseket tehessen, s ez ideiglenes megállapodásokat 1923. év végéig való hatállyal életbe léptethesse. Ily tárgyú rendeleteit köteles bejelenteni a nemzetgyűlésnek.

P. L.

XIV. t.-c. a Dunára vonatkozó végleges szabályzat megállapítása tárgyában 1921. évi július hó 23-án Párisban kelt egyezmény becikkelyezéséről.

A becikkelyezett Egyezmény nemzetközinek állapítja meg a Duna egész hajózható folyását, tehát Ulmtól torkolatáig, továbbá a Morva és Thaya alsó szakaszát, mely Ausztria és Csehszlovákország határát alkotja, a Drávát Barestól, a Tiszát a Szamos torkolatától, a Marost Aradtól kezdve, s végül azokat a csatornákat és vízmedreket, melyek e víziutak megkettőzésére, vagy megjavítására, vagy két szakaszának összekötésére szolgálnak.

Az Egyezmény határozatait két nemzetközi bizottság érvényesíti. Az eddig is fennállott Európai Dunabizottság illetékessége továbbra is a tengeri Dunára (Brailától torkolatáig) terjed ki, a még háboru előtt megállapított hatáskörrel. E bizottságnak egyelőre Franciaország, Nagybritannia, Olaszország és Románia képviselői a tagjai, a tengeri Dunánál kereskedelmi érdekeltséggel bíró más európai állam is kérheti azonban képviseltetését. Székhelye Galatz. A vízhálózat többi részén a Nemzetközi Dunabizottság az illetékes. Ennek tagjai az összes parti államok, továbbá az Európai Dunabizottságban mindenkor képviselt nemzeti államok egy-egy képviselője.

E bizottság hagyja helyben, esetleg hallgatólagosan, a parti államok többi évre szóló nagy javítási terveit, valamint az évenkénti fenntartási és javítási, továbbá a hajózást közvetve érintő (árvízvédelmi, öntözési) terveket. Ettől az elvtől csak sürgősség esetén lehet eltekinteni. A munkálatokat, jóváhagyás után, az illetékes parti államok foganatosítják. A fenntartási folyó munkála-

tok költségei, általában, a parti államokat terhelik. A javítási munkálatok költségeit a foganatosító állam mérsékelt díjszabással megállapított és öt évenként felülvizsgálható hajózási illetek útján fedezheti.

Az árukra, lobogókra való tekintet nélkül kell kivetni a vámokat, adókat, illeteket. Ugyiszintén egy állam sem részesíthető elsőbbségi kedvezményben a kikötők, nyilvános be- és kirakodási helyek használatánál. Szabaddá nyilvánítja az átmeneti forgalmat, de áruellenőrzési jogot biztosít a valamely hajózási szakasz mindkét oldalán birtokos államnak. A Bizottság, a parti államok javaslata alapján, lehetőleg egységes hajózási és rendőri szabályzatot dolgoz ki, s annak alkalmazását ellenőrzi. A Nemzetközi Dunabizottság feladatainak elvégzése céljából hivatalokat szervezhet, ezek személyzetét kinevezi és fizeti, és megállapítja munkakörüket. Ezeknek a hivataloknak működését, a Bizottság által hozott határozatok végrehajtását az Állandó Végrehajtó Bizottság ellenőrzi.

A Bizottság elnöke hat havonként változik, a képviselt államok betűsoros sorrendjében. Érvényes határozatok csak a tagok kétharmad részének jelenlétében, kétharmad többséggel hozhatók. Székhelye, mely öt évenként változik, jelenleg Pozsony. Határozata ellen fellebviteli fórum a Nemzetek Szövetsége által létesített különös bíróság.

A törvény hatálya az Egyezmény életbelépési napjától, 1922 október hó 1t-ől kezdődik.

P. L.

Állami költségvetések

Lengyelország.

(B. n. St.*) A pénzügyminiszterium számítása szerint az 1923. évi kiadások összege 770 millió lengyel „Zloty“ = svájci frank lesz, a bevételeké 550 millió, a különbözet tehát mintegy 200 millió lengyel „Zloty“. A kiadások fedezésére 183 millió aranyfrank fog befolyjni különböző közigazgatási ágakból. Illetekekből, valamint egyenes és közvetett szolgáltatásokból kell tehát 587 millió aranyfranknak befolynia. A tervezet szerint a jövedelmi források a következők: monopólok (23·9 millió aranyfrank), fogyasztási adók (41·7 millió), vámok (27·1 millió), illetek (15·8 millió), lakásadó (63·5 millió), épületadó (19·8 millió), ipari adók (64·8 millió), jövedelmi adó (15·9 millió), safe-deposit adó (0·8 millió), adóhátralékok (2·7 millió), bírságpénzek és büntetéspénzek (8·6 millió).

A hiányzó 200 millió aranyfrankot az egyenes és közvetett adók felelelősselől óhajtja a pénzügyminiszterium fedezni.

Th. L.

Állami és egyéb kölcsönök

A volt monarchia államadósságai.

A jóvátételi bizottság a békeszerződés alapján megállapította a volt monarchia adósságainak felosztási kulcsát. A biztosított államadósságoknál a territoriális elv nyer alkalmaztatást. A nem biztosított és lebélyegzett államadóssági címleteket a következő kulcsok alapján osztják fel: az osztrák államadósságnál: Ausztria 36·827%, Olaszország 4·087%, Lengyelország 13·733%, Románia 1·610%, Jugoszlávia 2·043% és Csehszlovákia 41·7%; a magyar államadósságnál: Magyarország 45·733%, Románia 21·802%, Jugoszlávia 14·116%, Csehszlovákia 16·020%, Ausztria 1·581% és Fiume 0·748%.

B. G.

*) Berichte aus den neuen Staaten.

Német aranyköcsön.

A legnagyobb politikai és gazdasági zavarok közepette Németország ugy-
látszik rátalált a pénzügyi és hitelélet szanálásának lehetőségeire. A termény-
valuta köcsönök sora, amely már a mult évben megindult, még nem záródott le,
de máris szép eredményről tesz tanuságot. Az összes rozs-, szén-, buza- és más
értékre szóló köcsönök kibocsátása sikerrel járt és a legtöbbet sokszorosan tul-
jegyezték. A gazdasági élet függetleníti magát a folytonosan romló papirpénztől.
Végül maga a birodalmi kormány is kezdett egy állandó értékű köcsön kibocsá-
tásának tervével foglalkozik. A birodalom — amint az legutóbb Ausztria tette —
belső aranyköcsönt vett fel 200 millió aranymárka összegű és dollárra szóló kincs-
tárjegyek kibocsátása útján. A befizetés 100%-kal, a visszafizetés 1926. április 15-én
120%-kal történik. A címletek 5—100 dollár névértékűek. A köcsönt a Német Bi-
rodalmi Bank garantálja, amit francia részről kifogásolnak azzal, hogy vagy ma-
gánintézet a Birodalmi Bank és akkor nem szavatolhat állami köcsönökért, vagy
pedig állami intézmény és akkor aranykészletére az ententenak a békeszerződés
értelmében zálogjoga van. Megjegyzendő, hogy a belső aranyköcsön felvételét a
háboru óta tartott összes nemzetközi pénzügyi konferenciák, mint az állampénz-
ügyek szanálásának hatékony eszközét ajánlották Németországnak, akkor azon-
ban a cél az államháztartás rendbehozatala és a békeállapotra való áttérés lett
volna. Most azonban a cél kimondottan harci cél és nem más mint az ellenálló-
képesség fokozása a Rulr-akcióval szemben. Épen ezért az aranyköcsön kibocsá-
tása oly feltételek mellett történik, amelyeket más körülmények közt bizonyára
nem állapítottak volna meg. A köcsön ugyanis a Birodalmi Banknál előnyös fel-
tételek mellett lombardirozható lesz, ami egyértelmű az infláció ilyen irányból is
jövő fokozásával. Nyilvánvaló tehát, hogy a főcél nem a szerves konszolidáció
előkészítése, hanem az állam devizakészletének erősítése a márka árfolyamának
védelmére eszközözendő — és a közelmultban sikerült kísérlethez hasonló — inter-
venció érdekében.

B. G.

Szén- és vastermelés

A világ nyersvas- és acéltermelése.

Amerikai források szerint a világ 1922 évi nyersvastermelése 49·79 millió
tonnát tett ki az előző évi 34·7 millió tonnával szemben. A termelés Európában is,
de különösen Északamerikában emelkedett. Északamerikára 26·5 (1921-ben 16·5),
Angliára 4·9 (2·6), Franciaországra 4·9 (3·3), Belgiumra 1·6 (0·9), Németországra
6·5 (6·1), Luxemburgra 1·6 (1·0) millió tonna esik. A béketermelés 76·6, az 1920 évi
termelés 58·9 millió tonna volt. — Az acéltermelés 1922-ben 61, 1921-ben
41·9 millió tonna, a béketermelés 74·6 millió tonna volt. Az 1922. évi ter-
melésből Északamerikára 33·8 (1921-ben 19·7, békében 31·3), Angliára 5·8 (1921-ben
3·6, békében 7·8), Franciaországra 4·4 (1921-ben 3, 1913-ban 4·6), és Németországra
9 (1921-ben 8·7, 1913-ban 18·6) millió tonna esik. Általában az acéltermelés hely-
zete kedvezőbb, mint a vastermelésé.

B. G.

A világ aluminium termelése 1921-ben.

(W. St.) Az aluminium 1921. évi világtermelése hasonlóan a fémipar több
ágaihoz, erős, 43%-os visszaesést mutat a megelőző év termelésével szemben. A
többi fémekkel szemben azonban az aluminium termelés még az 1921. évben is
34·7%-kal multa felül a béke évek eredményeit.

A Franciaországból kiinduló aluminium-ipar a legfiatalabb a fémiparok

között. A termelés azonban különösen a háborus évek növekvő szükséglete következtében óriási módon fejlődött.

Az alumínium világtermelése tonnákban a következőképpen alakult:

Év	tonna	Év	tonna
1885	13	1917	156.000
1890	175	1918	179.900
1900	7.810	1920	160.000
1913	68.300	1921	92.000

A világtermelés értéke 1913-ban 35'6, 1917-ben 177'4, 1920-ban 108'0, 1921-ben 43'0 millió dollár volt.

Az alumínium ipari fejlődése elsősorban a termelési költségek csökkenésére vezethető vissza. 1 kg. alumínium ára a következőképpen alakult:

Év	Németország (márka)	Newyork (dollár)	Év	Németország (márka)	Newyork (dollár)
1855	1.000		1913	1'70	0'5
1886	76		1917	3'25	1'1
1890	25		1921	41'88	0'5
1892	5		1922 aug.	463'40	0'4
1895	3	1'3	1923 jan.	7.743'20	0'5

Az előállítási költségek csökkenése a termelés kiterjesztését eredményezte. A háborus években a szükséglet a termelésnél nagyobbak bizonyult, ami ismét csak a termelés fokozását idézte elő. A háboru utáni árcsökkenés következtében azonban a termelés ismét jelentősen visszafejlődött.

Az alumínium-ipar nagy fellendüléséhez nagyban hozzájárult az alumíniumnak gazdag felhasználási lehetősége is.

Az alumínium nyersanyaga az Egyesült-Államokban, Franciaországban, Isztriában, Dalmáciában, a Krími-félszigeten, Németországban, Spanyolországban és Írországban a bauxit, Grönlandban pedig a kryolith.

A bauxittermelés az 1913. évben 1000 long-ton-okban a következő volt:

Egyesült Államok	210'2	Olaszország	6'8
Franciaország	304'4	India	1'2
Nagybritannia	6'1		

A háboru előtt az európai alumínium-ipar csaknem kizárólag francia bauxit és grönlandi kryolith-termelésre szorult, a háborus években Németország és Ausztria-Magyarország szerepe sem jelentéktelen.

Az alumínium világtermelésének alakulása a következő:

Ország	1000 tonnákban				A világtermelés %-ában	
	1913	1917	1920	1921	1913	1921
Franciaország	18'0	11'1	15'0	10'0	26'4	10'9
Svájc, Németorsz., Ausztria	12'0	26'0	31'2	27'0	17'6	29'3
Anglia	7'6	7'1	8'0	7'0	14'5	7'3
Norvégia	1'5	7'6	5'6			
Olaszország	0'8	1'7	1'7			
Európa összesen	39'9	53'5	61'5	44'0	58'4	47'8

Ország	1000 tonnákban				A világtermelés %-ában	
	1913	1917	1920	1921	1913	1921
Egyesült Államok	22·5	90·7	87·3	40·0	32·9	43·5
Kanada	5·9	11·8	12·0	8·0	8·6	8·7
Északamerika összesen	28·4	102·5	99·3	48·0	41·6	52·2
Világtermelés összesen	68·3	156·0	160·8	92·0	100·0	100·0

Legnagyobb az Egyesült Államok alumínium-termelése. 1913-ban az össztermelés 33, 1920-ban 54, 1921-ben 43%-a az Egyesült Államokból került ki. Az Egyesült Államoknak azonban nagy tömegű bauxiton kívül álló erőforrások (Niagara vizesései stb.) is rendelkezésre állanak. A háború előtt Európában Franciaország vezetett, míg Németország jelenlegi alumínium-termelése (kb. 10.000 tonna) egyenrangú a francia alumínium-iparral.

Th. L.

Ipari termelés

A német cukortermelés az 1922—23. üzemi év becslés eredményei szerint

(W. St.) A német cukoriparegyesület a cukorgyáraktól nyert adatok alapján következőben állapítja meg az 1922—23. üzemi év termésének becsléseredményét:

Üzemi év	Répával bevetett terület ha	Cukorra feldolgozott mennyisége m é t e r m á z s á k b a n	Előállított nyerscukor m é t e r m á z s á k b a n	Melász-cukor
1921/22.	338.289	75,418.366	12,966.206	199.370
1922/23.	364.714	93,887.350	14,829.700	200.000
A növekvés abszolút számban	26.425	18,468.984	1,863.494	623
A növekvés százalékban	7·8	24·5	14·4	0·3

A cukorrépával bevetett terület növekvése tehát közel 8%, a cukorra feldolgozott répamennyiség pedig mintegy 25%-os növekvést mutat. Az előállított nyerscukor mennyisége azonban előreláthatólag csak 14·4%-kal lesz nagyobb az előző üzemi évnél, minthogy az 1922/23. év nem volt oly kedvező, mint az 1921/22. év. Fogyasztási cukorra átszámítva az 1922/23. év termése 13·35 millió métermáza az előző üzemi év 11·67 millió métermázsanál szemben.

A jelentékeny növekvés ellenére is az 1922/23. év termése még mindig lényegesen kisebb a békeévek adatainál. A jelenlegi területre átszámítva a háború előtti és a mostani cukortermelésről a következő képet kapjuk:

Üzemi év	Répával bevetett terület (ha)	Cukorra feldolgozott répa mennyisége m é t e r m á z s á k b a n	Előállított nyerscukor m é t e r m á z s á k b a n
1913/14.	435.917	137,553.354	22,406.982
1922/23.	364.714	93,887.350	14,829.700

1913/14. és 1922/23. évek adatai között tehát a répával bevetett területnél 16·3, a feldolgozott cukorrépa mennyiségénél 31·7, a cukortermésnél pedig 33·8%-os csökkenést találunk. Ha pedig a régi birodalmi terület adataival hasonlítjuk össze az 1922/23. üzemi év adatait, ezek az arányok a cukorrépa területnél 31·5, a feldolgozott répánál 44·6, az előállított nyerscukornál pedig 45·4%-ra szöknek fel.

Nagyobb cukorrépatermés várható az 1922/23. évben Sziléziában, Hannoverben, Schleswig-Holsteinban és a szász tartományban. A cukortermés ezuttal előre

láthatólag elegendő lesz a belföldi szükséglet fedezésére, nagyobb kiviteli lehetőségekre azonban nincs kilátás. A békeévek cukorkivitelének mennyisége 11·25 millió métermázsas, értéke pedig 266 millió arany márka volt; ezzel szemben az utóbbi években Németország nagyobb cukorbehozatalra szorult. Az 1922. év január—november hónapjainak cukorbehozatala és kivitele a következőképpen alakult:

	mennyiség métermázsákban	érték millió márkákban
Behozatal	1,550.300	5696·6
Kivitel	114.490	377·9
Behozatali többlet	1,435.810	5318·7

Mint hogy a termés ezuttal nagyobb növekvést mutat, remélhető, hogy legalább ez a behozatali többlet az 1923. évben nem fog mutatkozni. Th. L.

Románia kőolajtermelése.

(B. n. St.) A román nyersolajtermelés az utolsó években jelentősen növekedett; a termelés eredménye 1919-ben még csak 855.542 tonna volt, 1920-ban már 1,108.924 t., 1921-ben pedig 1,168.440 t.; még így sem éri el a termelés a békeprodukciónak eredményét. Az 1911/12. évi termelés mennyiségét 100-nak véve az egyes évek termelésének eredménye a következő:

1911—12 év	100	1915—16 év	98	1919—20 év	53
1912—13 év	117	1916—17 év	55	1920—21 év	68
1913—14 év	114	1917—18 év	45	1921—22 év	77
1914—15 év	111	1918—19 év	60		

Az 1921. évi nyersolajtermelés értéke 1.021,296.259 lei volt.

A petroleum bányák részben az állam, részben azonban magánosok kezében vannak

Év	Állami olajmezők termelése		Magánosok tulajd. levő olajmezők t e r m e l é s e	
	tonnákban	az összes ter- melés %-ában	tonnákban	az összes ter- melés %-ában
1919.	138.326	16.17	717.216	83·33
1920.	333.995	30.12	774.929	69·88
1921.	371.311	23.22	897.103	76·78

A bérbeadott olajmezők területe 1921-ben 40.912 ha volt, ebből magánkézen volt 39.750 ha, állami birtok pedig 1.153 ha. Ezen olajmezők közül kiaknázott 2754 ha, ebből magántulajdont alkot 2041 ha (5·5%-a az összes magánkézen lévő olajmezőknek), állami birtok pedig 713 ha (63%-a az összes állami birtokoknak). A nyersolajmennyiségnek több mint háromnegyed része (1921-ben 77% = 873.874 tonna) Prahova kerületben termeltetett. Leggazdagabbak a Moreni vidéki petroleumforrások: innen kerül ki Románia össztermelésének csaknem 50%a.

A finomító tevékenysége is fejlődött; 1919-ben 48 finomító 722.009 tonna nyersolajat dolgozott fel, 1921-ben pedig 61 finomító 1,046.992 t. nyersolajat. Az 1921. évi belföldi fogyasztás a következő: 51.467 t. benzín, 70.660 t. petroleum, 76.827 t. ásványi olajok és 454.247 t. üledékek. Th. L.

Külforgalom**Erdély fakivitele és fafogyasztása az 1922. évben.**

(B. n. S.) Erdély összes faforgalma 19.150 vagon, aminek 15%-a a belföldi fogyasztásra esik. A fakivitel és fafogyasztás hónapok szerinti megoszlása a következő:

Hónapok	Magyarországra Brailán és Galatzon át Belf. fogyasztás és Egyiptomba kivitel Jugoszláviába		
	v a g g o n o k b a n		
Január	291	349	372
Február	344	551	343
Március	345	581	365
Április	636	622	193
Május	718	825	188
Junius	713	1.175	421
Julius	925	875	340
Augusztus	988	335	352
Szeptember	930	575	77
Október	918	393	—
November	923	423	77
December	413	125	237
Összesen:	8.844	7.331	2.975

Th. L.

Németország külkereskedelme az 1922. évben.

(E. n. S.) Németország 1922. évi külkereskedelmének alakulását mutatja be a következő táblázat:

	Behozatal	Kivitel
Mennyiség métermázsokban	74.488.008	21.161.963
Mennyiség darabokban	1.668.897	2.061.326
Érték ezer aranykoronákban	1.592.263	1.054.822

A külkereskedelmi mérleg tehát 537,441.000 koronával passzív.

Érték szerint a behozatal legnagyobb tételei a következők: gabona, liszt, hüvelyesek (200.85 millió aranykorona), pamut, céna és pamutárúk (193.3 millió), faszén és turfa (182.2 millió), gyapju, gyapjufonál és gyapjuárúk (146.7 millió), vágó- és igásállatok (84.8 millió), selyem- és selyemárúk (60 millió), gyümölcs, főzelékfélék, növények (53.9 millió), cukor (52.2 millió), zsiradékok (51.8 millió), vas- és vasárúk (50 millió aranykorona): a behozatal mennyiségéből 70.4% (52.4 millió métermázs) esik a faszén és turfa tételére.

A kivitel legnagyobb tételei: pamut, céna és pamutárúk (129.4 millió aranykorona), vas- és vasárúk (104.9 millió), papír és papírárúk (77 millió), konfekcionált árúk (63.5 millió) faszén és turfa (59.7 millió), gyapju, gyapjufonál és gyapjuárúk (55.9 millió), gépek és készülékek (54.9 millió), villamosgépek és készülékek (52.1 millió), nem nemes fémek és fémárúk (50.6 millió aranykorona.)

Th. L.

Németország 1922. évi külkereskedelme.

(W. St.) Az 1922. évi német külkereskedelem értékadatai megközelítő pontosságú számítás szerint a következők, összehasonlítva az 1913. évi adatokkal:

	Milliárd aranymárkában	
	1913.	1922.
Behozatal	11'2	6'2
Kivitel	10'2	4'0

A csökkenés tehát 1913. és 1922. közt a behozatalnál 45, a kivitelnél 60%. Az 1922. évi adatokból azonban hiányoznak a békeszerződés következtében előálló szállítások adatai. Az 1913. évi adatokkal való összehasonlítást megnehezíti az, hogy az 1922. évi adatok kisebb területre vonatkoznak, mint az 1913. éviéik.

A behozatal árucsoportok szerint a következőképpen alakult (ezer métermázsákban.)

	1913.	1922.
Előállatok	1.800	303
Élelmicikkek és italok	117.005	50.736
Nyersanyagok és félgyártmányok	597.010	388.767
Készárúk	12.493	18.946
Feldolgozatlan arany-, ezüst és érmék	16	5
Mindössze:	728.324	458.757

Legnagyobb a visszaesés az élelmiszerek és italok csoportjában, ami főleg azért feltűnő, mert nemcsak gazdag termőterületek elszakítása, de belső okok (trágyahiány) következtében erősen csökkent a belföldi termelés. Különösen nagy a buza behozatal csökkenése, míg a rozs behozatala az olcsóbb rozskenyér nagy kereslete következtében megnövekedett:

	Ezer métermázsákban			
	Behozatal		Kivitel	
	1913	1922	1913	1922
Buza	25.460	13.926	5.383	43
Ros	3.525	5.396	9.345	20

A kivittel szembeállítva a kenyértermékeknel 5 millió métermázsányi behozatali többlet jelentkezik, ami azonban a kenyértermékek belföldi termésének 73 millió métermázsányi csökkenését tekintetbe véve jelentéktelennek mondható. Mindenesetre világosan bizonyítják ezek az adatok a német nép megromlott táplálkozási viszonyait. A kenyértermékekhez hasonló a többi élelmicikkek külforgalmának adata. Kivételt csak az alábbi áruk behozatalánál találunk:

	Ezer métermázsákban	
	1913.	1922.
Cukor	28	2.351
bab stb.	556	
Margarin	3	228
Növényi zsírok és olajok	643	1.257
Likőr és pálinka	22	64

Nagyobb a behozatal az 1913. évinél következő áruból: hus és szalonna-spiritusz és márfaggyu.

Nagymérvű a nyersanyagok behozatalának visszaesése is; következő áruk behozatala fogyott meg a legerősebben:

	Ezer métermázsákban	
	1913.	1922.
Olajos magvak és vetemények	17.474	8.501
Olajpogácsa stb.	8.285	951
Épület- és haszonfa	62.396	24.659
– Barnaszén	69.871	20.156
Vasérc	140.243	110.137
Kémiai nyersanyag. és félgyártm.	15.413	4.638

A fabehozatal csökkenése annál feltűnőbb, mert nemcsak a kimutatásokban nem szereplő jóvátételi szolgáltatások emésztenek fel nagy famennyiségeket, hanem az ettől eltekintett normális fakivitel mennyisége is 4'8 millió q-ról 7'1 millióra szökkent fel. A barnaszénbehozatal csökkenését ellensúlyozza a kőszénbehozatal mennyiségének növekvése (1913-ban 105'4, 1922-ben 126 millió métermázsa.) A szénhiány egyébként a jóvátételi súlyos szolgáltatások és a termelés csökkenése következtében annyira fokozódott, hogy a kivitel is nagyon megcsappant; a kiviteli adatok alakulása ugyanis a következő:

	Ezer métermázsákban	
	1913.	1922.
Kőszén	346'0	50'6
Koksz és brikett	96'0	13'7

Elzász-Lotharingia, a Saar medence és Luxemburg elesatolása következtében a vasipar és így a vasérebhozatal is nagy mértékben visszafejlődött. Viszont a belföldi termelés csökkenése eredményezte azt, hogy a vas- és vasfélgyártmány behozatal jelentős növekvést tüntet fel:

	Ezer métermázsákban	
	1913	1922
Nyersvas stb.	4608	9514
Vasfélgyártmányok	110	3252

Nagyobb növekvés mutatkozik a nyersdohány behozatalánál, igaz, hogy egyúttal a dohánygyártmánykivitel is erősen gyarapodott, valamint papírmassé, kaucsuk, ólom stb.

Különösen feltűnő a készgyártmányok behozatalának növekvése:

	Ezer métermázsákban	
	1913	1922
Pamutfonál	332	512
Pamutszövetek	102	322
Agyag- és porcellánárúk	161	313
Vascsövek és hengerek	97	511
Rudvas stb.	257	8056
Pléh és drót	705	1691
Vasuti felépítmények anyaga	5	1543

Ezeknél az áruknál azonban a behozatal növekvésére befolyással van a Saar-medence és Elzász-Lotharingia megszállása is.

A kivitel alakulása a főárucsoportok szerint a következő:

	Ezer métermázsákban	
	1913	1922
Élőállatok	17	53
Élelmicikkek és italok	53.682	14.429
Nyersanyagok és félgyártmányok	590.255	142.719
Készárúk	93.181	58.361
Feldolgozatlan arany-, ezüst- és érmék	8	1
Mindössze:	737.143	215.563

Az élelmiszerek kivitele nagy mértékben csökkent; még nagyobb ez a csökkenés, ha figyelembe vesszük azt, hogy a só kivitele 4321 ezer métermázsáról 9604 ezerre emelkedett, a többi élelmicikkek visszaesése tehát annál rohamosabb. Feltűnő nagy a cukorkivitel visszafejlődése: 1913-ban 11.262.000, 1922-ben csak 150.000 métermázsa cukor exportáltatott. Indoka ennek első sorban Posen elszakítása, másodsorban azonban a cukorrépaültetvények háború alatti megrongálódása. A 74%-kal megfogyott nyersanyagok és félgyártmányok csoportjában első sorban a kőszén (1913-ban 346, 1922-ben 51 millió métermázsa) és a kokszt és brikett (1913-ban 96, 1922-ben 13.7 millió q) csökkenése kimagasló; jelentősebb (24 millió q) visszaesést találunk még vasérckivitelnél, valamint a nyersvas (8 millió) és kálisó (7 millió q) kivitelnél is.

A készgyártmányok kivitele 1913. és 1922. közt 40%-os visszaesést mutat. Míg azonban a nyersanyagok és félgyártmányok közt csak az épület- és haszonfa, valamint a kő és agyag kivitele mutat növekvést, a gyártmányok közül több áru kivitele nagyobb 1922-ben, mint volt 1913-ban.

	Ezer métermázsákban	
	1913	1922
Cigarettek stb.	8	51
Filmek	3	8
Butorok és más faárúk	790	1331
Papiros és papirosárúk	3442	4175
Kés- és köszörűárúk	60	68
Aranyozott és ezüstözött árúk	19	20
Órák	83	88
Készülékek és eszközök	56	62
Gyermekjátékok	566	607
Gőzmozdonyok és szerkocsik	544	1012
Automobilok	130	196
Kerékpárok	97	161

A nagy területcsökkenések, nyersanyagokban vagy mezőgazdasági terményekben gazdag vidékek elcsatolása, a nagy jóvátételi szolgáltatások és egyes államok elzárkózása idézték elő a kereskedelmi mérleg passzivitásának növekvését. A német kereskedelmi mérleg 1913-ban kerek 1 milliárd aranymárkával volt passzív, 1922-ben a kisebb Németországban pedig több mint 2 milliárd aranymárkával. Világosan megállapítható mindebből a német közgazdasági élet nagy megrázkódása.

Th. L.

Cseh-Szlovákia külkereskedelme az 1922. évben.

(B. n. S.) Az 1922. évi behozatal mennyisége 31.6 millió métermázsa, 8.4 millió métermázsával kevesebb, mint az előző évben. A nagy visszaesés a szén- és a gabonabehozatal erős csökkenésének eredménye. A fontosabb behozatali cikkek

1921-ben); gabona, liszt stb. (4.3 millió q, 3.5 millió q-val kevesebb, mint 1921-ben). a következők: szén és fa (7.1 millió métermázsa, 4.3 millióval kevesebb, mint ásványok (5.6 millió q, 2.7 millió q-val kevesebb az előző évinél), konyhasó, vas és vasárúk (2.2 millió q), gyümölcs és főzelékfélék (1.7 millió q), kémiai segédanyagok és termékek (1.4 millió q), ásványolajok stb. (1 millió q), pamut, pamutfonál stb. (0.8 millió q) stb. A szén- és gabonabehozatal erős visszaesésén kívül nagyobb esökkenés mutatkozik az ásványoknál (35%); nagyobb mertékben nőtt viszont a konyhasó, vas és vasárúk, valamint a gyümölcs- és főzelékfélék behozatala.

A behozatal legnagyobb része, 14 millió métermázsa, ezuttal is Németországra esett (1921-ben 19 millió q). Sokkal kisebb már a következő államokból származó behozatal: Északamerikai Egyesült Államok (2.3 millió q), Ausztria és Lengyelország (2.2 millió q), Magyarország (1.8 millió q), Olaszország (1 millió q), Románia (0.8 millió q), Franciaország (0.7 millió q), Belgium és Jugoszlávia (0.5 millió q). Az előző évvel szemben nagyobb Németország (5 millió q), az Egyesült Államok (1.5 millió), Ausztria (1 millió q), Magyarország (0.7 millió q) és Anglia (0.5 millió q) behozatalának esökkenése. Jelentősebben növekedett viszont a Lengyelországból, Hollandiából és Franciaországból származó behozatal.

Cseh-Szlovákia 1922. évi kivitelének mennyisége 94.6 millió métermázsa volt, némileg kevesebb az 1921. évi 97.4 millió métermázsnál. A legfontosabb kiviteli cikkek a következők: szén és fa 72.2 millió q, ásványok 7 millió q, cukor 3.2 millió q, maláta 2.3 millió q, gyümölcs- és főzelékfélék 1.5 millió q, üveg 1.2 millió q, vas és vasárúk, papir, pamut- és kőárúk.

A fontosabb rendeltetési országok a következők: Németország 39.4 millió q (1921-ben 36.3 millió q), Ausztria 29.4 millió q (1921-ben 33.4 millió q), Magyarország 8.7 millió q (1921-ben 13.3 millió q), Franciaország 3.1 millió q (1921-ben 1.7 millió), Svájc 2.3 millió q, Lengyelország 2.1 millió q, Nagybritannia 1.3 millió q, Jugoszlávia, Hollandia és Olaszország (1.1 millió q). A Magyarország felé irányuló kivitel esökkenése tehát 34%.

Th. L.

Valuta és devizaárfolyamok

A magyar devizaközpont jegyzései

A magyar devizaközpont devizaárfolyamjegyzéseiben beállott változások 1923. február 16-tól március 16-ig (pénzárfolyam).

	1923. február 31-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Wien	0.0415	0.044	III. 12-14	0.037	II. 15
Berlin	0.125	0.15	II. 16-17 III 8-14	0.125	II. 22-28
Prága	86.5	92.25	IV. 15	78.5	II. 15
Belgrád	28	32.—	II. 12-13	25.5	II. 17-20
Szófia	17	18.25	III. 14	14.5	II. 15-16
Bukarest	14	14.25	III. 14	12.5	II. 16-21
Varsó	0.06	0.0725	II. 22	0.06	II. 15-16, 26-28
Zürich	550	580	III. 14	495	II. 15
London	13.780	14.625	III. 14	12,350	II. 15
Milánó	142	148	III. 14	126	II. 15
Páris	179.5	188	III. 14	158	II. 15
New-York	2.925	3,110	III. 14	2,660	II. 15
Amsterdam	1,160	1,232	I. 19, 24-13	1,043	II. 15
Bruxelles	157	162	III. 14	140	II. 15-17-19.

Jegybankkimutatások

1923 január végéről

	Angol Bank ezer font sterling	Francia Bank millió frank	Német Birodalmi Bank milliárd márka	Osztrák- Magy. Bank osztrák üzletvitel milliárd osztr. kor.	Csehoszlo- vák Bank millió cseh korona	Magyar kir. Áll. Jegy- intézet millió ma- gyar korona
Aktívák						
Érkezéslet és devizák	127.504	5,826	1	1,113	1,282	24
Váltótárca	79.107	3.202	27	782	470	38.685
Lombardkölesönök	—	2.029	27	0,8	1,445	2.013
Kincstárjegyek	—	—	708	2,553	—	—
Állami tartozások	—	23.700	—	—	—	24.000
Egyéb követelések	47.283 ¹⁾	599 ²⁾	2.947 ⁴⁾	87 ⁵⁾	10,097 ⁶⁾	19.728 ³⁾
Különféle aktívák	—	4.389 ³⁾	268	716	305	—
Passzívák						
Jegyforgalom	123.940	37.434	3.513	4.208	8.948	75.135
Állami betétek	20.907	17	254	—	2,305 ⁷⁾	—
Jegytartalék	21,486	—	—	—	1,249	—
Különféle passzívák	—	—	686	425	868	9.750

1923 február végéről

<i>Aktívák:</i>	Román Nemzeti Bank millió lei	Lengyel Jegyintézet milliárd lengyel m.	Jugoszláv Nemzeti Bank millió dinár
Érkezéslet és devizák	5.171	36	348
Váltótárca	3.758	175	1.419
Lombardkölesön	222	6	98
Kincstárjegyek	—	—	—
Állami tartozások	12.318	800	4,513
Egyéb követelések	196	10 ⁹⁾	2.138 ¹⁰⁾
Különféle aktívák	756	112	—
<i>Passzívák:</i>			
Jegyforgalom	15,116	909	5.148
Állami betétek	—	—	312
Giró- és magánbetétek	—	166	955
Jegytartalék	—	—	—
Különféle passzívák	7.175	64	2,908 ¹¹⁾

1) Állami értékek; 2) Külföldi követelések; 3) Szövetségesek tartozása; 4) Leszámított kincstárjegyek; 5) Befizetés az alaptökére; 6) Az Osztrák-Magyar Bank ellen; 7) Vagyonváltásbefizetés; 8) Az Osztrák-Magyar Bank és a Postatakarék-pénztár jegyei és bankjegyutánzatok; 9) Postatakarék-pénztár és értékpapírok; 10) Lekötött állami birtokok; 11) Ebből 770 állami követelés az elzálogosított hirtokokért.

Zürichi valutajegyzések.

A zürichi tőzsdei devizák árfolyamváltozása 1923. február 15-től március 15-ig (nyitás).

	1923. február 28-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Berlin	0.0235	0.0275	II. 16—19	0.023	II. 21
Amsterdam	210 ³ / ₄	211.80	III. 9	209.75	II. 20
New-York	532 ¹ / ₂	536.75	III. 7	529.25	II. 21
London	2507	2522	III. 7, 13, 14	2487	II. 20
Páris	32.65	32.90	II. 26	31.70	II. 17—19
Milano	25.65	25.80	II. 26	25.40	II. 15
Prága	15.775	15.95	III. 13	15.65	II. 21
Belgrád	5.12	5.80	III. 5	5.05	III. 20—22
Budapest	0.18	0.20	II. 15	0.1725	III. 13—14
Wien	0.007475	0.0075	II. 22-26, III. 7-8	0.007425	II 15-21 III 13-14
Bukarest	3.10	3.10	II. 28	2.50	III. 5
Varsó	0.0105	0.0145	II. 20	0.01	II. 26
Szófia	2.45	3.10	II 17-19, III 1-5-9	2.45	II. 28
Bruxelles	—, —	28-40	II. 21	—, —	—, —

A budapesti értéktőzsde jegyzései

Néhány fontosabb értékpapír árfolyamváltozásai 1923. febr. 15-től márc. 15-ig.

	1923. febr. 28-iki legmag. árf.	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Magyar Hitel	23.800	35.000	III. 9	17.000	II. 15
Salgó	86.500	142.500	III. 6	60.000	II. 15
Rimamurányi	12.650	20.600	III. 6	9.400	II. 15
Ganz-Danubius	2.650.000	3.200.000	III. 8	1.440.000	II. 15
Ganz-villamos	298.000	420.000	III. 8	250.000	II. 21
Köszén	242.000	400.000	III. 6	164.000	II. 15
Izzó	119.000	134.000	III. 6	72.000	II. 15
Cukor	430.000	570.000	III. 8	400.000	II. 28

A budapesti árutőzsde jegyzései

Gabonaneműek árfolyamváltozásai 1923 február 15-től március 15-ig.

	1923. febr. 28-iki árfoly. legmag.	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja
Buza	13.500	15.200	III. 14	12.700	II. 15—16
Rozs	8.700	9.300	III. 14	8.000	II. 15—16
Árpa	8.800	9.100	III. 14	8.500	II. 15—24
Zab	9.000	10.000	III. 14	8.000	II. 15—16
Tengeri	8.300	8.400	II. 26—27.	7.600	II. 15—17

Tőkeemelések.

(P. H. Z.) Az 1923. évi február havi tőkeemelések a következők voltak:

	Intézetek száma	Részv.-tőke előtt	millió K-ban az emelés után
1. Bankok, tak.-pénztárak, biztosítók	17	269.3	655.5
Az év elejétől	24	295.3	715.5

	Intézetek száma	Részv.-tőke millió K-ban az emelés	
		előtt	után
2. Bánya- és kohóvállalatok	1	10	30
Az év elejétől	4	245	376
3. Vegyipar	—	—	—
Az év elejétől	6	84.65	159.5
4. Grafikai ipar	2	10	30
Az év elejétől	3	10.6	36
5. Faipar	3	66	125
Az év elejétől	3	121	208
6. Vas- és gépipar	6	122.8	450
Az év elejétől	11	175.7	607.8
7. Malomipar	2	115	190
Az év elejétől	4	124	214
8. Élelmezési és élvezeti ipar	1	30	90
Az év elejétől	8	123.9	267.1
9. Fonó- és szövőipar	2	33	56
Az év elejétől	3	39	68.1
10. Közlekedési vállalatok	—	—	—
Az év elejétől	1	40	200
11. Vegyes iparvállalatok	9	39.01	92.8
Az év elejétől	14	132.66	302.8
12. Kereskedelmi vállalatok	11	78.3	171.5
Az év elejétől	14	109	234.5
13. Mezőgazdasági vállalatok	3	86	194
Az év elejétől	5	93	222
14. Elektromos ipari vállalatok	1	12	24
15. Filmipari vállalatok	3	30.5	63
16. Agyag- és üvepipari vállalatok	3	12.5	46.5
Tőkeemelések februárban	64	917.4	2.224.3
Az év elejétől	110	1651.8	3.750.8

Új alapítások.

A Pester Handelszeitung nyomán az alábbiakban az 1923. januárjában bejegyzett fontosabb új társasvállalatokról kezdünk közlést:

	Intézetek száma	Részvénytőke millió K-ban
1. Pénzintézetek	2	235
2. Bányák és kohók	1	5
3. Vas- és gépipar	1	3
4. Grafikai ipar	3	237
5. Faipar	1	7
6. Fonó- és szövőipar	2	90
7. Agyagipar	1	1
8. Kereskedelmi vállalatok	14	76.2
9. Mezőgazdasági vállalatok	3	10
10. Vegyes vállalatok	3	102
" "	1	12.000 f.

Összesen: 34

766 millió K
és 12.000 angol font.

Közlekedés

A világ kereskedelmi hajóállománya.

(W. St.) A világ kereskedelmi hajóállománya 1922. június 30-án a száz tonnánál kisebb hajókat figyelmen kívül hagyva, 33.935 hajó volt 64,371.000 brutto r.-tonna hajótérrel.

A hajóállomány az 1914. évben és 1919—1922. közt a következőképpen alakult:

Év	Gőz- és motoroshajók		Vitorlások		Az összes hajók	
	száma	1000 br. r. t.	száma	1000 br. r. t.	száma	1000 br. r. t.
1914. jun. 30	24.444	45.404	6.392	3.686	30.836	49.090
1919. „ „	24.386	47.897	4.869	3.022	29.255	50.919
1920. „ „	26.513	53.905	5.082	3.409	31.595	57.314
1921. „ „	28.433	58.846	4.773	3.128	33.206	61.975
1922. „ „	29.255	61.343	4.680	3.028	33.935	64.371

Az utolsó 8 év alatt a mintegy 5800 hajót (13.2 millió br. r.-t.) megsemmisítő háborús veszteségek ellenére is a világ hajótere 15,281.000 br. r.-t.-val, azaz 31.1%-kal növekedett. A hajók száma pedig ugyanezen idő alatt 10%-os gyarapodást mutat fel. Sőt 1921. közepe óta is 3.9% (2,396.000 br. r.-t.) a hajótér növekvése. A gőzhajók számának állandó növekvésével (1914—1922 = 35.1%) szemben a vitorlások száma 1914. óta 17.9%-kal csökkent. A vitorlások aránya az 1914. évben még 7.5% volt, 1922-ben azonban az összes hajóknak már csak 4.7%-a volt vitorlás.

A világ hajóállománya és a gőzhajók száma 1922-ben fontosabb államok szerint a következő:

Állam	A világ hajóállománya 1922 jun. 30.			Gőzösök és motoros hajók 1914. 1922. Növekvés jun. 30. jun. 30. (+), ill. 1000 br. r. t. fogyás (—) %-ban		
	összesen	1000 brt. r. t.	átlagos hajótér tonnában			
Belgium	275	579	2.105.5			
Dánia	822	1.038	1.262.8	768	944	+ 22.9
Németország	1.723	1.887	1.095.2	5.098	1.783	— 65.0
Franciaország	2.094	3.846	1.836.7	1.918	3.303	+ 72.2
Görögország	379	668	1.762.5	820	653	— 20.4
Anglia és gyarmatai	11.221	22.043	1.964.4	20.284	21.254	+ 4.8
Hollandia	1.164	2.633	2.262.0	1.471	2.613	+ 77.6
Olaszország	1.413	2.866	2.028.3	1.428	2.600	+ 82.1
Japán	2.026	3.587	1.770.5	1.642	3.325	+ 102.5
Norvégia	1.852	2.601	1.404.4	1.923	2.337	+ 21.5
Ausztria-Magyarország				1.052		— 100.0
Svédország	1.345	1.115	829.0	992	996	+ 0.4
Spanyolország	973	1.283	1.318.6	883	1.187	+ 34.4
Egyesült Államok	5.480	17.062	3.113.5	1.837	12.506	+ 580.8
Egyéb államok	3.168	3.163	998.4	2.398	3.301	+ 37.7
Mindössze:	33.935	64.371	1.896.9	42.514	56.802	+ 33.6

A brit kereskedelmi flotta gőzhajóinak kisarányú fejlődése (4.8%) ellenére is biztosan őrzi első helyét. Hatalmas, közel 600%-os növekvést látunk az Egyesült Államok kereskedelmi hajóhadánál; 1914-ben még a gőzhajók összhajóterének csak 4.3%-át alkotta az Egyesült Államok hajótere, 1922-ben ez az arány már 22.0%,

míg a brit flotta aránya ugyanezen idő alatt 47.7%-ról 37.4-re szállt le. Japán 100%-os hajótérnövekvésével megelőzte a sorban Franciaországot, amely így a negyedik helyre szorult. Nagyobb fejlődést találunk az utolsó évben Németország kereskedelmi hajóállományánál is.

Feltűnő az olaj térfoglalása a szénnel szemben. 1914-ben még csak 364 hajót (1.310.000 br. r.-t.) hajtott olajmotor, 1922-ben már 2793 (14.383.000 br. r.-t.). A hajtóerők megoszlásának változása a következő:

	Az összes hajótér %-ában	
	1914	1922
Vitorlások	7.95	4.70
Olajgépek	0.47	2.35
Olajfűtés kazánok útján	2.62	22.34
Szén	88.96	70.61
	100.00	100.00

Th. L.

A világ kereskedelmi hajóállományának veszteségei.

(W. St.) A hajóépítésekkel szemben állandó veszteség éri a világ kereskedelmi hajóállományát a hajók elsüllyedése, megfeneklése, valamint hajózásra alkalmatlanná válása következtében. Az 1911—1921. években a következő veszteségek érték a világ kereskedelmi hajóállományát:

Év	Gőzhajók és motoros hajók		Vitorlások	
	száma	br. r.-t.	száma	br. r.-t.
1911	427	619.752	461	265.091
1912	379	572.745	341	176.220
1913	371	533.002	294	184.028
1914	491	870.662	275	184.450
1915	992	1,893.718	316	223.398
1916	1.284	2.271.401	511	284.224
1917	2.605	6,607.261	748	520.206
1918	1.294	3,332.791	325	159.919
1919	425	524.172	241	112.658
1920	370	518.595	215	138.959
1921	344	536.537	215	137.720

Ezekből a számadatokból háborus veszteségek a következők:

Év	Gőzhajók és motoros hajók		Vitorlások	
	száma	br. r.-t.	száma	br. r.-t.
1914	154	360.110	8	12.167
1915	659	1,380.657	67	57.516
1916	942	2,189.079	245	139.609
1917	2.211	5,957.913	523	392.449
1918	911	2,674.428	141	69.744
Összesen:	4.877	12,562.187	984	671.485

Az 1922. év vesztesége 559 hajó (674.257 br. r.-t.), közte 344 gőzhajó és motorhajó (536.537 br. r.-t.). Nagyobb veszteségeket szenvedett Anglia és gyarmatainak kereskedelmi flottája; jelentős az Egyesült Államok, a skandináv államok, Franciaország és Németország hajóvesztése is.

Th. L.

Munkásügyek.**A fontosabb német munkásszakszervezetek fejlődése 1900—1921.**

(W. St.) A németországi kézművesek legfontosabb szervei az „Allgemeiner deutscher Gewerkschaftsbund“ (ADGB), a „Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften“ (Ch. G.) és a „Verband der deutschen Gewerkvereine“ (DGV). A háboru utáni időkben mind nagyobb szerepet játszó szakszervezetek tagjainak száma 1900 óta következőképpen alakult:

Év	A tagok száma években			
	ADGB.	Ch. G.	DGV.	összesen
1900	680.4	78.7	91.7	850.8
1910	2017.3	295.1	122.6	2435.0
1913	2573.7	342.8	106.6	3023.1
1916	966.7	174.3	57.8	1198.8
1919	5478.1	858.3	189.8	6527.2
1920	7890.1	1076.8	226.0	9192.9
1921	7568.0	986.3	224.6	8778.9

A tagok összes száma 1900—1910 között 186, 1913-ig pedig 373%-kal szaporodott. A háborus években erős csökkenés jelentkezett, amely 1916-ban kb. 70%-ot ért el az 1913. év adatával szemben. A háboru utáni években azonban óriási fejlődés köszöntött be, úgy hogy 1918-ban már több mint háromszor annyi tagja volt a három szakszervezetnek, mint 1913-ban. Bár ez a szám 1921-ig egyes csoportok kilépése következtében 4.5%-kal csökkent, az összes tagok száma ma is 9 millió. Az ADGB-ra esett 1900-ban az összes tagok 80, 1921-ben 86%-a; növekedett a Ch. G. részesedése is (1900-ban 9%, 1921-ben 11%), míg a DGV 1900. évi 11%-os aránya 2.6%-ra szállt le.

Az egyéb szervezetek közül megemlítendőek a szindikalista és kommunista munkásszervezet (1920-ban 247.000 taggal), a gazdasági béke alapjára helyezkedett szervezetek (190.000 taggal), a felekezeti munkásegységek (86.000 taggal) és az önálló munkásegységek (193.000 taggal); ezek tagjainak összes száma 1920-ban 716.000 volt.

A női tagok száma és aránya 1913-ban és 1920-ban következőképpen alakult:

Szakszervezet	1913			1920		
	az összes tagok száma ezrekben	a női a női tagok az összes tagok %ában	a női tagok az összes tagok %ában	az összes tagok száma ezrekben	a női a női tagok az összes tagok %ában	a női tagok az összes tagok %ában
ADGB	2573.7	230.3	8.9	7568.0	1518.3	20.1
Ch. G.	342.8	27.6	8.1	986.3	232.3	23.6
DGV	106.6	5.9	5.5	224.6	23.4	10.4
Összesen:	3023.1	263.8	8.7	8778.9	1774.0	20.2

Mig tehát 1913-ban az összes tagoknak csak 8.7%-a volt nő, ez az arány 1920-ban már 20.2%; a női tagok abszolút száma pedig 1½ milliónyi növekvést mutat az 1913—1920. években.

A három főcsoport bevételeinek és kiadásainak összege a márka elértéktelenedése következtében jelentékenyen megnőtt; így az ADGB-nél a bevételek az 1913. évi 27.8 millió márkáról 1921-ben 1.249.2, a kiadások 25 millió márkáról 904.4 millió márkára emelkedtek. A szakszervezetek vagyona azonban a számszerű

nagy növekvés (az ADGB-nél az 1905. évi 19.6 millió márkáról 1921-ig 5087 millió márkára) ellenére is a valutáris helyzet következtében jelentékenyen megcsökkent.

Th. L.

Indexszámítások.

Magyarország.

1. Dálnoki-Kováts Jenő számításai alapján:

1922. december 31	25.624
1923. január 31	24.248
1923. február 28	32.100

Drágulás az év eleje óta 25.2%.

Drágulás február folyamán 9.7%.

2. A Pester Lloyd összeállítása alapján:

1922. december 31	33.372
1923. január 31	38.505
1923. február 28	41.812

Drágulás február folyamán 8.5%.

3. A Szakszervezeti Értesítő összeállítása alapján:

1922. december 31	27.983
1923. január 31	31.216
1923. február 28	35.417

Drágulás február folyamán 13.4%.

Mindhárom rendszer kiindulási időpontja (= 100) a háboru előtti állapot. Az eredmények eltérésének magyarázata a rendszerek különbözőségében rejlik. Dálnoki-Kováts háztartási költségvetések alapján arányosít, a Pester Lloyd 60 cikk árából nyers átlagot von, a Szakszervezeti Értesítő öttagu munkásalad létminimumát veszi alapul.

A megélhetési költségek alakulása Német-Ausztriában.

(B. n. St.) A német-ausztriai megélhetési költségek alakulása a következő:

Időpont	Összesen	Táplálkozás	Ruházat	Lakás	Indexszámok
	koronákban				
1911. I. félév	85.90	23.26	13.60	41.24	2.23
1921. január*)	3.859.05	1.773.14	633.33	1.308.58	100.00
július	6.189.01	2.623.77	1.084.30	2.162.94	160.38
1922. január	38.174.12	16.723.30	7.855.—	11.275.82	989.21
július	141.685.80	68.275.30	21.641.67	43.728.83	3.671.52
augusztus	275.236.—	136.841.—	38.875.—	86.760.—	7.132.22
szeptember	638.611.—	307.883.—	103.858.—	196.870.—	16.548.40
október	793.066.—	297.705.—	116.875.—	302.486.—	20.550.80
november	823.994.—	318.927.—	107.775.—	321.292.—	21.352.20
december	792.540.—	302.144.—	104.010.—	312.386.—	20.537.18
1923. január	769.193.—	295.630.—	98.865.—	306.198.—	19.932.18
február	769.792.—	291.259.—	89.358.—	320.675.—	19.947.70

Javulás mutatkozik tehát december hónappal kezdődőleg, bár a a javulás mértéke egyelőre csekély.

Th. L.

*) A megfelelő hónapok elején.

Román nagykereskedelmi indexszámok.

(B. n. St.) 1916. augusztus 1-i ár = 100.

	1922. dec. 20	1923. jan. 20
Élelmicikkek	2207	2494
Ruházati cikkek	3120	3240
Egyéb áruk	1549	1665
Végindex	2292	2466

Különösen nagy a pamut (5000) és rizs (4000) index-száma. Az egyes áruk közül december és január között javulás mutatkozik az ingek indexszámánál (2800-ról 2400-ra), míg több áru (kukoricaliszt, só, zsemlye, kenyér, zsír, öltözet ruha, felöltő, cipő, céna, szappan, tűzifa, világítási petroleum, nyersolaj, felsőbőri indexszáma változatlan maradt.

Th. L.

A nagykereskedelem indexszámai Cseh-Szlovákiában.

(B. n. St.) A nagykereskedelmi indexszám (1914. július = 100) 1923. január és február elseje között 1003-ról 1019-re emelkedett; a növekedés tehát 2.5%; nagyobb az emelkedés a behozatali áruknál (2.8%), míg a belföldi áruké csak 2.2%. Az ipari cikkek indexszámának növekvése (3.4%) éppen kétszerese az élelmicikkek indexszám növekvésének (1.7%). Erős az áremelkedés a textil nyersanyagoknál és félégyártmányoknál (5.2%), így különösen a nyerspamutnál (9.3%) és pamutfonalnál (11.6%). Az élelmicikkek közül különösen a buza árnövekvése jelentős (14.4%). Kiemelkedő százalékokkal szerepelnek a nyersbőrök (35.3%) és üveg (13.2%) tételei. Csökkenést találunk a sörnél (1.5—2.3%), bornál (9%), sónál (7%) és a malátánál (3%).

Th. L.

A MAGYAR KÖZGAZDASÁGI TÁRSASÁG
A MATLEKOVITS SÁNDOR-ALAPBÓL

PÁLYÁZATOT

hirdet a következő kérdés megoldására:

Az állami üzemek fenntartandók-e Magyarországon?

Állami üzemek alatt a magyar állami költségvetésben az egyes tárcák keretében kimutatott következő üzemek értendők: m. kir. államvasutak, m. kir. vasgyárak, posta, távirda és távbeszélő, postatakarékpénztár, továbbá az állami erdőgazdasági birtokok, az állami mezőgazdasági birtokok, a selyemtenyésztés, végül az állami kőszénbányászat.

A kérdés a hazai viszonyokra való tekintettel tárgyalandó, de kívánatos, hogy a pályázó a külföldi idevágó viszonyokra is tekintettel legyen.

Jutalma a Magyar Közgazdasági Társaság Matlekovits Sándor alapjából 15 mm. buza értékének megfelelő korona, a budapesti tőzsdén jegyzett buzaár alapján számítva.

Határnap 1923 december 31.

A pályadíj csak abszolút becsü műnek adatik ki. A jutalmazott munka kiadásának joga a szerzőé; azonban, ha jogával nem kíván élni, úgy a kiadás joga a Magyar Közgazdasági Társaságra száll.

A pályamű lehetőleg 5 (öt) nyomtatott ívre terjedjen.

PÁLYÁZATI SZABÁLYOK:

1. A pályamunkák a fent kitett határnapig a „Magyar Közgazdasági Társaság Elnökségéhez” küldendő; a határnapon túl semminemű ilyen pályamunka el nem fogadtatik.

2. A pályaműnek külső borítékára feltűnő helyen, ugyszintén a jeligés levélre is ráírandó, hogy a Matlekovits Sándor-féle pályázatra beküldött munka.

3. A pályamű idegen kézzel, lehetőleg géppel, tisztán és olvashatóan írva, lapszámozva, kötve legyen.

4. A szerző nevét, polgári állását és lakhelyét tartalmazó pecsétes levélen ugyanaz a jelige álljon, mint a pályamű homlokán.

Magyar-Olasz Bank Rt.

elfogad kamatozásra pénztárjegy ellenében legalább
6 hónapra kötött

betéteket
buzaértékben

és mezőgazdasági célokra ugyancsak

buzaértékben

nyújt

hiteleket



Részletes felvilágosítások nyerhetők
a bank székházában

B u d a p e s t, V.,
N á d o r = u t c a 1 6

Unghváry László

RÉSZVÉNYTÁRSASÁG



GYÜMÖLCSFAISKOLÁJA

CZEGLÉD

KÉRJEN ÁRJEGYZÉKET!

Külföldi vasutak gazdasági helyzetének alakulása.

1. A múlt évben Angolországban és annak határain túl is méltán feltűnést keltett és élénk eszmecserére adott okot Anglia legkiválóbb vasuti szakértőjének Sir William Aworth-nak az a megállapítása, hogy „örökre elmúlt az az idő, amikor természetesnek látszott, hogy a vasuti vállalkozás jövedelmező“. Ennek a meglepő megállapításnak a megokolása az, „hogy a vasutak nem képesek dijszabásaikat annyira felemelni, hogy az óriási kiadásokat ellensúlyozhatnák“. A megállapításból levont végső következtetés pedig az, hogy „a vasutak állami támogatásra szorulnak“. A meglepetést fokozza, hogy ezt a tételt angol író állította fel, aki korábbi írásaiban és gyakorlati működésében a magánvasuti rendszer meggyőződéses híve — az angol közfelfogásnak megfelelően — az állami beavatkozásnak a vasutügy terén ellenzője volt és a vasutak üzletvitele számára korlátlan szabadságot követelt. Ez az irányváltoztatás gondolkozóba ejti azokat, akik a vasutak gazdálkodását figyelemmel kísérik. Hiszen az elméletben általánosan elfogadott tétel volt egyfelől az, hogy a vasutak azt a nagy átalakulást, amelyet a közzgazdaságban okoztak, azzal érték el, hogy gyors, olcsó és biztos szállítással megkönnyítették a helyben el nem fogyasztható javaknak távoli piacokra eljutasát, eddig ki sem termelt javak termelésére ösztönöztek és hogy másfelől a jelzett módon oly tömegeket mozgattak meg, amelyeknek szállítása a vasutnak is hasznot biztosított, mivel a termelő a távoli piacon nagyobb áron értékesítette a javakat, mint amennyit a termelési és a szállítási költség összege kitett és így módot adott a vasutnak arra, hogy berendezéseit állandóan teljesítőképességük határáig kihasználja. Ez a teljes, vagy lehetőleg jó kihasználás ugyanis a minimumra csökkentette a szállítás önköltségeit és így nagy tömegeknek csekély díjért történő szállítása

is még mindig eléggé jövedelmező volt. Ezen az alapon fejlődött ki a német irodalomban az államvasuti rendszer megokolása és a legnagyobb bevétel elérésére törekvő magángazdálkodás helyett, a *gemeinwirtschaftliches Prinzip*-nek érvényesítéséről szóló tan, amelynek gyakorlati paradigmáját a porosz államvasutakban látták. Hiszen ez, alacsony és a gazdasági konjunkturák változásaival szemben állandó díjszabásaival lehetővé tette azt, hogy a jó és sűrű közlekedést szolgáltató vasutak az állam megterhelése nélkül — sőt az állam egyéb céljaira felhasználható bevételek szerzésével — saját erejükből éltek meg.

Ha az angol irónak igaza van és a magánvasutak csak állami támogatással élhetnek meg, ez a német elméletnek teljes igazolását jelentené, de csak akkor, ha az államvasutak helyzete nem rosszabbodott nagyobb mértékben mint a magánvasutaké és ha az államvasutak még most is tartózkodnak a magángazdasági elvek alkalmazásától. Talán már ennek az elméleti kérdésnek a szempontjából is érdemes néhány pillantást vetni a külföldi vasutak gazdasági életének újabb fejlődésére, hogy meglássuk vajjon a magángazdaság vagy a közgazdálkodás szempontja a változott viszonyok közepette mennyiben érvényesült? Evégből a háboruban a legkülönbözőbben elhelyezkedett vasutak helyzetét kell megnéznünk, ha tárgyilagos képet akarunk kapni. Az így kialakuló képet az, akinek kedve tartja, a hazai viszonyokkal is összehasonlíthatja és az, aki netán erre vállalkoznék, mindenesetre igazságosabban fogja megítélni saját vasutainak helyzetét, mintha a felett, csupán hazai sanyaru közgazdasági helyzetünk lehangoló lelki hatása alatt, akarna ítéletet mondani.

2. A semleges államok közül *Hollandia* volt az, amely a vasutak pénzügyi bajain, a fővasutaknak az állam anyagi támogatása mellett létesült üzletközössége útján kívánt segíteni. Ezt az állam drágán fizette meg, mert jóllehet a díjszabások fel voltak emelve és a bevételek 1921-ben az 1913. évi bevételeknek kétszeresére emelkedtek, a kiadások növekedése 288%-ot tett és így az államnak nemcsak az a 4.95 millió hollandi frtnyi tőkéje nem kamatozott, amelyet az évben a két vasuttársaság részvényeibe befektetett, hanem azonfelül 32.9 millió frt-ot vagyis nem sokkal kevesebbet fizetett a társaságok részvényosztalékának 5%-ra való kiegészítése címén, mint amennyi a két társaság részvénytőkéje. Ez ugyanis 40.5 millió frt-ra rug. A balsiker oka a forgalom kisebb mérvű csökkenésén kívül elsősorban a személyzeti kiadások óriási emelkedése. Ezek az összkiadásoknak kétharmadát teszik. És emellett 1922-ben még 5%-os személyzetszaporításra volt szükség. A bevételek alakulásában érdekes jelenség, hogy, míg a háboru előtt a személyszállítás bevételei, 1920-ban ellenben az áruszállítás bevételei

voltak tulnyomóak. 1921-ban a kétféle bevétel ugyszólván egyenlővé vált. A személyzeti kiadások tultengésének magyarázatára nem elég az, hogy sűrű forgalmu, rövid hálózaton aránylag több szemlélyzet kell, mint hosszú, gyérebbs forgalmu vonalokon. A valódi ok a szemlélyzet teljesítményének esőkenése volt. Ez elsősorban a munka és pihenőidő új, részletes és pontos szabályozását tette szükségessé, ami 1922-ben be is következett. Másfelől hosszú tárgyalások után, amelyeknél a Hollandiában felekezetek szerint csoportosult munkásszervezetek talán először léptek fel egészen egységesen és amelyek során munkabeszűntetés veszélye többször fenyegetett, sikerült 1923. évtől kezdődő hatállyal a mőhelyi munkások bérét 7%-kal, az üzemi alkalmazottakét 8½%-kal leszállítani. A két megtakarítás közül az utóbbi azonban csak látszólagos, mert a megtakarított összeget nyugdíjjárulékra kell fordítania. Így kérdéses, hogy a tett intézkedéseknek lesz-e olyan hatásuk, hogy az államnak az érdekközösség folytán előállt súlyos terhet lényegesen esőkkenni fognak? A kedvezőtlen tapasztalatok ellenére is, 1922-ben egy kisebb magánvasutat államosítottak, aminek következtében most már az is a közösségbe tartozik. Említésreméltó, hogy Rotterdam kikötő forgalma jelentékenyen esőkkenet. Ez nagy részben az Antwerpent favorizáló belga dijszabási politikának és annak tulajdonítható, hogy az Elzász-Lotharingiába menő szállítmányok, ha Rotterdam utján érkeznek, a *taxe d'entrepot* alá esnek. Ez, az említett vidék nagy nyersanyag szükséglete mellett olyan számottevő tényező, hogy részben magyarázatául szolgálhat nemesak a kikötői forgalom — hanem a hollandi átmenő áruforgalom esőkkenésének is, — amelynek jelentékeny része békében a volt Reichsland iparának ellátására szolgált.

Az állam pénzügyi részesedése és fokozott ellenőrzési joga, a két nagy társaság kereskedelmi és forgalmi szolgálatának az utrechtí igazgatóság kezében történt egyesítése, amelytől oly sokat vártak, sem pénzügyi, sem gazdasági téren nem mutatkozott hasznosnak. A pénzügyi terhek oly nagyra nőttek, hogy azokat csak olyan gazdag állam bírhatja el, amely képes volt annakidején arra, ami más államokban lehetetlen lett volna, hogy saját vasutjait nem hitelművelet utján, hanem az állam folyó bevételeiből finanszírozza.

3. Némileg más képet látunk, ha a svájci vasutügy újabb fejlődésére vetünk egy pillantást. Itt külön kell választanunk a szövetségi vasutakat a magánvasutaktól.

A svájci szövetségi vasutak 1921-ben még erősen sinlették a háboru következményeit: a magas anyagárakat és munkabéreket, az ennek következtében felemelt dijszabásokat az ezzel kapcsolatban beállott forgalomcsőkkenést, az idegenforgalom elmaradását, a Svájcön át vezetó

világforgalmi vonalakon — főleg a Gothardon és Simplonon — mozgó és a bevételek szempontjából igen fontos átmeneti forgalom megcsappanását és végül a személyzet teljesítményének csökkenését. Ezeknek következményeképpen 1921-ben, noha az üzemi bevételek és kiadások kontója még 12 millió frankkal aktív volt, de 1920-hoz képest 23.6 millióval romlott. A kamat és törlesztési hányadot is feltüntető nyereség-veszteség-számla pedig 72½ millió frank hiánnyal zárult, úgy, hogy a hátralékok most már 165½ millió frankra emelkedtek. Ebben a helyzetben a svájci kormány erélyes intézkedéseket tett. Elsősorban az igazgatási szervezetet és a munkaidőt szabályozta. A kormánynál osztályokat egyesített, az igazgatóságok számát 5-ről 3-ra szállította le, felesleges külszolgálati állásokat megszüntetett, a munkabéreket a munkateljesítmény növelésével hozta kapcsolatba. Ezáltal km.-enkint majdnem 5000 franknyi kiadáscsökkenést ért el. Ez annál nevezetesebb, mert a vonatszámot szaporították és a menetrendeket mintaszerűen megjavították. Ezáltal elérték, hogy 1922-ben a forgalom fokozódott. A fokozódó forgalom gazdaságos lebonyolítása érdekében a szomszéd államokkal újra szabályozták az átmeneti utirányok igénybevételét és a Gothard irány régi tulsúlyának visszaállítására törekedtek. E végből egyfelől ezen az irányon az egész 225 km.-nyi vonalon életbeléptették az elektromos üzemet és másfelől az olasz vasutakkal szövetkezve intézkedéseket tettek az észak-déli átmenő forgalomnak az olasz kikötők — főleg Genova — számára való megnyerése érdekében. Svájc itt az olaszok támogatására annál is inkább számíthatott, mert az utóbbi években az együtt dolgozó francia-belga forgalmi év díjszabási politikának sikerült volt Genova forgalmát Marseille és Antwerpen forgalmával szemben lényegesen háttérbe szorítani. A vasutak villamosítására, vizierőinél fogva, minden más kontinentális államnál alkalmasabb Svájc, ezt az akciót minden erővel előmozdította. Hogy az erre szükséges összegeket kölcsön útján beszerezhessék, a szövetségi vasutak befektetési tőkájének törlesztését 1921-ben törvényel 60 évről 100 évre tolták ki, amiáltal 98 millió frank szabadult fel. 1922-ben már 900 km. fővasuton volt villamos üzem, többnyire egyenáram. Az erélyes intézkedések, melyeknek során a vasuti személyzet 2 év alatt 8%-al csökkent, meghozták gyümölcsüket pénzügyi téren is. A bevételeknek a kiadásokhoz való viszonya annyira javult 1922-ben, hogy a nem épen optimisztikusan számító Svájc, 1922. évben, a nyereség-veszteség-számlán a hiányt már csak az előbbi évi hiánynak egyharmadára becsüli, emellett 1922-ben a személydijszabásban mérsékléseket léptetett életbe és 1923 tavaszára az áru dijszabás leszállítását is kilátásba vette. Nem esoda tehát, hogy a magánvasuti rendszerhez való visszatérést követelő

hangok elnémultak, annál is inkább, mert ugyanakkor a magánvasutak helyzete kedvezőtlenebbé vált a szövetségi vasutakénál. Számos kisebb vasút nem bírta el a terheket és eladásra került. Ezek közt egy Waadt kantonbeli kis vasutat a bíróság által megállapított alacsony becsáron sem sikerült értékesíteni, úgy hogy végre a kanton maga szerezte meg a becsár egyhamadáért. A nagy Lötschberg-vasut csak úgy volt megmenthető, hogy az állam olesón megvette a Franciaországban kibocsátott elsőbbségi kötvényeket, azok nagyrészét a vasut tartozásai fejében megtartotta, kisebb részét pedig a vasut szanálására fordította. Az állam és a kantonok szenvedő vasutak támogatására mintegy 13 milliót fordítottak és számos vasutépítési szükségmunkát adtak ki. Nevezetesen, hogy emellett a vasutak felszerelése javult, sőt a második Simplon-alagut áttörését is sikerült befejezni. Bámulatraméltó a céltudatos, erélyes rendezési és megtakarítási akciónak ez az eredménye a természet-től mostohán ellátott államban, amelynek jó valutája egyik legfőbb bevételi forrásának, az idegenforgalomnak érvényesülését megnehezíti.

4. Alig van még egy ország, amelyben a háborút követő időben az ország gazdasági érdekeltiségének szervezetei annyit foglalkoztak volna a vasuti kérdéssel mint *Svédországban*. Terjedelmes viták folytak az állami igazgatás bevonásával, külföldi szakértők s ezek közt Franckeny, porosz államtitkár véleményének kikérése mellett, főleg az állami- vagy magánvasuti rendszer, a tarifák magassága és a vasutak pénzügyi helyzetének javítása körül. Jóllehet az állami igazgatás az állami és magánvasutak egyöntetű eljárása érdekében mindent megkísérelt, ez a törekvés nem járt eredménnyel. Eleintén a törekvés abban az irányban mozgott, hogy a magánvasutak közeledjenek az államvasutak eljárásához, főleg az alkalmazottak illetményeinek szabályozásainál, amely

a tüzelőanyag kérdése mellett — a kiadások döntő tételét képviselte, majd dijszabási téren. Ezzel kapcsolatban a két vasutecsoport kocsiparkjának egyöntetű használatát, majd a kölcsönös forgalomban a német vasutegyletéhez hasonló kocsiszabályzat létesítését kísérelték meg. Egyik törekvés sem vezetett sikerre. A magánvasutak kisebb illetményeket fizettek mint az államvasutak. Ez 1922 augusztus havától októberig tartó sztrájkokat eredményezett. Az államvasutaknak ezzel szemben sikerült a drágasági pótlékokat az árak csökkenésével párhuzamosan leszállítani. Igaz, hogy emellett az államvasut nemcsak szükségmunkákat rendelt el és a személyzetnek 1921-ben megkezdett csökkentését nem folytathatta, sőt — mivel felesleges személyzete volt — időnként — a hét egyes napjain — nem foglalkoztatta személyzetének egy részét. Az államvasut dijszabásait 1922 folyamán két ízben is leszállította, úgy, hogy az árudijszabás egyes osztályai a háboru előtti

tarifánál már csak 80—150%-kal drágábbak. A magánvasutak erre nem voltak képesek. A közös kocsihasználat meggyőzésének főoka, hogy az államvasut ezt a rendszabályt, csak az átmenő fékkel bíró teherkocsikra akarta alkalmazni, ez pedig a magánvasutakat nem vonzotta, mivel aránylag csak kevés ilyen kocsijuk van. Az 1921. évi üzleteredmény az államvasutaknál 7.23 millió svéd koronával aktív, a magánvasutaknál 3.82 millióval passzív mérleget mutat. Az eredmény azonban az államvasutak befektetési tőkéjét alig 0.7%-kal kamatoztatja. Végeredményben tehát az állam is ráfizet az üzletre. Ez a főoka annak, hogy az államosítási kívánságok elhallgattak. Az 1921. évi üzleti eredmény, jóllehet a forgalom megnőtt és az előbb említett nehézségek ellenére is sikerült már 1920. és 1921. évben az államvasutak személyzetét csökkenteni, az előző évi üzleti eredmények csak mintegy negyed-része. Ez természetes, ha a vasut olyan nagy személyzettel dolgozik, amelyet nem tud foglalkoztatni. A bajokon mindenféle eszközökkel próbálnak segíteni. A gyérebb személyforgalom vonalakon motorkocsikat járatnak. Amerikával tárgyalnak, hogy a három ujonnan létesített svéd szabad kikötőt az amerika-európai közlekedési gazdasági gócpontjaként használja fel az amerikai kereskedelem. Újból szabályozzák az államvasutak igazgatását. Az igazgatásnak egy vezérigazgatóból és 6, az érdekeltség köréből vett, igazgatósági taggal való ellátását, a személyzeti ügynek a parlamenttől való függetlenítését, a külszolgálati fokozatoknak csökkentését minden téren — a magánvasuti rendszerhez való közeledését javasolta a bajok tanulmányozására kiküldött bizottság és e javaslatok komoly megfontolás tárgyát képezik. A megoldás tehát épen ellenkező irányban mozogna, mint a hogyan megindították.

A vasutak elektrifikálása, jóllehet elég a vizierő, lassan halad. Amíg a személyzeti kérdés nincs megoldva a svéd vasutak gazdasági jövőjének képe sem igen rózsás. Jellemző, hogy a vasutaknak mindjobban tért foglaló versenytársává vált az automobil.

5. Mielőtt a háboruban győztes államok vasutaira térnénk, vessünk egy pillantást a monarchia u. n. *utódállamaira*. Ezeknek pénzügyi viszonyairól az utolsó években részletes és egyuttal hiteles adatok csupán csekély mértékben állnak rendelkezésünkre. Ezért itt csak egyes jellemző tények felsorolására szorítkozhatunk.

A *cseh-szlovák* állam céltudatos vasuti politikájával, amely azonban az erőszaktól sem riad vissza, az állami vonalak üzemi veszteségeit csökkentette ugyan; de azokat kiküszöbölni nem tudta és még messze van a befektetési tőke megfelelő kamatoztatásától és a forgalom csökkenése, a vasutakat újabb díjleszállítások előkészítésére készíti.

Viszont a kocsihiány miatt, a kocsiálláspénzeket 1922-ben fel kellett emelniök. A kedvezőtlen pénzügyi eredmény nem tartotta vissza a törvényhozást attól, hogy a tőlünk elszakított országrészeknek Prágával való jobb összekötése és a Nyugateurópa és Oroszország közti forgalomnak megszerzése érdekében 15 új 558 km. vasutvonalra 6½ millió cseh koronát szavazzon meg és hogy a nagy magánvasutakat az állam részére sorjában megszerezze. A kassa-oderbergi vasutat az állam vasut kezeli. Az Aussig-Teplitz-i vasut megszerzését mesterséges kiéheztetési politikával mozdították elő. Ennek a korábban kiválóan jövedelmező vasutnak üzleti hiánya 1921-ben 12.85 millió koronára rugott. A kormány ugyanis megtagadta a vasuttól az utóbbi években, az általuk beszedett vasuti hadi adónak átengedését, amelynek meghagyását Ausztriában a magánvasutaknak az adó behozatalakor kilátásba helyezték volt. Ez vitás kérdés maradt, úgy hogy a megváltási ár iránt nincs megegyezés. Mégis állami kezelésbe vették f. évi január 1-ével a vasutat és egyelőre az elsőbbségi szolgálatra és a részvények 5%-os osztalékának céljaira előlegeket ad az állam a társaságnak. Viszont a Buschtiehrad-i vasut esetében, amely az utolsó években 20—57.4 millió cseh korona veszteséggel dolgozott, úgy hogy ez évi február 1-én alkalmazottainak csak illetményeik felerészét tudta kifizetni, a kormány az államosításnál a részvényeseket nagy áldozatok hozatalára kényszeríti. A cseh vasutak rossz eredményeit elsősorban a személyzeti kiadások óriási megnövekedése okozza, másodsorban pedig az, hogy a szlovák és a cseh vidék közt a gazdasági forgalom az előbbi termelésének mesterséges háttérbe szorítása — de a heterogén viszonyok következtében is — a varakozáson alul maradt.

6. Az elmaradottság képét mutatja a *Délszláv* állam vasutügye. Többnyire csak a fővonalakon volt rendes forgalom és sok vonalon hetenkint csak egy vonatpár járt. A pályák el vannak hanyagolva. A talpfák 80%-a rossz, de a szükségletet nem sikerül pótolni. A vasut nem kapja meg az üzemi költségekre szükséges összegeket. A kétszeres tarifaemelés hasznát nem fordították vasuti célokra. 1922 óta most készül a harmadik tarifaemelés. A járóművek javításánál a Máv. közreműködésére szorultak és a magyar iparnál kisebb mértékben rendeltek új forgalmi eszközöket is. Hogy ilyen körülmények közt mi módon akarják megvalósítani a Belgrádot az adriai tengerrel összekötő és állítólag amerikai pénzesoport által kezdeményezett új vasuti összeköttetést, amely a közvéleményt erősen foglalkoztatja, egyelőre rejtély marad.

7. *Románia* 11.679 km.-re növekedett vasuti hálózata 1920-tól 1922 elejéig katonai igazgatás alatt állt. Azóta fokozatosan halad a

polgári igazgatás felé, egy vezérigazgató vezetése alatt. A vasutak legnagyobb baja a forgalmi eszközök hiánya, amelyet 3000 mozdonyra, 6000 személyszállító- és 65.000 teherkocsira tesznek. A fölünk elvitt forgalmi eszközök nem segítettek a bajon, mert a besszarábiai hálózaton alig volt forgalmi eszköz. Hogy ilyen körülmények közt az anyaország forgalma mellett az elhódított részek forgalmát elhanyagolják, csak természetes. Erre nézve érdekes adat az, hogy múlt év őszén Marosujvár állomáson 100.000 kocsisólkészlet vesztetelt. Rómániában sóinség állott be és a sómonopolium óriási veszteségeket szenvedett. Miután a forgalmi eszközöknek francia és angol közreműködéssel való beszerzése meghiusult, oly eszközökhöz nyultak, amelyek számos visszaélésre vezettek. Ilyenek voltak, hogy az árukat elszállításuk sorrendje szerint osztályozták hogy a mozdonyok javítását vállaló magánfeleknek a javított mozdonyokat saját szállitmányaik céljaira rendelkezésre bocsátották, új mozdonyokat beszerző felek szállitmányainak pedig kilátásba helyezték, hogy az államvasuta kocsiaim árukat ingyen szállíthatják, amíg a fuvardijak a mozdonyok beszerzési árát törlesztik, amikor azután a mozdony az államvasuté lesz. A hiány pótlására Németországban rendeltek járóműveket és a resicai művek felhasználásával saját mozdony gyártásra akarnak berendezkedni. Kilátásba vették a szolgálat olyan átszervezését is, hogy országrészenként önállóan, de egy központi kollégiális szerv vezetése mellett, igazgattatnék az államvasuti hálózatok. Legutóbb a járóművek javításával megbízott magánipar az államvasutaktól a kocsijavításból felmerült tartozás megfizetését követelte, mert enélkül a munkát nem folytathatná, sőt, ha a tartozásból 400 millió leit azonnal meg nem kap, kénytelen volna üzemét teljesen beszüntetni. Ez mutatja, hogy minő pénzügyi bajokkal küzd a román vasutigazgatás. És mégis arra kötelezi a f. évi január 4-én kelt törvény a román közlekedési minisztert, hogy az elvett területeken levő magánvasutakat állami üzembe vegye, vagy azok mellett a feltételek mellett államosítsa, amelyek alapján eredeti hazájukban megválthatók lettek volna. Nem lehet elképzelni, honnan veszik erre a pénzt.

Látjuk, hogy az utódállamok vasutai nem voltak képesek gazdaságilag megemészteni azt a kincset, amely a vasutvonalak alakjában nekik jutott és mégis telhetetlenek maradtak.

8. Némileg jobb a *lengyel* vasutak helyzete. Ott rendes személyforgalom mellett csak az áruforgalom nem kielégítő — járóműhinány folytán. Igaz, hogy az 1921. év nagy hiánnyal zárul, de nevezetes, hogy a személydijszabást egyáltalán nem — és az árudíjszabást is csak sokkal kisebb mértékben emelték 1922-ben, mint más államok. Emellett a

vasutak személyzete csökkent és a német birodalmi Zentralamt mintájára közös anyagbeszerzési hivatalt állítottak fel. A németektől tanulnak, részben azok kárán, és úgy látszik, a poroszoktól kiképzett lengyel anyanyelvű, átvett személyzet szakismereteit igyekeznek kihasználni.

9. A nagy entente államai közül *Olaszország* súlyos tehernek érzi a háboru után megnövekedett vasuthálózatát. Osztrák becslés szerint 225 millió aranykorona értéket képvisel az a danaosi ajándék, amely Olaszországnak a korábbi osztrák vasutak alakjában jutott. Az államvasuti hálózat számlája a nagy díjemelés dacára az 1921/22. üzletévben 1.3 milliárd lira veszteséggel zárult és a következő üzletév veszteségét 1.6 milliárd lirára becsülik. Pedig 1922 első felében, noha az olasz behozatal 1 milliárddal csökkent, a kivitel 240 millióval emelkedett. Igaz, hogy a kivitelt, amelynek zöme Francia-, Angol- és Németországra esik, mérsékelt díjszabásokkal támogatták. Érdekes, hogy az angol-olasz köteléki díjszabás számára a francia vasutak saját mérsékelt kiviteli díjrészleteiket bocsátották rendelkezésre. A deficit okai igen különbözők, de a mondottak szerint, amennyiben gazdasági természetűek, csak a belső forgalomban kereshetők. Itt a gazdasági pangáson kívül jelentékenyen szerepel az automobilforgalomnak a magas tarifákkal szemben érvényesülő versenye. De a főokot az üzemgazdaságban kell keresni. Az államvasut forgalmi eszközei elégtelének. Javítási bányaduk 17% volt, a békebeli 10% helyett. Ezen nagy. — 5 évre eloszló és évenként 350 millió lirát előirányzó beszerzési programmal igyekeznek segíteni. A sztrájkmozgalmak 1921-ben még nagymértékben zavarták a forgalmat, 1922-ben azonban már ritkábban léptek fel. Amde a személyzet teljesítménye mégis igen csekély volt. Ennek megvilágítására szolgáljon az, hogy 1922-ben csökkent vonatszám mellett a korábbi 22.276 vonatvezető helyett 31.362 vonatvezetőre volt szükség. A személyzet a 8 órás munkaidő folytán nagyon megnőtt és a személyzeti kiadások, jóllehet az anyagárak is emelkedtek, az összkiadásoknak 66½%-át is meghaladták. Nem esoda, ha a közvélemény a vasuti politika gyökeres reformját követeli és az államvasuti rendszer megszüntetése is szóba kerül. Az olasz iparosok szövetsége a díjleszállítást, az igazgatás egyszerűsítését, a személyzet csökkentését, a vasuti 8 órás munkaidő megváltoztatását, az építési, fentartási és anyagbeszerzési politika revízióját és egyes üzemeknek bérbeadását követelte múlt év őszén tartott ülésében és a parlamentben vasuti kormánybiztos és ellenőrző bizottság kiküldése is szóba került. A vasutigazgatás a takarékosági rendszabályokat, a személyzet és szénfogyasztás csökkentését helyezte kilátásba és új személyzetszaporítás tilalmát mondta ki. A költ-

ségek csökkentése céljából a villamos üzemnek az eddigi 400 kilométeren felül 6000 kilométernyi vonalon való berendezését tervezi és erre az előmunkálatokat megtette. A Mussolini-kormány kilátásba helyezte, hogy a sztrájkok megismétlődésének elejét veszi, a kivített fokozottabb mértékben fogja tarifális uton is támogatni, és csak üzemgazdaságilag megokolt új építkezéseket végeztet: a fősulyt ellenben a jókarbahelyezésre fekteti. Ilyen ígéretekben, sőt ilyen építkezésekben eddig sem volt hiány, mert például az 1922-ben megnyitott Róma—Nápoly-i vonal az utazást az eddig ut felére szállította le és a tenger mellett vezet. Rómának új tengeri kikötőket nyit meg és építésileg is gazdaságosabb. Az egyetlen kézzelfogható újítás az 1923 januárban kelt törvény, amely az 1923-mal kezdődő 2 év alatt személyzetnek 12.7%-kal való leszállítására kötelezi az államvasutakat és ezáltal már az első évben 70, a másodikban pedig 375 millió lírával kívánja megkönnyebbiteni a költségvetést. Az indokolás szerint az államvasutaknak a kezelési hiánya még az 1924/25. évben kiküszöböltetnék. A fentiek kiegészítéseül megemlítjük még, hogy legutóbb a szenátus vasuti bizottságának elnöke: Bianchi, az olasz államvasutak volt vezérigazgatója is a vasutügyre vonatkozó összefoglaló jelentésében a rossz pénzügyi helyzet főoka gyanánt a nyolcórás munkaidőt jelölte meg. Megemlítette, hogy a személyzet az 1914—1921. évi időszakban 147.000-ról 245.000 főre, a fejenkénti átlagos illetmény pedig az 5.4-szeresre nőtt. Ezen — szerinte — csak úgy lehet segíteni, ha a nyolcórás munkaidőt nem naponat, hanem több nap átlaga szerinti számítanak, úgy hogy az egy napon teljesített többmunkát a következő pihenési idők kiegyenlítenék. Így 186.000 fő elegendő volna. Ha ezenfelül az illetményeket a munkával járó felelősséghez, a munka fáradtságos és veszélyes voltaához képest szabályoznák, a 2.017 milliárd líra személyzeti kiadást 1.738 milliárdra lehetne leszállítani. A sztrájkot el kell tiltani és meg kell büntetni. A fegyelmet helyre kell állítani. Meglazulását azzal jellemzi, hogy egy alkalmazott betegségére 1913-ban 13.4 nap, 1920-ban 18.6 nap esett. Részletes megtakarítási programot is ad, amelyben anyagmegtakarítás, a megtakarítási prémiumok helyreállítása, a személyvonatok csökkenésével kapcsolatban a vegyesvonatok szaporítása, az osztályoknak kettőre leszállítása, a menetdíjkedvezmények csökkentése szerepel. Így a hiányt 155 millió lírára véli leszoríthatónak. Ennélfogva további díjemelésekre van szükség. Amit látjuk, Bianchi számítása sokkal kevésbé vérmes reményeket nyújt, mint az említett indokolás.

A csekélyebb hosszat képviselő olasz magávasutak helyzete hasonló volt az államvasutakéhoz. A magávasutak elektrifikálását az állam jelentékeny segélyekkel mozdítja elő. Legújabb ujsághírek szerint

— amelyeknek hitelességéről nem volt alkalmunk meggyőződni — törvényjavaslat készül az államvasutak bérbeadásáról.

10. A francia fővasutak reformja 1921. év elejétől kezdődő, visszaható érvénnyel életbelépett. — azoknak a szerződéseknek a jóváhagyása alapján, — amelyeket az állam, a maga vasutjának részvételével, nyolc vasuttársasággal kötött. Ezzel létrejött a pénzügyi és szociálpolitikai érdekközöség a fővasutak közt. Ez egyfelől a kamatbiztosítás és az alkalmazottak követeléseiből folyó elviselhetetlenné vált terheknek, az állam háborus pénzáldozatainak csökkentését és másfelől a fővasutak egységes kezelését és azokon a közérdekű állami akarat egységes érvényesülésének biztosítását célozta. A rendkívül bonyolult szervezetet, melynek részleteit több végrehajtási rendelet szabályozza, itt részletesen nem ismertethetjük és csak nagyjában jelölhetjük meg azokat a szempontokat, amelyeket a rendezés eszközei pénzügyi, szociálpolitikai téren és az állami felségjog érvényesítése érdekében szolgálni kívántak. A rendezés pénzügyi része a garanciarendszer megszüntetésével és a vasutak háborus adósságainak az állam terhére való átvételével kezdődik. Az öt nagy társaság közt pénzügyi közösség létesül, amely közös pénzalapban jut kifejezésre. Ennek célja az, hogy az állam hozzájárulása segítségével minden társaság az előre meghatározott osztalékot megfizethesse. Különösen gazdaságos eljárás esetén a társaságok és személyzetük prémiumokat kapnak az alapból, amelynek egyébként az állam hozzájárulását idővel vissza kell fizetnie. A társaságok pénzügyi önállóságát a közösség egyébként nem érinti. Mivel tudják, hogy az állam velük és ők az állammal szemben minő pénzügyi kötelezettségeket vállalnak és minő osztaléokra van igényük, és mivel a tarifák megállapításánál a kormány befolyása igen erőssé vált, ezzel meg vannak vonva azok a határok, amelyek közt az önálló pénzügyi gazdálkodás mozoghat. Ez a határ eléggé tág, mert például nem tartotta vissza a legnagyobb társaságot attól, hogy 1922 folyamán pénzszükségletének fedezése céljából nem épen a legkedvezőbb feltételek mellett Angliában kölcsönt vegyen fel. A pénzügyi gazdálkodás szabadságának további határai azokból az állami hatalmi eszközökből folynak, amelyeket alább ismertetünk és amelyek csak közvetve és csak egyes tekintetekben korlátozzák, a társaságok elhatározásának szabadságát. Csak az évi állami hozzájárulást és az egyes társaságok fundált adósságait kell évente az állami költségvetésben megállapítani. A közösségben az állam a saját vasutaival is részt vesz. Ez nem korlátozta az államnak saját vasutaira vonatkozó rendelkezési szabadságát sem. Mivel a pénzügyi közösség tulnyomólag és pedig úgy a vonalak hosszát, mind azoknak jelentőségét tekintve, magánvasutakat foglal magában

és a közösség szervezése és ügyvitele az államnak már is jelentékeny áldozatokat okozott, nem lehetett a kincstárt ezeken felül még külön államvasuti szervezet költségeivel is megterhelni. Ez lehetett a fő oka annak, hogy a francia fővasutak legfőbb vezetője a Conseil Supérieur des Chemins de fer, amelyre alább visszatérünk, igen nagy többséggel az állami üzletvitel ellen foglalt állást és az államvasutaknak magántársaság által való bérbevételeét ajánlotta. Ebben az alakulatban, az egyik terv szerint a kereskedelmi és mezőgazdasági kamarák és a kikötők igazgatója venne részt (a département-ok és községek határozott kizárásával): a másik szerint az északi és az Orléans vasuttársaságok volnának együttesen a bérlők, külön társaság alapításával. Mindkét terv szerint az állam a társaságok igazgatóságában erősen képviselve volna. Ha ezek szerint a régi állami hálózat üzletvitelének sorsa nincsen is még véglegesen eldöntve, viszont döntés történt azokra az új vonalakra nézve, amelyek a volt elzász-lotharingiai Reichsbahnen alakjában, a békeszerződések alapján az állam birtokába jutottak. Ez a hálózat 1922-ben, a drágasági pótlékokat nem tekintve, 22 millió frank deficitel járó előirányzatot mutatott, jóllehet német kézben és a német közgazdasággal összhangzásban gyümölcsöző vállalat volt. E vonalak tekintetében szerződés jött létre — a vonalak alkalmazottainak élénk tiltakozása ellenére is — a keleti vasuttársasággal, az üzemnek bérlet-szerű átvétele céljából: de a hálózatnak külön egységképen való fenntartása mellett, külön strassburgi helyi igazgatósággal és e mellé rendelt 12 tagból álló commission consultative-val, az alkalmazottak szerzett jogainak fenntartásával. A vonatkozó törvényjavaslat tárgyalás előtt áll.

A közösség létesítésével kapcsolatos szociálpolitikai rendszabályok közül talán legérdekesebb az a rendelkezés, hogy mindegyik részes vasut alkalmazottai szövetkezetbe egyesíttetnek, amelyet ők maguk igazgatnak. Az alkalmazott az évente kapott praemiumok felét szövetkezeti címletek szerzésére fordíthatja. A szövetkezetek maguk az így szerzett tőke egynegyed részét saját vasuti részvények beszerzésére, többi részét a nagy vasutak vagy az állam által kibocsátott vagy általa garantált kötvények vagy ingatlanok szerzésére fordíthatják. Az alkalmazottak viszont a szövetkezettel szemben fenálló követeléseik (jegyzett címletek és azok kamatai) egy negyedét évente saját vasutjuk részvényeinek megszerzésére fordíthatják, amelyek a szövetkezet pénztárában maradnak, amíg az alkalmazott abból vagy a vasut szolgálatából ki nem lép. Ezzel az alkalmazottakat részvényesekké akarják tenni és érdekközösségbe hozni saját vállalatokkal. A gondolat érdekes: sikere természetesen attól függ, hogy a vasutasok

minő praemiumokat keresnek, tehát elsősorban az alkalmazottaktól maguktól, másodsorban azonban a közösség pénzügyi eredményeit befolyásoló egyéb körülményektől is. Szabályozták még a munkásjegyeket, utazási kedvezményeket, a nyugdíjakat és választott bíróságot létesítettek az alkalmazottak és a társaságok közt felmerülő bérkérdések vitáinak eldöntésére.

A szervezetet — amely most már a fővasutakra az államvasutakat beleértve — egységes, a Conseil Supérieur des Chemins de fer vezeti, a Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale meghallgatása mellett. Az első a vasutak igazgatásának 18 tagjából, az egyes vasutak személyzetének két-két képviselőjéből és 30, az ország általános érdekeit képviselő tagból áll, ami alatt a miniszter által az egyes igazgatási ágak köréből és az érdekképviselők jelöltjei közül kinevezett tagokat kell érteni. Elnökét a minisztertanács nevezi ki. Ez a tanács vezeti tulajdonképpen a vasutügyet. A második, széleskörű parlamenti, érdekképviselői, vasuti- és államigazgatási tanácskozó testület, amely két osztályban, igen sok taggal működik; de a felső tanácsnak csak javaslatokat tesz. Valóságos vasuti szakparlament. E két testület segítségével széleskörű befolyást gyakorol a miniszter a tarifák szerkezetére és magasságára, joga van a maximális engedélyokrati tarifákat felemelni, bizonyos esetekben, különösen, ha a közös fonds aktiv lesz, díjleszállításokat követelni. Együttal a parlament tarifális hatásköre megszorított. Az új szabályozás továbbá kiterjed a postaszállítás, a megváltási jog szabályozására és az új vasutépítéseket a legfőbb tanács hozzájárulásától teszi függővé.

A részletes végrehajtási utasítások csak 1922 első negyedének végén adták ki és így, noha a szabályozás visszaható, annak hatását a legutolsó pénzügyi eredményekből, amelyek 1921-re vonatkoznak, nem lehet megítélni. A fővasutak üzleti hiánya az 1920. évi 1350 millióról 383 millió frankra csökkent; a nyereség-vesztégszámla hiánya a kamatterhek folytán azonban 1000 millió frankot tett. 1922-től kezdve az állam nem téríti meg külön a pénzügyi közösségekbe tömörült vasutaknak a drágasági pótlékokat. Viszont a vasutak ezeket — legalább a múlt év első felében — nem merték megszüntetni. A pótlékok, a nyugdíjügy új szabályozása és a 8 órás munkaidőnek 1919-ben történt behozatala az okai a nagy deficitnek. A legfőbb tanács az orvoslást a munkaidő szabályozásával akarta megkezdeni. Abból indult ki, hogy a fővasutak személyzete a háború óta 118.000 fővel szaporodott és 792 millió frank többkiadást okozott. Emellett a 32%-os személyzetszaporodás mellett az évi munkaidő 3756 óráról 2504 órára csökkent. Azt javasolta tehát, hogy 7 éven át minden alkal-

mazott 300 tulórát legyen köteles évente ingyen teljesíteni. Ezáltal az évi munkaidő 2804 órára nőtt és a kiadás 426 millió frankkal csökkent volna. Az alkalmazottak tiltakozása folytán ez a rendezés nem jött létre. Sőt elmaradt egy kész kormányrendeletnek a kiadása is, amely a készenléti idő számbavételével 12 órás 6 napi munkaidőt vett alapul és 300 millió megtakarítást vett kilátásba. Végül múlt év őszén rendeletileg szabályozták a valóságos munkaidőt —, a készenléti időt; pihenést a munka közben —, ezekre nézve az esetben, ha a munkaidőbe beszámíttatnak, kisebb díjazást állapítván meg. Ettől 248 millió frank megtakarítást várnak.

A bevételi oldalon a szállítási adó 12—35%-os emelésével igyekeztek a helyzeten javítani. Viszont azonban addig is, míg az általános díjleszállítás bekövetkezhetik, amely beható tanulmány tárgya, főleg a kivitelben több cikkre, a belforgalomban pedig gabonára és műtrágyára díjmérsékléseket engedélyezett a legfőbb tanács. A kiviteli díjmérséklések 50%-osak, a többiek 10—60% közt vátlakoznak.

A vasutak elektrifikálásában előljárt a déli vasut, melynek $\frac{3}{4}$ hosszán (3000 km.) van vizierőforráson alapuló elektromos üzem. Le Trocquer miniszter legutóbb kijelentette, hogy a villamosítást siettetni fogja, úgy, hogy Franciaországnak rövidesen 10.000 km. villamos üzemű fővezeti hálózata lesz (a fővasutak egyötöde). Ez évente kerek 2 millió tonna szénmegtakarítást jelentene és így az üzemi költségeket lényegesen leszállítaná.

Sok és nagyarányú tevékenység képe ez. Annak eredményét azonban csak a jövő mutathatja meg.

11. A másik győztes állam, amely vasutügyét teljesen átalakította, *Anglia*. Egyfelől az Angliában és Skótságban, másfelől az Írországban levő vasutak ügyét külön kell szemügyre venni. Az angol-skót vasutakra nézve 1921 július 15-én hatályba lépett az új vasuti törvény. Ennek értelmében a vasutak kötelesek voltak 1923 január 1-én négy csoportba egyesülni, olyformán, hogy az egyesülési terveket a három tagból álló amalgamation tribunal bírálja el, amely, ha meg egyezés nem jönne létre, a f. év közepéig hivatalból hajthatja végre a csoportosítást. Ezzel a verseny amál is inkább ki lesz ezentul zárva, mert a vasutak díjszabási szabadsága megszűnik és a díjszabási jog a rates tribunal című tarifabíróságra száll át azzal a korlátozással, hogy a társaságoknak olyan díjszabásokat biztosítottak, amelyek az 1913. évi kedvező hozadék elérésére szükségesek: míg ezeknél magasabb hozadéknak 80%-át díjleszállításokra kell fordítani; a megmaradó 20% pedig a részvényeseknek jut. Bérkérdések két foku választott bíróság elé tartoznak. Végre a fentartás és a forgalmi eszközöknek a

háboru alatt történt elhanyagolásáért a vasutaknak kártérítés jár. E törvény létesítésével a vasutak államosítására irányuló törekvések általában elhallgattak és csak a szervezett munkásság körében — de ott is inkább csak elvi szempontból mint a komoly megvalósítás szándékával hangoztatták 1922-ben is a vasutak államosításának szükségességét. Ellenben igen erősen követelték az 1919-ben létesített közlekedési minisztérium megszüntetését és a vasutaknak újból a board of trade alá helyezését. Ilyen értelemben nyilatkozott a szakértőkből. parlamenti határozat alapján alakított megtakarítási bizottság is, amely utalt arra, hogy az új törvény folytán a közlekedési minisztérium teendőinek nagyrésze az említett bíróságokra ment át, a megmaradó funkciók pedig többnyire azok, amelyeket korábban a kereskedelmi hivatal is képes volt ellátni.

A vasutak csoportosítását, amely főleg az egyes csoportok által átveendő részvények és kötvénytömeg megállapításán mult, tényleg sikerült végrehajtani. A végrehajtásra kijelölt két módszert: az egybeolvasztás (amalgamation) és felszívás (absorption) vegyesen került alkalmazásra. A déli, nyugoti, északnyugoti és délkeleti csoportok közül a felszívás módszerét főleg a nagy nyugati vasut alkalmazta. A csoportosítás folytán a társaságok új neveket kaptak és a 120 vasut ügyei helyett, most már csak a 4 csoporttal kellendő jövőben a hivatalos köröknek foglalkozniok.

Az angol vasutak forgalmát 1921-ben a szénbányász-sztrájk rontotta meg, amely 15 millió fontra beesült kárt okozott. A szakszervezetek ebből az alkalomból 750.000 font segélyt adtak a sztrájkolóknak, 50.000 fontot a sztrájk okozta forgalomesökkenés folytán elbocsátott vasuti alkalmazottaknak. 1922-ben a forgalom nőtt. A személyforgalom 14%-kal meghaladta az 1913. évi forgalmat, az áruforgalom pedig 31.4%-kal az 1920. évi forgalmat. A fővasutak üzemi veszteségét 1921-ben 10.3 millió fontra teszik. Az állam ez évben 53.7 millió fontot térített meg a vasutaknak. Az emiltett vasutaknak 1921-ben 73.1 millió font vagyis a befektetési tőke 7.2%-át tevő tartalékjuk volt. A kapott 22 millió font hadikárpótlásból csak 5 milliót költöttek el. Így a társaságok 1921-ben elég tiszteséges osztalékokat fizethettek. Egyesek ¼%-kal többet is mint amennyit a háboru alatt garantált osztalék kített, jöllehet a garancia 1921 második felében már megszűnt. Az 1922-i pénzügyi eredmény kedvezőnek ígérkezik. Ennek okai a forgalom emelkedése, a még mindig meglevő, bár az utóbbi években nem szaporított tartalékok felhasználásának és az 1922-ben esedékes 35 millió font háborus állam kárpótlás felhasználásának lehetősége, főleg a munkabérek és a szociálpolitikai viszonyok konszolidálása,

1917 óta az 1922. évben fordult elő Angliában a legkevesebb sztrájk.

A vasutak személyzete ez évben 59.068 fővel vagyis 8%-kal csökkent. A béremelések ugyan már 218 millió fontra emelték a munkabéreket (amiben az emelés 173 milliót tett). De az alkalmazottak az angol szakszervezetek fegyelmezettsége és a munkások felett gyakorolt nagy tekintélye folytán a választott bíróságok határozataiban megnyugodva, elfogadták a bércsökkenést és a munkabér rendszer gyökeres újbóli szabályozását. Ennek alapja az, hogy az összes alkalmazottak három csoportra oszlanak. Az elsőbe a szellemi és irodai munkások, a másodikba a műhelyi munkások, a harmadikba a többi alkalmazottak tartoznak. Az első csoport díjazása fix alaphól kiindulva a közmunkaminiszter által kiadott, de csak az abszolút megélhetési szükségletekre alapított indexszámok minden 5 pontjának változásával egy shinlinggel változik. A műhelyi munkások bére az illető szakmához legközelebb álló ipari bérek szerint igazodik. A harmadik csoport díjazása két részből áll. Az egyik változatlan, míg a másik ugyanugy változik mint az első csoporté. Az összes vasuti és egyéb szállítási szakszervezetek tagjainak, mintegy 1.1 millió munkásnak egységes szervezetbe tömörítését megkísérelték, de ez az egyesülés nem sikerült és csak a különféle szakszervezetek karöltött működését határozták el. A mintegy 70.000 vasuti munkásból álló vasutas szakszervezet Thomas parlamenti munkásvezér elveit látszik helyeselni, aki egy munkásgyűlésen a következőket mondta: „A háboru óta nagy nehézséget okozott, hogy a munkások azt hiszik, hogy a munkaadóval felmerülő minden, még oly kicsi, nézeteltérést is sztrájkjal lehet elintézni. Ezt a fegyvert nem szabad ugyan a kézből kiadni, de az csak utolsó fegyver lehet, melynek alkalmazása előtt minden más módszert meg kell kíséreni. Nehézséget okoz, hogy sok az Union (szakszervezet) és kevés az unity (egységesség). A munkásoknak háboru előtti szegyenletes helyzete nem fog többé visszatérni, azonban a munkásság súlyos időknek néz elébe, ha *munkanapjukat* nem használják ki kellőképen. Mindig szem előtt kell tartaniok a munkásoknak *a vasutat használókkal szemben* fennálló kötelezettségüket. A menet- és fuvardijakat oly magasra is fel lehet ugyan emelni, hogy már senki sem fog utazni vagy szállítani — de akkor a vasutasok nagy tömege munkanélkülivé fog válni.“ A szocialisztikus dur hangnemben tartott beszédből a józanság melódiáját halljuk ki, amely nélkül az angol közönség nem tud megélni. A munkások ilyen felfogása mellett a szociálpolitikai ügyek megbeszélésére alakítható vasuti tanácsok létesítése sem olyan aggályos mint Németországban vagy Ausztriában. E szervezetért, amelyben

Angliában az alkalmazottak amugy sem lehetnek többségben, a vasutasok sem igen lelkesednek és tudtunkkal 1922-ben csak a London North Western vasut létesített egy ilyen háromfoku szövetet. Az Angliában nagy fokot öltött munkátlanság leküzdése céljából vasuti építésekre 15 millió font segélyt adott az állam, mert a vasuttársaságok bizonyos építkezések sürgőssége dacára, nem igen voltak képesek tőkéjüket emelni, jóllehet egy esetben az amalgamation tribunal megengedte, hogy a csoportosítás kapcsán a nyugati vasut tőkéjét felemelhesse. A vasutak a segélyeket sietnek igénybe venni é mult évben már 11 építési private bill-t terjesztettek a parlament elé. Érdekes jelenség, hogy egy csekély üzemi csatorna medrében közutat akarnak építeni és hogy az a javaslat is felmerült, hogy mivel a csoportosítás a versenyt kizárja, a Liverpool és Manchester közt létező három vasuti vonal egyike alakittassék át közúttá. A vasutak sokat szenvednek a közuti autójáratok versenyétől. Egyesek a nagy holt súly ellenére is a vasuthoz megrakottan érkező teherautóknak megrakottan továbbszállítását kísérik meg, hogy az átrakási költségeket megtakarítsák. A másik terv az volt, hogy autójáratokra a vasutak kapjanak engedélyt, a vasuti tarifáknak megfelelő fuvardíjak szedése mellett. Ezt az engedélyt megtagadták.

A törvényhozási alkotások közül ki kell emelnünk a vasutasok aggkori biztosítását, amelynek értelmében a 60. életévtől kezdve a munkások saját és a vasutak járulékaiból heti 30 shillinget kapnak. A vasutakat súlyosan érintik az új állami és sokféle magas községi adók. Számos megtakarítási kísérlet történt. Ezek közül legnevezetesebb a közös kocsiintézés életbeléptetése, amely 1 millió tolatási óra és számos üres menet megtakarításával járt és hozzájárult a javítási átlag csökkentéséhez is. A dolgot a régi vasuti clearing house olyan ügyesen vezeti, hogy a 6-ik napon az érdekelt vasutnak a bonyolult pénzbeli elszámolást is kézbesítettüni képes. Érdekes még a vasárnapi vonatok számának megszorítása, az a jól sikerült kísérlet, hogy ritkább forgalmu vasutakon csak minden 4. állomáson van elszámoló tisztviselő, aki mind a négy állomás áruforgalmát intézi, míg a menetjegyek utközben adatnak ki, továbbá az alkalmazottaknak röplapokkal történő felvilágosítása a kezükben levő anyagok értékéről, azok egyes nemeinek évi költségeiről, kimelésük és pazarlásuk elkerülésének módjáról. Ebben a Great Western vasut jár elől, mely még olyan részletekre is figyelmezteti az alkalmazottakat, hogy a ponyvák összekötésére szolgáló zsinegek évi fogyasztása 7000 fontba kerül. Azt mondják, hogy ezeknek a közléseknek a hatása érezhető. Persze ehhez angol kultúra és közérzés kell.

Az elektrifikálással még mindig csak kísérleteznek. mert a költségmegtakarítást előbb gyakorlatilag akarják saját viszonyaik mellett kipróbálni, mielőtt nagy beruházásokra szánják rá magukat. A londoni vasutak most már tisztán elektromos üzeműekké alakulnak át és a föld alatt külön pályatesten a pályaudvarokat és nagy postahivatalokat összekötő — utazó személyzet nélkül — a központból vezetett elektromos vasut készül.

Az angol vasutak árudijszabásaikat egyes fontos cikkek tekintetében 1922 folyamán négy ízben szállították le, egyes esetekben igen jelentékenyen. A közvélemény további díjleszállításokat sürget és keresztülvitte, hogy folyó évtől kezdve a személydijszabások háborus 175% emelése 150%-ra száll le. A háborus kocsiálláspénzeket már 1921-ben megszüntették. Angliában a helyzet lassan, de minden irányban javul.

A független ir kormány alá került 46 társaság 5560 km.-nyi vasutainak ügyeit a miniszter vezetése alatt álló vegyes bizottság intézi. Ennek többsége az államosítást és vasuti tanács felállítását; kisebbsége az 1921. évi osztalékot elérő vasutaknak önálló kezelését, a többinek szigorú állami felügyelet alá helyezését és állami és társasági közegekből álló igazgatótanács alá helyezése mellett, állami segítyezését javasolta. Értesülésünk szerint ez utóbbi javaslatot fogadták el és az állami segély maximumát is meghatározták. Az irországi polgárháború óriási rombolásokat okozott a vasutakon, pályán, forgalmi eszközökön, biztosító berendezéseken egyaránt. A pályák mellett megerősített favárakat kellett építeni eléggé közel egymáshoz. Ezek 50—100 katonával vannak megszállva, akik a pálya biztonsága felett őrködnek, de nem mindig tudják a bajokat megakadályozni.

12. Az *Egyesült-Államokban* 1920-ban megalkotott szövetségi közlekedési törvény, amely a vasutak csoportosítását elrendelte és az állam szuverénitásának a vasutak fölötti hatályosabb érvényesítése mellett a vasutügy terén a szociálpolitikai viszonyok rendezését célozta, nem vált be olyan mértékben, mint a fentebb hatásaiban ismertetett angol törvény. A mi a csoportosítást és az azzal kapcsolatos kérdéseket illeti, ez azért nem elégíti ki a törvényhez fűzött várakozásokat, mert magát a csoportosítási javaslatot is egyelőre az összhálózat helyett csupán 60.000 km. átmenő pályának 19 csoportra osztására vonatkozólag dolgozta ki a kormány, azok közül is csak egy csoport, a Hill-csoport ügye állt 1922-ben konkrét tárgyalás alatt és a csoportosítással kapcsolatos kérdéseket sem vitték előbbre. Így a vasutak befektetési tőkáját, amelynek 5% -a képezné a vasutaknak az 1922/23. üzletévben biztosított maximális jövedelmezőségét, még min-

dig nem állapították meg, hanem csak egy évre ideiglenes becsléssel határozták meg. A vasuti pool-ok trust-ok és controlling rendszerek megszüntetését célzó azt az intézkedést, amely szerint — kivételes eseteket nem tekintve — ugyanaz az egyén több vasut vezetésében nem vehet részt, a szövetségi hivatal igen tágran értelmezte, többnyire elfogadta a kivételes esetek fenforgását és csak egynehány igen prominens egyén — mint Vanderbilt és Rockefeller esetében alkalmazta. A csoportosítás nehézségei magából a törvényből erednek, mert ez, ellentétben az angol törvénnyel, az egy csoportba tartozó vasutak közt nem a verseny kizárását, hanem annak a csoportokon belül való fentartását tüzte ki célul, úgy, hogy a csoportosítást olyképen kellene végrehajtani, hogy minden nagyobb forgalmi gócpontot több különböző csoportba tartozó vasut szolgálja ki. A vasut monopolisztikus természetének elismerése Amerikában nem hatotta át az elméket, jóllehet az Angliában már most, igaz, hosszú ellenállás után diadalra jutott.

Az új törvény a vasutügy szabályozásának egységesítése terén sem ért célt, mert az egyes unióbeli államoknak még mindig olyan tág hatáskört engedett, hogy 1921-ben 588 külön vasuti törvényjavaslat keletkezett. Ezekből 166 törvényé vált. Mivel ezek a vasutak igazgatásának legkülönbözőbb ágazataira — még a dijszabásokra, a pálya biztosítására és a forgalmi eszközökre is vonatkoznak — most is megmaradt az a vasutakra nézve sokszor kínos helyzet, hogy, ha több állam területén mennek át, mindegyikben más-más szabályokhoz kell alkalmazkodniok.

Sikeresebbnek látszott a törvénynek az a rendelkezése, amelynek alapján a szövetségi hivatal 1922 május 24-étől kezdve az összes dijszabásoknak 10%-kal való leszállítását rendelte el, utalva arra, hogy a tarifák a közgazdaság szempontjából már elviselhetetlenül magasak voltak. Ez a díjleszállítás, csak bérleszállítással kapcsolatban volt végrehajtható, mert a tarifák óriási emelkedésének fő oka az volt, hogy a munkások száma 1916 óta 23.4%-kal, a bérek pedig 151.8%-kal emelkedtek és már az összes kiadásoknak 70%-ára rugtak. A másfél milliónyi személyzetet már 1921-ben mintegy 340.000 fővel csökkentették. Az indexszám csökkenésével ugyanazon év derekán a béreket is leszállították ugyan és a fenyegető sztrájkot akkor sikerült a társadalom közreműködésével megakadályozni. De amikor a díjleszállítás után 1922-ben a hivatal a műhelyi munkások órabérének 5—9 cent-tel való leszállítását rendelte el, ami évi 60 millió dollár megtakarítást jelentett volna, de lényegesen az általános árcsökkenés alatt maradt, a vasuti alkalmazottak erre általános sztrájkjal akartak felelni. Ez nem jött ugyan létre, de egy millió műhelyi munkás közül mégis 475.000

strájkolt. A közönség szimpáthiája a hatóságot támogatta, mert a munkások, akik alávetették volt magukat a szövetségi munkahivatal döntésének, amikor az a fenti értelemben megtörtént, azt nem ismerték el. A köztársasági elnök közbenjárása is sikertelen maradt. Véres kihágásokra és rombolásokra került a sor, a katonaságnak kellett beavatkoznia. Az elnök és a társaságok erélyes intézkedésekkel szükség-szolgálatot rendeztek be. Az 52 legnagyobb vasut megegyezett munkásaival. A bérredukció fennmaradt és csak azt az engedményt kapták a munkások, hogy a vasutaknak az a része, amely eddig idegen vállalatoknál végeztette jármű-javítási munkáinak egy részét ezeket most már házilag végezteti. A júliusban megkezdett strájk szeptemberben minden eredmény nélkül összeomlott. A strájk jogosulatlan voltát megvilágítja az az adat, hogy a vasutaknak egy tonna árut 69.000 mfdre kellett szállítaniok, hogy egy pályaór. 119.000 mfdre, hogy egy előmunkás. 155.000 mfdre hogy egy mozdonyvezető. és 125.000 mfdre hogy egy irodai alkalmazott egy évi átlagos illetményét megkeressék.

Az eddig említettekkel szemben, hathatósaknak és egyuttal simán végrehajthatóknak bizonyolultak az új törvény ama rendelkezései, amelyek a forgalom akadálytalan lebonyolítása és biztonságának emelése céljából széleskörű hatalommal ruházták fel a szövetségi közlekedési hivatalt. A háboru óta nagyon felszaporodott balesetek megelőzése érdekében a hivatal a pályaszinbe eső utkeresztezések gyors fokozatban leendő kiküszöbölését, a jelzési berendezések szaporítását a vonatok automatikus megállítására szolgáló berendezések létesítését-, a forgalom javítása érdekében az összes járóművek szaporítását és javításuknak gyorsítását rendelte el. 1922 végéig a vasutak 251.000 pályaszinbeli keresztezést küszöböltek ki 12½ millió dollár költséggel, az egy vágányu pályák kilenctized részén önműködő jelzőkészülékeket rendeztek be; de a összehálózatnak fele még mindig nincs megfelelő jelzőberendezésekkel ellátva. Az önműködő vonatmegállítást 1924-ig 47 vasutnak kell berendeznie 1922-ben több forgalmi eszköz szereztetett be mint 1912 óta és a járművek javítása állagá átlagban 2½%-kal javult, a sztrájk dacára is. A forgalom, amely 1921-ben esőkent a szénbányász-sztrájk és az utána beállt kocsihány dacára 1922-ben tetemesen megnőtt és szakemberek azt hiszik, hogy ismét el fogja érni a háboru előtti óriási méreteket, amelyeket azzal jellemezhetünk, hogy míg Európában a legkedvezőbb esetben évi 820 tonnakiló méter esett egy lakosra, ez a szám az Egyesült-Államokban 4800-ra rugott. A vasutak jövedelmezőségét a tarifák nem biztosították. A vasutak a befektetési tőkének 1921-ben 2.75%-át és 1922-ben 3.47%-át keresték meg csupán, az engedélyezett 5¼% helyett. Remélik, hogy ezt az el-

maradt hasznát a jövő jövedelmezőségi kules megállapításánál a szövetségi hivatal számba fogja venni. Ilyen körülmények közt nem meglepő, hogy 1921-ben 40 kérelem érkezett a hivatalba az üzem beszüntetése iránt. Az indokolás a munkabéreket és helyi adókat okolja. A kérelmeknek csak egy részét vette figyelembe a hivatal, másoknál 25%-os béresökkentést engedélyezett. Mégis 2100 km.-en szüntették be a forgalmat. Ezek közt volt egy 560 kilométernyi egységes hálózat is. A megszünt vasutak egy része a viszonyok javulásával kész a forgalmat újból felvenni, mások sineiket is felszedték és berendezésükkel együtt oly jól értékesítették, hogy a részvényesek nemcsak részvényeik névértékét kapták meg, de még haszonra is tettek szert. A csökkenéssel csak 652 km.-nyi építés áll szemben. *Alaskában* államvasut épül, az első ily kísérlet Északamerikában. Hir szerint a folyó évben megnyílik. Erre az évre 27 vasuttársaság 350 millió dollárnyi értékű új tervezetet terjesztett elő. Megtakarítási törekvések főleg a darabára és a személyforgalomban nyilvánultak meg. A darabáruknak pálya-udvarközi szállítását sok helyütt már nem vasuton, hanem auton végzik és azokat a raktárból a kocsikhoz villamos tolókocsikon viszik ki, amely módszer jelentékeny megtakarítást okozott. A Newyork körüli személyforgalmat motorüzemű sínautomobilokkal kezdtek lebonyolítani. Olajtüzelésű mozdonyokkal, amelyek a pálya mentén levő vezetékből menetközben veszik fel a vizet sikerült az egyik vasutnak 1000 km.-nyi utat megállás nélkül megtevő személyvonatokat járatniok. Ellenben nagy vasuti villamos üzem csak mintegy 1300 km.-en volt.

A szomszéd *Kanada* vasutainak helyzete rosszabb. Tarifaleszállítások következtek be, de az elviselhetetlen munkabéreket nem sikerült leszállítani. A kanadai Pacific-vasut kivételével a többinek üzleti eredményei rosszak. A Grand Trunk-vasut kénytelen volt az államvasutba beolvadni. Kanada az Egyesült Államokkal a szövetségi közlekedési kivitel hatáskörének a kanadai vasutakra való kiterjesztése iránt tárgyal, főleg a kölcsönös kocsihaszulát, az átmeneti forgalom és közvetlen díj-szabások életbeléptetése érdekében.

13. A háboruban legyőzött és a békeszerzőgésekben megnyomortott Ausztria és Németország közül *ausztriai* szomszédunk vasutainak szomorú helyzete sokkal ismertebb, semhoggy azt oly részletességgel kelljen megvilágítani, mint a többi országok vasutügyét. Éppen ezért csak egynéhány jellemző adat felsorolására kívánunk szorítkozni. Az asztrák vasutak forgalmát 1921-ben a szén drágasága és elégtelen volta, a jármühiány és a szomszéd államok elzárkózása korlátozta. 1922-ben a forgalmi helyzet némileg javult. Az 1921-ben használt cseh barnaszén a szokol emelkedése és a szén rossz minősége folytán 1922-ben nem

lévén gazdaságosan használható, lengyel szén használatára tértek át. A kocsiatmenet rendezése következtében a forgalmi eszközök mennyisége szaporodott ugyan, de a javulási állag nagysága — mozdonyoknál 36.1%, személyszállítókosiknál 29.7% és teherkosiknál mintegy 14% — még mindig hátráltatta a forgalmat, amely 1922-ben biztató haladásnak indult: de 1922 végén ismét korlátozások alá esett. A szomszédállamokkal több forgalmi egyezmény jött ugyan létre, de ezek a tarifák magassága miatt nem voltak kellőképen kihasználhatók. A közúti verseny is igen érezhetővé vált. A pénzügyi eredmény igen szomorú. Az 1921. évi deficit 1922-ben ötszörösére nőtt. Ennek okát az anyagárak reitentes megdrágulásában és főleg a személyzeti viszonyokban kell keresni. Az anyagárak emelkedését Grienerger ny. osztályfőnök egy tanulmányában akként jellemzi, hogy 1922-ben a szén egy kilogrammja 10 K helyett 800 K-ba került, ami egymagában 1.6 billió kiadást jelent, a talpfák ára pedig, 27.000-szeresére emelkedett. Az államvasutak pragmatikusan alkalmazott személyzete a 8 órai munkaidő és a fegyelem meglazulása okozta munkatrljesítménycsökkenés folytán — a régi hálózatnak mintegy negyed-része csökkent osztrák államvasutakon — 1921-ben 13.4000 főnyi szaporodást mutatott és 738 millió többkiadást okozott. Egy 1922. évi statisztikai felvétel szerint a személyzet pragmatikus része 9600 kilométernyi vonalon 37.472 főből állott, ebből 1398 fő a minisztériumban tett szolgálatot. Ezenkívül szerződésileg még 24.500 egyén volt alkalmazva. Ha a nem állandóan alkalmazottakat is hozzászámítjuk, egy kilométerre 22 főnyi alkalmazott esik, a háboru előtti 11 fő helyett, ha pedig az állami kezelésbe vett alsóausztriai országos vasutakat is figyelembe vesszük, a km.-re még mindig 17 alkalmazott jut. Mindezek folyton emelkedő drágasági pótlékban és a beszerzési ár felére kiadott ruha-illetményben részesültek. Nem esoda tehát, ha a kiadások 1922-ben a folytonos díjemelésekkel sem voltak ellensúlyozhatók. Pedig az árudíjzabásokat 1921-ben 50, majd 70, harmadszor 200 és 1922-ben, négyszer, együttvéve további 500%-kal, a személydíjzabásokat 1921-ben 100, majd 200 és 1922-ben négyszáz, együttvéve 300%-ak emelték, amihez még a melléilletékek emelkedése és számos felklasszifikálás járult. A várt bevételek elmaradása és a forgalom esökkenése a vasutat a folyó év elején a személydíjzabás mérséklésére és ez év közepére életbeléptetendő új mérsékeltbb árudíjzabás kidolgozására készítette. Ez a tapasztalat egyuttal azt is lebizonyította, hogy a helyzet javulását csak a kiadások esökkenésétől lehet várni. A kormány e célból megtakarítási kormánybiztost küldött ki. A rendszabályok, amelyek részben végrehajtottak, részben kilátásba vétettek, a következők: Addig is,

míg a vasutigazgatás gyökeres reformja megvalósítható lesz, el kell választani a minisztérium által gyakorolt Hoheitsverwaltung-ot a vasuti szolgálattól, az üzlettől. E végből a minisztérium osztályait egyesítették, 1000 szobát és 35 lakást kiürítettek és az igazgatóságok és igazgatók számát csökkentették. A folyó év elejéig 10.000 főnyi személyzetcsökkentést rendeltek el, amelyet még két éven át folytatni akarnak. Központi anyagbeszerző hivatalt állítottak fel és behozták a kettős könyvelést. A drágasági pótlékok csökkentése júniusban rövid sztrájkra adott okot, mire a drágasági pótlékokat törvény útján az index-számmal hozták kapcsolatba és az ekként önműködővé tett szabályozást büntetőjogi védelem alá helyezték. Tovább menniök a személyügyi megtakarítások terén a személyzeti tanácsok ellenállása következtében nem sikerült és nevezetesen a megtakarítási kormánybiztosnak az a terve sem valósult meg, hogy a normálmunka és a terhelési pótlék alapján rendeztessenek az illetmények, a többnyire henyézésre ösztönző túlóradíjazás szűnjön meg. Amint a könyvelési rendszer vagy a szervezet megváltoztatása a munka gyarapítása és az illetmény összegének vagy a személyzetnek csökkentése nélkül nem okozhat gyökeres változást, úgy hatálytalanok maradnak az óriási pénzügyi áldozat mellett a sorozatosan keresztülvitt apró üzemi inézkedések is: a sorompók és megállóhelyek számának csökkentése, az éjjeli forgalomnak több vonalon beszüntetése, a vonatvilágítás, fűtés, hivatalos papírfogyasztás korlátozása a kiadási oldalon és a vasut részesedése az állomási hirdetmények, könyvelárusítás és vendéglők bevételeiben, a vontatási illeték, a raktárbérek stb. felemelése a bevételi oldalon. A menetdíj-kedvezmények gyökeres megszorítása — ha ugyan sikerülni fog azt gyökeresen keresztülvinni — már hatályosabb eszköznek ígérkezik, mert ezek egy évi értékét a vasut 800 millió K-ra becsülte. Határozota megtakarítást értek el a vonatszámok csökkentésével. Az I. osztálynak az átmenő gyorsvonatok kivételével való megszüntetése a magas tarifa mellett nem okoz megtakarítást, mert egyszerűen II. osztályu kocsikká válnak az I. osztályu járművek. Minden megtakarítás, amely nem a személyzeti kiadásokra és az anyagár csökkentésére hat, csak egy-egy csepp a kiadások tengerében. Az olyan intézkedések, mint aminő az alsóausztriai h. é. vasuti jellegű hálózat bérbevétele, sem gazdaságos. Ezzel kapcsolatban folytatták ugyan a Bécsben megkezdett pályaudvaregyesítéseket, de azért mégis vérmesnek látszik az a remény, hogy e h. é. és államvasuti vonalak egyesítéséből csupán az állomási szolgálatban 30 millió K megtakarítást sikerüljön elérni. Az építkezések közül talán a Salzkammergut-vasutaknak f. év nyarán kilátásba vett villamosüzemé, mivel vizierőn alapszik, számbavehető meg-

takarítást akozhat. Az Arlberg-vasut elektrifikálása még messze van befejezésétől.

A vasuti igazgatás reformját illetőleg a közvéleményben mindinkább az a nézet foglalt tért, hogy az államvasutakat magánvasuti módszer szerint — úgy mint régen volt — vezérigazgató alá kell helyezni, kinek működését a parlamenttől úgy személyzeti, mint üzemi és díjszabási tekintetben függetleníteni kell. Ezzel azután a közlekedési minisztériumot is meg lehetne szüntetni és a vasutügy vezetését ismét a kereskedelmi minisztérium egy osztályára lehetne bízni.

14. A vasutügy szanálása terén óriási küzdelmet folytatott a német birodalmi vasutak vezetősége. A küzdelem három irányban nyilvánult meg. Először is az egy hálózattá egyesített német államvasutak végleges megszervezése, másodsorban a személyzeti ügy rendezése és harmadsorban a pénzügyi egyensúly helyreállítása volt a kitűzött cél. Ami mindenekelőtt a szervezést illeti, az 1922 július 29-én kelt törvény úgy rendezte az egyes államok vasútainak a birodalomra való átmenetét, hogy az adósságokért továbbra is az azokat kontraháló egyes államok maradnak kizárólag felelősek. A német birodalmi ipari szövetség 1921-ben a birodalmi vasutaknak magánkezelésbe adását követelte és egy nagyszabású hitelakeció támogatását ettől tette függővé. A közvélemény ezt a mozgalmat nem karolta fel, de 1922 végén most már a vegyes állami és magángazdálkodás rendszerének vált szószólójává. E nézet szerint a magángazdálkodás kiválóságainak nemesak a tanácsadás és ellenőrzés volna feladatuk, hanem a vasutigazgatás és végrehajtó-szolgálatban kellene résztvenniök. A megtartott tanácskozások eredménye mégis ez ellen foglalt állást, mert a vasuti szolgálatban külön előképzettséget igénylő gyakorlati szakismeretekre van szükség. Másfelől azonban elismerték, hogy a *magángazdasági elvet* a vasutak terén is érvényesíteni kell, amit a korábbi német elmélet erősen tagadott és hogy a magángazdasági üzletvitel munkáltatási és gazdasági elveit a birodalmi vasutaknál is célszerű alkalmazni. Ennek a megvalósítását a többszöri tanácskozásokon megvitattott, de még el nem készült birodalmi vasuti pénzügyi törvénytől várják, amelynek alapelve az, hogy a vasuti pénzügyi gazdálkodás az állam egyéb pénzügyi gazdálkodásától és bizonyos adott kereteken belül a parlamenttől is függetlenítették. Amíg ez a törvény megalkotható lesz, igazgatási rendszabályokkal dolgoznak. A helyi és közbenső szolgálati helyek hatáskörét lényegesen tágították, mindenütt megnövelve a szolgálati főnök felelősségét. A visszakereseti és felszólamlási szolgálat a kárterítések ügyét majdnem kizárólag a helyi hatóságok intézik és a felelősségek esete a minimumra van szorítva. Növelték a helyi igaz-

gatóságok hatáskörét építési, munka- és anyagbeszerzési szerződések és a személyzeti ügy terén. Ellenben az ellenőrzést a végrehajtó szolgálattól teljesen különválasztották. A felsőbb igazgatás viszont sok adminisztratív teendőtől mentesült. Csodálatos módon itt a referensi rendszerről az osztályrendszerre tértek át. A külszolgálatban sok üzemi megtakarítást vittek keresztül és megkönnyítették a gyakorlatban bevált, ügyes tisztviselőknek a felügyelő és vezető hatóságoknál rendszeresített ellenőrző és vezető állásokba feljutását. A személyzet képviselői tanácsait tovább képezték, úgy hogy most már a munkástanácsokon kívül tisztviselői tanácsok is léteznek. Egyáltalán a tanácsok szervezése körül esodálatos tultengés mutatkozik, amely részben ellensúlyozza a végrehajtó szolgálatban keresztül vitt egyszerűsítéseket és jelentékeny idő- és pénzpazarlást okoz. Amíg a Betriebsbeirat-ok a személyzeti ügyekben vannak az igazgatásba beillesztve, a vasutforgalmi ügyekben a Verkehrsbeirat-ok szólnak bele. Ujjászervezték emellett 1922-ben a Reichseisenbahnratot és a 13 Landeseisenbahnratot, amelyek a hivatalos, gazdasági érdekkapcsolat elvén épültek fel és gazdasági tanácskozó testületek. A leggyökeresebb reformot még a javítóműhelyekben vitték keresztül, ezeknek önállóítása és a magániparban alkalmazott üzletvitelnek e műhelyekben történt meghonosítása útján.

A második kérdés, amely az érdeklődés homlokterében állt, a személyzeti ügy megoldása volt. A nyolcórás munkaidő és a forradalom hatása alatt a mai hálózaton alkalmazott személyzet 1913—1919 közt 740.502 főről 1.121.745-re szaporodott volt. Ezeknek illetményeit folytonos drágasági pótlékokkal kellett kiegészíteni, a munkateljesítmény nagy mértékben csökkent és az alkalmazottak érdekképviselői — ha nem is oly mértékben, mint Ausztriában, ahol minden fokon, naponta sok száz ember egész szolgálata egy pár órás tanácskozásból áll — csökkentették és meg is drágították a munkát. E mellett nem hatottak eléggé megnyugtatólag a folyton elégedetlenkedő személyzetre. Az 1920 végén fenyegető általános sztrájk, amely a pragmatikus tisztviselők jogai körül indult meg, a kormány engedékenysége folytán meg-hiusult ugyan, de jellemző, hogy a tárgyalások során az alkalmazottak képviselőjének beadványa kijelentette, hogy a vasuti sztrájk kérdésén nem lehet papirosrendeletekkel elintézni, hanem ahhoz az előzetes-séghez képest dől el ez a kérdés, amellyel a szervezetek követelése-i találkoznak. Mégis 1921-ben négy parciális sztrájk következett be. Ezeknek egy része politikai jellegű volt. 1921 végén az alkalmazottak 60 milliárd márka költséget okozó többköveteléssel állottak elő és a pénzügyminiszter tagadó válaszával szemben újra sztrájkkal fenye-

getőztek. Ujabb engedmények dacára 1922 január havában részleges sztrájk, — majd február 1-én általános sztrájk tört ki, melyben most már a tisztviselői kar is résztvett. Ez 8 napig tartott, egy milliárd márka kárt okozott, de az u. n. Nothilfe-szervezet segítségével sikerült azt letörni. A pragmatikus alkalmazottak körébe tartozó vezetőket elbocsátották, a sztrájkolók elvesztették a munkabeszüntetés idejére illetményeiket, a szabotálók szigorú büntetésben részesültek. Az év végén a lipesei birodalmi főtörvényszék elvileg kimondta, hogy pragmatikus alkalmazottnak nincs sztrájkjoga. A harmadik részleges sztrájkot októberben a napszámosok okozták. A sztrájk tanulságai alapján a Nothilfe-szervezet kifejlesztését és a résztvevők részére tanfolyamokat rendszeresítették, továbbá a képesítési szabályokat akképen változtatták meg, hogy nem kézművesek is alkalmazhatók mozdonyvezetői szolgálatra. Hogy ilyen éles küzdelmek közepette, amelyekben erős részük volt a kommunista és független szocialista szervezeteknek, milyen nehéz a személyzeti ügy rendezése, azt elképzelhetjük. Pedig ezen fordul meg a német vasutak sorsa. A kormány és a vasutigazgatás minden lehetőt megkísérelt. Mindenekelőtt új illetmény- és munkabérszabályzatot dolgoztak ki 1922-ben, amely az egész hálózaton egységes: de helyi drágasági pótlékról gondoskodik. A műhelyekben, ahol a javítási hátralék igen nagy (mozdonyok javítási állaga 38.2%, a békebelinek több mint kétszerese) az óra-darabbérrendszert hozták be általánosan. Mindenütt takarékosági és kárfelfedezési jutalmakat rendszeresítették. A tanoncok kiképzését, alkalmazottakat továbbképző tanfolyamokat, a Taylor-rendszer alkalmazását, az alkalmazottak felvilágosítását kötelességmulasztásaik következményeiről fejlesztették. Az 1921. és 1922. években a személyzetet sikerült csökkenteni. A két évi csökkenés 95.186 főre rug, de még 286.057 fővel nagyobb a szám az 1913. évi állománynál. A munkásság ellenállása folytán nem sikerült megalkotni az 1922-re tervezett munkaidőtörvényt. Pedig a javaslat a nyolcórás munkaidő alapján állt és csak a készenléti és valódi munkaidőnek a vasutüzem követelményeihez mért igen józan szétválasztását célozta, olyanképen, hogy a pályafelügyeleti szolgálatban a készenléti idő 25%-a, az állomási szolgálatban 40%-a, a vonatkiséretnél 50%-a és a mozdonyszolgálatban 75%-a számítottassék be a munkaidőbe, emellett az előfűtést teljes munkának számították volna.

Ami már most a vasut pénzügyi eredményeit illeti, a birodalmi vasutakat három ok kényszerítette költségvetési mérlegüknek minden áron egyensúlybahelyezésére, nevezetesen a birodalmi alkotmány rendelkezései, a jóvátételi bizottsággal szemben vállalt kötelezettség és a vasut önállósítását célzó birodalmi pénzügyi törvény megalkotásának

vágya, ez utóbbi annyiban, amennyiben a vasut a változó évi költségvetéstől való függetlenítésének első feltétele, hogy a vasuti üzlet saját magából legyen képes megélni. Noha 1921-ben a munkabérek a békeidőbeli bérek 15.7-szeresére, a szénárak 26-szorosára, a sinek ára 20-szorosára, az olaj ára 24-szeresére emelkedett volt és ez az emelkedés még fokozódott, már az 1921-1922. üzleti év az előirányzott 10.8 milliárd márka helyett csak 6.9 milliárdnyi deficitel végződött. Az 1922-1923. üzleti év első háromnegyed része pedig némi többlettel zárult, úgy hogy a kormány ismételt kijelentései szerint, az ez évi március végén záruló üzleti évben az egyensúly elérését biztosítottnak lehet tekinteni. Az eredményt részben anyagmegtakarításnak lehet tulajdonítani, mert például a szénmegtakarítás az utolsó évben 18, az olajmegtakarítás 18.7%-ot, pénzben 140 milliárd márkát tett. Része van az eredményben a már említett személyügyi megtakarításoknak és a forgalom emelkedésének is, amely a személykilométereknél meghaladta és az áruknál mintegy elérte a békeforgalmat. Az eredmény oroszlánrésze azonban a rettenetes és folyton ismétlődő díjemelésekre esik. Míg 1921-ben úgy a személy-, mint az árudijszabást kétszer, addig 1922-ben a személydijszabást négyszer, az árudijszabásokat tizenegyszer emelték. Az árudijszabás 1922 végén átlagban a békebeli díjak 1680-szorosára, a személydijszabás személyvonati díjai pedig a IV. és III. osztályban a békebeli árak 90-szeresére, a II. osztályban 100-szorosára, az I. osztályban 114-szeresére emelkedtek. Az expresszáruk egyszerű dijszabása megszűnt és a mindenkor gyorsárudijszabásnál 60%-kal drágábbá vált. A vasutigazgatás megállapította, hogy ezek az emelkésések nem haladják meg a vasuti szükségleti cikkek piaci árának emelkedését és főleg azért váltak szükségessé, mert a vasuti alkalmazottak illetményei rettenetesen fokozódtak. Egy vasuti alkalmazott 1922-ben átlag békebeli illetményeinek 332-szeresét kapta. A díjemelés emelkedő vonala nem szakadt meg a múlt év végével sem. A folyó évben úgy a személy-, mint az árudijszabás 100—100%-kal emelkedik és a IV. osztályu menetdíjak elérik a békebeli díjak 800-szorosát. Emellett a német vasutak oly rendkívüli dijszabási intézkedésektől sem riadtak vissza, amelyeket fuvardijszabási rendszerükbe, e büszkeségükbe, sehogysen lehet beilleszteni. Ilyen például a kálisókra létesített évaddijszabás, amely a téli időszakra lényegesen magasabb díjakat állapít meg. A német közvélemény zúgolódik a díjemelések miatt, de a szaktanácsok tekintélye fedi a kormányt. Az élet azonban ezzel nem törődik és áthárítja a díjemeléseket a fogyasztókra, elsősorban a vasutára, amelynek személyzeti kiadásai tovább emelkednek. Vajjon az egyensúlyi helyzet, a birodalmi vasut presztizsének fentartása megéri-e

ezeket a súlyos áldozatokat? Gazdasági szempontból semmiesetre sem. És bármennyire bámuljuk is a német vasutak titáni küzdelmét, amelynek nehézségeit a francia megszállás még csak fokozza, mégis azt kell mondanunk, hogy a birodalmi vasut rendszerre olyan lejtőre vitte a vasutügyet, amelyen a mai súlyos gazdasági viszonyok közt nincs megállás.

Természetes, hogy a leírt nehézségek közepette új vasutvonal nem épült és az elektrifikálás is csak lassan — főleg a vizierőkkel rendelkező — bajor hálózaton haladt. Összesen 816 kilométer állt átalakítás alatt és 439 kilométeren elektromos az üzem. A kocsik- és mozdonybeszerzés szépen fejlődött. Többek közt 50 tonnás 4 tengelyű nyitott kocsit és halszállításra szolgáló hűtött kocsit is építettek. A pálya állapota és a vasutforgalom javult. Utóbbi csak a francia megszállás okozta szénínség miatt kellett sok helyütt korlátozni.

A kicsiny magánvasutak helyzete általában kedvezőbb volt a birodalmi vasuténál. Mégis egyesek finánciális nehézségek miatt kénytelenek voltak üzemüket beszüntetni, több kisebb h. é. vasut sineit és felszereléseit is eladta. Még a városi villamosvasutak közt is akadt négy vállalat, amely a múlt évben beszüntette veszteséggel járó üzemét, ezek közt olyan jelentékeny város vasutja is, aminő Würzburg. Történeti szempontból érdekes, hogy Németország legrégebbi gőzüzemű vasutja, a Nürnberg és Fürth között fekvő Ludwigsbahn, üzleti veszteségei miatt múlt évi november hó elsején — egy hónap hiján — 87 évi fennállása után, megszűnt létezni.

15. A fontosabb külföldi vasutak pénzügyi és gazdasági helyzetének ez a rövid áttekintése elégséges arra, hogy megmutassa azokat a nehézségeket, amelyekkel még a gazdaságilag virágzó államok is küzködnek és azokat az eszközöket, amelyeket e küzdelmekben felhasználnak. Ha a nehézségeket egy szóba akarjuk összefoglalni önkéntelenül is a drágaság szó tolul ajkunkra. De a drágaság, a megélhetés nehézsége. Ez pedig nem egyéb, mint a fogyasztás kielégítésének hiánya vagy tökéletlensége. Ennek csak három oka lehet, u. m. a termelés elégtelensége, a fogyasztás teherbirásának elégtelen volta (amely a fogyasztót meggátolja abban, hogy a fogyasztási cikkeket megszerzze), vagy végre az a nehézség, hogy a fogyasztási cikkek a termelőtől a fogyasztóig eljuthassanak. Az első két ok mindig együtt hat, mert a termelés mindig fokozható, ha a fogyasztó azt a maga termelésének eredményével meg tudja fizetni. Ugyanez áll a fogyasztási szükségleteknek a termelőtől a fogyasztóhoz juttatását illetőleg is. A kereskedelem és a közlekedés oda juttatja a fogyasztási cikkeket, ha a fogyasztó ezt a tevékenységet meg tudja fizetni a maga termelésének

eredményével. De akkor mit is jelent a drágaság? Azt, hogy a fogyasztó ugyanazt, amit előbb fogyasztott, most csak úgy szerezheti meg, hogy a maga termeléséből többet ad érte, vagy azt, hogy fogyasztása annyira megnőtt, hogy a termelés nem képes azt kielégíteni, mert nem képes termelését fokozni. Ami az összes fogyasztókra áll, annak a vasutakra, akik óriási fogyasztók, szintén állania kell. Már most a helyzet az, hogy a drágulás, második esete, az anyagi javak többfogyasztása, a vasutaknál nem következett be, mert hiszen teljesítményük, befektetéseik nem növekedtek, sőt ellenkezőleg, többnyire csökkentek. Marad tehát az első ok, az, hogy a vasut a maga teljesítményeinek gyümölcseiből többet kénytelen termelésre feláldozni, mint eddig, anélkül hogy többet termelve vagy legalább is *anyagi javakból* többet fogyasztana. Ez csak úgy lehet, hogy a termelésre szükséges tényezők felhasználásánál olyan tételt is kénytelen megízetni, amelynek felhasználható termelvény nem felel meg. Áttekintésünk megmutatta, hogy tényleg van egy ilyen tényező. Ez a díjazott munkaidőnek az a része, amely nem termelésre fordítatik. Még ha a munkerő regenerálására szükséges pihenő időt termelő időnek tekintjük is, amint láttuk, a nyolcórás munkaidő sablónos alkalmazása a vasutaknál, a tanácskozási szervezetek okozta idővesztés igen nagy díjazott, de nem termelő időtartamot képvisel, amely megsokszorozódik annak következtében, hogy a vasuti munka folyamata szakadatlan, tehát sokszoros alkalmazottság rendszeresítését teszi szükségessé, amelynek díjazott munkaideje nincs kihasználva. Felesleges hozzátenni, hogy a vasut a fogyasztott anyagok árában is számos nem teljesített munkaóra bérét is megfizeti. De ha csak magát a vasutat nézzük is, nyilvánvaló, hogy azok a díjazások, amelyeket a vasut nem teljesített munkára költ, fokozzák a kiadásokat arra a mértékre, amelyet sem díjemeléssel, sem üzemi megtakarításokkal nem lehet ellensúlyozni. Az utóbbiakkal azért nem, mert a vasutnál az üzemi megtakarítás nem mindig javítja az üzleti eredményeket. A vasutnak ugyanis megvan a maga állandó befektetése és személyzete. Az erre lekötött álló és forgó tőkét nem csökkentheti tetszése szerint. Az így lekötött tőkének meghatározott maximális teljesítmény felel meg és a vasut teljesítménye legolcsóbb, ha a vasut maximális teljesítőképessége erejéig van kihasználva. A teljesítménynek ebben a keretben beálló csökkentése tehát a költségeket emeli. Ennélfogva az anyagfogyasztást, a személyzet számát, a vonatok számát csak addig lehet gazdaságosan csökkenteni, amíg az állandóan lekötött tőke jó kihasználása nem csökken. Ebből következik, hogy a vasutak bajainak főoka az, hogy a teljesítményegység költsége nőtt, mivel ugyanannak a teljesítménynek elérésére a munka csökkenése

folytán — most több forgótőkét kell lekötni. Mivel az üzleti kiadásoknak tulnyomó részét a személyzeti kiadások teszik ki, míg azelőtt az egyéb költségekkel egyenlők voltak, sőt némely vasutnál lényegesen a dologi kiadások alatt maradtak, az is világos, hogy a drágábban fizetett, csökkent munka az üzleti költségeket még a pénz vásárló erejének csökkenésénél — a bajok második főokánál is — jobban fokozta. Ha azután még azt is figyelembe vesszük, hogy az államok gazdasági elzárkózása a nemzetközi csereforgalmat megnehezíti, akkor észrevettük a harmadik okot is, amely megakadályozza a vasutat abban, hogy berendezéseit a maximális teljesítőképesség határáig kihasználhassa. Igen természetes, hogy a vasut ilyen körülmények közt a közgazdaság érdekében áldozatot nem hozhat, hogy gazdálkodását a *magángazdasági elv* legszigorubb szemmel tartása mellett kell folytatnia. Az is természetes, hogy az államvasut rosszabb helyzetben van a magánvasutnál, mert míg az utóbbi bajában segítségül az államhoz fordulhat, az államvasut deficitjét a maga egészében az állam polgárai viselik vagy súlyos adóteher, vagy (a német vasutakéhoz hasonló eljárás esetén) még súlyosabb díjemelések alakjában. A vasut alkalmazottain mulik tehát elsősorban a vasutak helyzetének javítása. Megélhetésüket biztosítani kell. De azután használják ki munkanapjukat, amint arra őket Angliában Thomas szocialista vezér intette.

Neumann Károly.

Pénzünk és gazdasági politikánk nemzetközi kérdései.

A békeszerződések aláírása óta eltelt három esztendő Európa gazdasági válságát, mely elsősorban a pénzügyi összeomlásban nyilvánul meg, nemcsak nyugvópontra nem hozta, hanem nagy mértékben megnövelte. Azok a bajok, amelyet a háboru reánk zuditott, a békeszerződésekben foglalt igazságtalan és minden emberi józanságot megcsufoló intézkedések folytán állandósultak, s olyan bizonytalanságot teremtenek, amely a végleges kibontakozás útját is elzárják előlünk. Keynesnek 'A béke gazdasági következményei' című hatalmas művében vázolt helyzet bekövetkezett, s ha egyben-másban három esztendővel ezelőtt sötétebbnek is látta a jövőt, mint ahogy bekövetkezett, egyelőre még szinte elháríthatatlannak látszó akadályai vannak az igazi béke helyreállításának. Mindaddig, míg a jóvátételnek nevezett hadisarc behajtásának örve alatt megszállva tartanak német területeket, s Franciaország egyetlen célja Németország gazdasági megsemmisítése, valamennyi legyőzött ország rabszolgaságban tartása, addig valóságos békéről és újjáépítésről nem lehet szó. Mi sem mutatja jobban a tökéletes bizonytalanságot, melyben élünk, minthogy a győztesek fegyverkezése, bár a legyőzöttek teljesen fegyvertelenek, egyre nagyobb méretű. Franciaország hadserege a békekötés után 38.700 tisztből és 690.000 főnyi legénységből áll, tehát felülmulja a háboru előtti német hadsereg létszámát. Franciaország maga is érzi, hogy az erőszak békéjét csak erőszakkal lehet fenntartani, s láthatja, hogy már szövetségesei is megborzadnak ennek a politikának a kegyetlenségétől és végzetes következményeitől. Mindamellett semmi jelét sem adja annak, hogy pusztító munkájában meg akar állni.

Ez a politika mostanáig megakadályozott minden komoly lépést az újjáépítés haladéktalan munkájának megkezdéséhez. Franciaország-

nak elég ereje volt ahhoz is — szövetségeseinek vétkes energiátlan-sága következtében. — hogy az eddigi konferenciákon, melyek a világ gazdasági és pénzügyi helyzetének megvizsgálását és a segítség módjának megjelölését vették programjukba, még az elméleti megvitatását is kizárják azoknak a kérdéseknek, amelyek a jóvátétellel összefüggésben vannak. Így történt ez a brüsszeli pénzügyi konferencián, melynél a franciák minden ellenállással szemben kieroszakolták, hogy a konferencián semmi olyan kérdést, mely a szövetségeseik és Németország között folyó negációk tárgya volna, nem szabad vita tárgyává tenni. Ugyanesak ez történt az első valóságos nemzetközi értekezleten Genuában is, ahol a mi képviselőink is megjelentek. A részvétel feltételei között francia nyomásra utólag szintén felvették kötelező formában, hogy a fennálló szerződések nem kerülnek megvitatás alá, s hogy érintetlenül maradnak azok a szerződésileg biztosított jogok, melyek a békeszerződések végrehajtására vonatkoznak. Nagyon természetes, hogy ilyen körülmények között a konferenciák, melyek hivatva lettek volna az újjáépítés alapját megvetni, valóban eredményes munkát nem végezhetek.

Ilyen mesterséges módon sikerült Franciaországnak mostanáig elodáznia a békeszerződések revíziójának fölvetését, ami azonban — legalább is gazdasági és pénzügyi vonatkozásaiban — sokáig nem kés-
hetik, hiszen már Angliában és Olaszországban is egyre sürűbben hangzik fel a legilletékesebbek ajakáról is a békemű revíziójának szükségessége. Immár egyre szélesebb körben terjed el annak átlátása, hogy a békeszerződések nemcsak igazságtalanok, hanem rendelkezéseik végrehajtása pusztulásba dönti nemcsak a legyőzötteket, hanem a győzőket is s velük együtt egész Európát. Ébredőben van lelkiismeretük is, másrészt látják, hogy hatalmi ábrándokért nem áldozhatják fel életérdekeiket. Figyelmeztetésül pedig állandóan ott van az Amerikai Egyesült Államok magatartása. Amerika résztvett a békemű előkészítésében, de szenátusa nem járult hozzá a szerződésekhez s bár elnöke aláírta, nem hagyta jóvá a megegyezést s azóta sem képviseltette magát hivatalosan egyik európai konferencián sem. Ez a magatartás nemcsak a szövetségeseikkel való együttes felelősség megtagadását és a békemű teljes erkölcsi elítélését jelentette, hanem egyuttal azt a fenyegetést is, hogy a békeszerződések revízió alá vétele nélkül nem hajlandó résztvenni Európa gazdasági újjáépítésében, bár ez Amerikanak saját termelése szempontjából is legfontosabb érdeke.

Hogy a revízió milyen módon és milyen eszközökkel történik meg, egyelőre nem láthatjuk. A népek szövetsége, sajnos, alkalmatlannak látszik erre, legalább is mai formájában, hiszen alapokmányának

egyik szakasza szerint a szövetség gyűlésének és tanácsának minden határozatához valamennyi népszövetségi tag egyhangu hozzájárulása szükséges. Ez a hozzájárulás pedig a még mindig háborus pszichózisban szenvedő Franciaországtól, melynek katonái most is megszállva tartanak idegen országrészeket, legalább is a maga jószántából, nem várható. Rövidesen azonban az egész világ előtt nyilvánvaló lesz a karthagói békénél is kegyetlenebb szerződéseknek mindent elpusztító hatása, akkor azután összeomlik a tisztán erőszakkal fenntartott helyzet s megkezdődik a kibontakozás. Az idő, amely a háboru alatt az ántánt szövetségese volt, most mi hozzánk szegődött.

Míg ez a bizonytalanság tart, addig szó sem lehet Európa gazdasági életének teljes újjáépítéséről. Ez alatt az idő alatt nem remélhetjük az áruforgalom normális helyreállítását, ami a talpraállás legfőbb feltétele, nem számíthatunk a mesterséges korlátozások megszüntetésére sem, minthogy az ilyen korlátozásokat megszüntető kereskedelmi szerződések a mai helyzetben alig tarthatók be, továbbá minden kísérlet hiábavaló, amely a valutát véglegesen helyre akarja hozni s nincsenek meg a feltételei a nemzetközi adósságok rendezésének s a hitel újjáélesztésének. Ezeknek a nagy problémáknak a megoldása csak majd az új helyzetben valósulhat meg.

S vajjon ebben a kevésbé biztató helyzetben mi Magyarország teendője? Kétségtelen, hogy az egész Európát sújtó bajok egyikét sem orvosolhatjuk elszigetelten és hogy a magunk bajának enyhítését elérjük, akkor elsősorban saját, individuális helyzetünknek az alapos ismerete szükséges. Csak így tudjuk mérlegelni a lehetőségeket, csak így tudjuk kitűzni célunkat, ez mutathatja meg a helyes utat, hogy egyrészt erőnket rossz irányba el ne fecséreljük, másrészt ez adhatja meg azt az alapot, ami az eredményes munkának legfőbb feltétele. Egy pillanatra sem szabad elfelednünk, hogy a világgazdaságnak szerves része a mi gazdaságunk és semmi olyat el nem érhetünk, aminek feltételei ott megadva nincsenek. Másrészt megállapíthatjuk, hogy a lehető feladatok körén belül milyen irányban kell haladnunk s milyen erőfeszítést kell tennünk, hogy annakidején felkészülve illeszkedhessünk bele a dolgok új rendjébe. Ezt a célt kell szolgálnia belső és külső politikánknak egyaránt, mert a gazdasági és politikai élet egysége soha fontosabb nem volt és jobban érezhető nem volt, mint a mostani válságos időkben. A célok világos kitűzése nemesak erőt és bizalmat ad magunknak, hanem megszerzi mások bizalmát is, ami nélkül pedig nincs újjászületés.

Az első feladat, amire egész figyelmünket fordítanunk kell: természetesen az a törekvés, hogy állami pénzügyeink egyensúlya helyreálljon. Minthogy a külső körülmények és elsősorban a mi fejünk felett

lebegő jóvátétel problémája a végleges rendbejövételt egyelőre lehetetlené teszi, arra kell minden erőnket fordítani, hogy legalább is a helyzet fokozatos javulásának feltételeit megteremtsük. Emmél a pontnál nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy a pénzügyek a gazdasági élet mechanizmusának csak egyik részét teszik és hogy a megoldás, bármennyire is fontos tényezője a pénzügyi helyzet, még sem a pénzen fordul meg. A probléma megoldásának kezdete a termelés fokozása s első feladatunk a termelés részére kedvező feltételeket teremteni. A megfelelő termelés a gazdasági élet törvényei szerint szabályozni fogja a pénzt is, ez a gyógyulás természetes folyamata, nem pedig csodaszer keresése a valuta megjavítására. Az infláció, a pénzérték állandó ingadozása mind csak okozata a termelés leromlásának és ha gyógyítani akarunk, a bajt előidéző okot kell megkeresnünk, ha pedig megtaláltuk, ezt kell megszüntetni. Minden más orvoslási mód kuruzslás, ami legfeljebb megnöveli a bajt.

A termelés fokozása terén mérhetetlen sok teendőnk van, aminek eredménye céltudatos program, biztos kézzel vezetett gazdasági politika mellett már csak azért sem maradhat el, mert mint főtermelési eszközre, a földre támaszkodhatunk, aminek az ipari termelés alapjául is kell szolgálni. — Ha mezőgazdaságunk alapján állva és ezzel harmóniában, iparunk és kereskedelmünk fellendítése terén megteesszük azt, amit magunkban megtehetünk, már ez biztos garanciája tappraállásunknak. Sajnos azonban, ezen a területen vezetőink minden erőfeszítése ellenére is szomorú a helyzet. Mezőgazdasági termelésünk a békeévekhez képest még mindig hanyatlást mutat, iparunk még mindig nincs úgy megszervezve, ahogyan lehetne, kereskedelmünk pedig számos olyan korlátozásnak van alávetve, amit sem a külső, sem a belső helyzet nem tesz szükségessé.

Hogy ez az állapot milyen veszedelmet jelent, annak leghitelesebb bizonyítéka kereskedelmi és fizetési mérlegünk ijesztő passzivitása. Az elmúlt esztendőben, mint a Statisztikai Hivatalnak külkereskedelmi forgalmunkról közzétett kimutatásából látjuk, behozatalunk métermázsákban 33,519.532, kivitelünk pedig 10,442.541 volt, kereskedelmi mérlegünk tehát 1922-ben 23.076.991 métermázsas behozatali többletet mutat fel, vagyis ennyivel passzív kereskedelmi mérlegünk. Értékben 1922. évi kereskedelmi mérlegünk 75 milliárd korona passzivumot mutat és előzetes számítások alapján mintegy négyötödrészben okozza 86 milliárd passzivitásu fizetési mérlegünk romlását. Kétségtelen, hogy a jelenlegi helyzetben a legnehezebb feladat fizetési mérlegünk megjavítása, termelésünk fokozásának az eredménye azonban kétségtelenül meg fog látszani rövidesen. Hogy jelentősen megjavítsuk mérlegünket, arra

külföldi kölcsön nélkül nem is gondolhatunk. Ez pedig csak a jóvátételi rendszer bukása után remélhető. Eléggé megnehezítik külkereskedelmünk rendes fejlődését a trianoni szerződés rendelkezései is, amelyeknek 203 szakasza értelmében az áruk bevitelét és kivitelét vagy átvitelét megillető kedvezmény, vagy előjog, amelyet Magyarország a szövetkezett vagy egyesült országok, vagy más államnak engedélyez, egyidejűleg és feltétlenül felszólítás és ellenszolgáltatás nélkül a szövetkezett és egyesült országokra is kiterjed. Ezzel szemben a viszonyosságra semmiféle kötelezettséget nem vállaltak, sőt élnek is azzal a joggal, hogy a magyar termelésre magasabb vámot vetnek, mint más országból származóra. A jóvátétel Damokles kardja pedig állandóan fejfünk felett van és lehetetlenné teszi minden reális pénzügyi terv kidolgozását. Ennek a bizonytalanságnak a fenntartása nem csak igazságtalanság, minthogy az átadott területeken levő állami javak értékével már 16 milliárd aranykorona jóvátételt ugyis fizettünk, hanem céltalan zaklatás is. Hogy ez így van, arra klasszikus tanúnak idézhetjük Nittit. Olaszország volt miniszterelnökét, aki „Europa hanyatlása” című legújabb művében az ántánt jóvátételi követeléseiről szólva, a következőket írja:

„A megnyomorított Magyarországnak legalább három milliárd aranymárkát kellene jóvátétel fejében fizetnie. A győztes államok, mert nem tudnak mást kitalálni, azt a megmaradt állatállományt kérik, amelyet a románok nem zsákmányoltak el. A jóvátételi bizottság elnöke 1922 március 8-i jegyzékében, előleg címén jelentékeny állatmennyiséget kér. Pedig tudjuk, hogy a győztesek egyáltalán nincsenek rászorulva arra az állatmennyiségre, amelynek szállítását azonnal követelik. Mert mi történik ezekkel a szállítmányokkal? Némrégiben a Németországból követelt és Jugoszláviának szánt állományt két magántársaság vette meg és Svájcban adta el anélkül, hogy az állatok jugoszláv területet érintettek volna. — Hogy az ántánt azonnal megkaphassa a követelt állatállományt, a magyar kormány készpénzen vásárolta meg polgáraitól az állatokat. Ezért újabb pénztömeget kellett kibocsátani, vagyis még jobban lesüllyesztette a korona értékét. Az állatjóvátétel követelése nem csak nem volt szükséges, hanem egyszerűen az üzérkedést szolgálta.”

Még lesújtóbb szavakkal itéli el Nitti a jóvátételi bizottság újabb intézkedését, amelynek alapján a pécsi bányák termeléséből naponként ezer tonna szenet követelhet és amelyből a múlt évben 2.7 millió métermázsát kénytelenek voltunk is szállítani. „A jelenlegi Magyarország — írja Nitti — alig tud 700.000 tonna szenet termelni, s hiábavaló gyötrés, ha a legkisebb szénmennyiséget is követelik

Magyarországtól és csak arra jó, hogy súlyosbitsák ipari válságát és rontsák valutáját. A jóvátételi bizottság végtelen rosszakarattal mégis amellettkardoskodott, hogy Magyarország adja át széntermelésének majdnem felét Jugoszláviának. Nem lehet ennél ostobább tervet, vagy inkább gyalázatosabb rendszert elképzelni országok lerombolására.“

Ilyen körülmények között még kereskedelmi mérlegünk jelentékeny javítása is csak a legeáltudatosabb gazdasági politikával érhető el. Külkereskedelmünk útjában áll ezenkívül az a kapzsisággal és gyűlölettel telített atmoszféra, amely bennünket körülvesz. Három esztendő leforgása alatt a szomszédos államok közül egyedül Ausztriával tudtunk kereskedelmi szerződést kötni és bár hajlandóságunkat a közeledésre minden alkalommal megmutattuk, Románia és Jugoszlávia ugyyszólván teljesen elzárkóztak minden egyezmény kötése elől, Csehországgal pedig a hosszadalmas tárgyalások még mindig nem vezettek teljes eredményre. Pedig mind a három utódállamnak legalább is olyan gazdasági érdeke fűződik az elzárkózás politikájának megszüntetéséhez, mint nekünk.

Igen szűk határok között mozoghat tehát gazdasági politikánk ezen a téren. Annál nagyobb fontossága van ennél fogva minden intézkedésünknek, amely a kivitel és behozatal szabályozására vonatkozik. Itt is számot kell vetnünk a reális helyzettel és meg kell állapítanunk, hogy még jó ideig jóformán teljesen magunkra vagyunk utalva. A szabad kereskedelem követelése egyelőre utópia. Lehetetlen elsősorban a külső akadályoknál fogva, de lehetetlen erre még csak gondolnunk is saját életérdekeink szempontjából. Olyan ország — még a relative rendezett viszonyok között élő is — amely a gazdasági elzárkózás mostani időszakában a szabadkereskedelem elvei szerint óhajtana eljárni, hasonlítana ahhoz az országhoz, amely az egész világ fegyverkezése között, levonva a pacifista elvek következményeit, egyes egyedül lefegyverkeznék és így kiszolgáltatná magát mindenkinek. Az állam beavatkozása nem nélkülözhető a belső gazdasági életben sem, ahol azonban fokozott mértékben kell ügyelnie arra, hogy intézkedéseivel a gazdasági élet folyamatát elősegítse, még kevésbé nélkülözhető azonban a külfölddel szemben való viszonylatokban, mert az erről való lemondás a gazdasági öngyilkosság politikája lenne. Enélkül felborulna minden terv, minden számítás s az európai valuták állandó ingadozása közben, kiesne kezünkben minden szabályozás lehetősége. A kivitel és behozatal tilalmainak megállapításánál azonban más szempont nem vezérelheti az intézőket, mint kereskedelmi mérlegünk megjavításának gondolata. Nem lehet egyes érdekkörök előnye vagy hátránya a döntő, esakis az államgazdaság szempontja. Láttuk, hogy

hosszu időn át milyen speciális bajokat okozott az a tervtelenség és rendszertelenség, amellyel a kiviteli és behozatali tilalmakat kezelték. Azonban ahhoz, hogy ezen a téren helyes intézkedések történjenek, úgy a belföldi, mint az egyes külföldi államoknak az adott időpontban való helyzetét alaposan kell mérlegelni s a kellő elhatározásokat idejében megtenni. Ugyancsak a vámok megállapításánál is gazdasági életünk a maga egészében veendő figyelembe, nem pedig egyes érdekeltségek elégedetlenségének elhallgattatása vagy pedig tisztán az államkincstár rideg álláspontja. A vámokat olyan eszközöknek kell tekintenünk, amelyek révén a leghathatósabb befolyást gyakorolhatjuk külkereskedelmünk szabályozására és így fizetési mérlegünk megjavítására, amelyen át vezet az út államháztartásunk rendbehozatalához is.

A nemzetközi gazdasági forgalomba való rendszeres belekapcsolódásunk s elszigeteltségünk megszűnése csak a valuta-probléma megoldása után remélhető. A valuták leromlása és főként állandó ingadozása a legveszedelmesebb megnyilvánulása az általános válságnak és természetes következménye annak a papírpénz-gazdálkodásnak, amelyre a javak megfogyatkozása, a hitel megszűnése s az adózásból befolyó állami jövedelmek elégtelensége kényszerítette az európai kormányokat. A bankjegy-infláció majdnem minden államban ijesztő arányokig fokozódott, amint azt elsősorban az orosz, lengyel és osztrák pénz esésén láttuk, de katasztrófális hatását Magyarország és Németország is érezte, sőt súlyos nehézségeket okozott Franciaországban és Olaszországban is. Az infláció növekvése következtében előállt helyzet azonban hasonló veszedelmeket rótt a jó valutájú országokra is, mert ezeknél is a legnagyobb bajt jelenti, ha tőkésüket és munkaerejüket nem tudják értékesíteni. Ez teszi elődázhatatlan szükséggé a valuta-probléma nemzetközi rendezését, ami lehetővé fogja tenni a rosszvalutájú országok beleillesztését a nemzetközi esereforgalomba.

Az adott helyzetből önként következik, hogy valutánk helyrehozatalát a többi államtól függetlenül el nem intézhetjük és kárba-vesztett fáradság minden mesterséges eszközökkel való kísérletezés. Látnunk kell, hogy belső és külső hitel nélkül a jelenleg még tartó chaotikus állapotban, amidőn az állam deficitjét a legnagyobb erőfeszítéssel sem tudja eltüntetni, nem tehetünk egyebet, mint folytatjuk a papírpénz-gazdálkodást. Mert nem szabad elfelednünk, hogy az infláció nem csak az állam szükségleteinek kielégítésére szolgál, hanem a jelenlegi helyzetben ugyiszólván egyetlen módja a reális értékek termelésének és a hitelszükségletet, amely az árak folytonos emelkedésével arányban növekszik, szintén csak az infláció okos folytatásával elégíthetjük ki. A gazdasági élet fejlődésének teljes megakasztását jelen-

tené tehát, ha doktriner alapon deflációs pénzügyi politikát akarnánk követni. Az infláció nem ideális állapot, de veszedelmeit túlozzák. Igenis arra ügyelmünk kell, hogy az infláció következtében szaporodó bankjegytömeget valóban produktív célokra fordítsuk és így változtassuk az értéktelen papírt valóságos értékévé és így szaporítsuk nemzeti vagyonunkat. A mai 100 milliárd körül levő papírpénz-forgalom a jelenlegi árak figyelembevételével nem haladja meg békebeli bankjegyforgalmunk értékét, tehát attól nem kell tartanunk, hogy a gazdasági válságot a pénznek ez a szaporulata fokozná. Ezen az egyébként nem kívánatos helyzeten csak az európai valutaprobléma megoldása és ezzel kapcsolatban hitelképességünk kialakulása segíthet. Ebben a helyzetben egyetlen célunk valutánk stabilizálása lehet. Ez a jelenlegi bizonytalanság közepette önmagában is nehéz feladat és mesterséges eszközkel nem érhető el. Arra pedig még csak gondolnunk is lehetetlen, hogy deflációval koronánk értékének megjavítását elérhessük. Deflációs politikát csinálni ott, ahol a drágulás index-száma a lefolyt évben már a tavalyinak az ötszörösét is meghaladja, lehetetlen. Az egész gazdasági élet átalakult és nekünk is az új, nehéz idők követelményeihez kell alkalmazkodnunk és dogmákért, a megváltozott körülmények között kártékony elméletekért nem szabad kockára tennünk vitális érdekeinket.

A gazdasági jövőnk megalapozásával nem lehet végül megelégednünk azokról a lélektani feltételekről sem, amelyek nélkül csak félmunkát végezhetünk. Ezek közül legfontosabb az, hogy lépésről lépésre, tervszerűen haladva, téglát-téglára rakva, céltudatos és megfeszített munkánkkal egyrészt a külföld bizalmát megnyerjük, másrészt önbizalmunkat, a jövőnkben való hitet visszaszerezünk. Ezen a téren számítanunk kell arra, hogy külső politikánk szervei, diplomataink megteszik kötelességüket, kellő figyelmet szentelnek a gazdasági kérdésekre és kellőképpen tájékoztatják a külföld államférfiait és közvéleményét is a mi törekvéseinkről és helyzetünkről. Az önbizalom visszaszerzésének leghathatósabb eszköze pedig az lenne, ha az ország népe látná és meg lenne győződve róla, hogy kormányférfiaink és törvényhozásunk legfőbb feladatának gazdasági életünk rendbehozatalát tekinti és a célokkal tisztában levő irányítás mellett minden lehetőt elkövet Magyarország újjászületéséért.

Dréhr Imre

Gondolatok a társadalmi pénzelméletről.

Az utóbbi évtizedekben nagy lendületet vett pénzirodalom művelői közül különösen *Simmel* (*Philosophie des Geldes*, 1900), *Knapp* (*Staatliche Theorie des Geldes*, 1905) és *Helffferich* (*Das Geld*, 4. Aufl., 1919) ölelméjü fejtegetései a pénz fogalmának olyan rejtelseit tárták fel, amelyek azelőtt, ha nem is teljesen ismeretlenek: de legalább is homályosan sejtve voltak. A pénzelmélet felfrissült anyaga ösztönzést adott másoknak, például *Mises* (*Theorie des Geldes und der Umlaufmittel*, 1912), *Heyn* (*Erfordernisse des Geldes*, 1912), *Liefmann* (*Geld und Gold*, 1916), *Bendixen* (*Das Wesen des Geldes*, 2. Aufl., 1918) és *Mollnak* (*Logik des Geldes*, 1922) arra, hogy a divatos pénzteóriák logikáját újra átgondolják. A kritikai boncolás során mind világosabbá vált, hogy a pénz fogalmának és funkciójának magyarázatra elégtelenek a régóta közkeletü atomisztikus és individualisztikus, azaz a társadalmi jelenségek részelemeiből és a részek mechanikusan képzelt viszonyából következtető pénzelméletek (*Sismondi*, *Stuart Mill*, *Kneis*, *Rau*, *Menger*, *Böhm-Bawerk* stb.). Nem kielégítőek azok az eredmények sem, amelyeket egyes kritikusok a különféle atomisztikus elméletek összehangolása által reméltek elérni. — Mikor a kritika kimerült és minden logika csődöt mondott, akkor a tudomány új erőt merített a görög klasszikusok ősrégi tételéből: *Az egész szükségképeni, logikai előzménye a résznek*. — *Kerschagl* (*Universalismus und Individualismus in der Methodik der Geldtheorie*. — *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 1921. évf. 3. füzet) annak az óhajtnak adott kifejezést, hogy a pénz filozófiája és a pénz logikája után *meg kell írni a pénz szociológiáját*, értve ezalatt azt, hogy előbb a társadalmi életműködés egészét kell helyesen felfogni és a pénzt, mint a helyesen felfogott társadalmi élet egyik jelenségét kell bemutatni. — A XIX. század nagy

szociológusai. *Comte* és *Spencer*, utjabban pedig *Stammler*, a jogbölcselelő, *Paul Barth* és *Spengler*, a történelembölcselelők és sokan mások megkísérelték már, hogy a társadalmat áttekintsék és mint egészet jellemezzék. A nyugtalan emberi elme azonban nem tud ezek műveiben sem végső eredményeket látni, különösen pedig nem talál e művekben az egészből a részletbe, t. i. a pénz lényegébe való levezetést. Az irodalom az egyetemes társadalmi pénzfelfogás előzményeit *Fichte* (*Der geschlossene Handelstaat*. Reklam-kiadás) és *Müller Ádám* (*Die Elemente der Staatskunst*, 1809 és *Versuch einer neuen Theorie des Geldes*, 1816) műveiben találja meg, amelyekhez méltán sorolhatók gróf *Széchenyi István* *Hitelje* (1830) és *Stadiuma* (1833). A most élő magyar tudósok közül is többen, különösen *Dékány István* (*Társadalomalkotó erők*, 1921) és *Heller Farkas* (*A pénzelmélet fejlődése*, *Közgazdasági Szemle* 1921. évf. 196—222. l.) széleskörű társadalomtudományi áttekintéssel keresik a társadalmi élet sarkpontját, ahol a pénz fogalmának lenni kell. Remélhetjük tehát, hogy a magyar tudós világ is részt fog venni a tudományos szempontból értékes, gyakorlatilag fontos és művészileg szép feladatban, t. i. *az egyetemes felfogású társadalmi pénzelmélet megírásában*.

A pénz fogalma és társadalmi jelentősége.

A pénz történetének vizsgálata során az a nézetünk alakult ki, hogy a pénz materiális- és áru-eredete kétségtelen.

Az emberek megkivántak olyan javakat, amelyek mások hatalmában voltak. E javak megszerzése végett kívánatot igyekeztek ébreszteni a megkivánt javak urában a saját hatalmukban tartott olyan javak iránt, amelyekről a megkivánt javak fejében készek voltak lemondani és ha igyekezettük sikerre vezetett, akkor az illetővel cserélték a kölcsönösen megkivánt javakat. A gyakori áruvesere közben kiderült, hogy az emberek szívesen cserélik el javaikat bizonyos csinos kövekért, kagylókért, gyöngyökért és éredarabokért. És pedig annál szívesebben veszik e tárgyakat, minél jobban hasonlítanak azok külső alak és diszítés tekintetében olyanokhoz, amelyeket másoknál megkivántak.

Az árutípus közkedveltsége egyeseket arra serkentett, hogy az illető csinos tárgyakat tömegesen kutassák fel vagy állítsák elő. Az illető típusáruval való kereskedés során egyöntetűség alakult ki a cserébe kapott javak mennyisége és minősége tekintetében. Az egyéb javak tulajdonosai hallomás és tapasztalat alapján előre tudták, hogy mennyi és milyen javakért kaphatják meg az illető típusárut, melyet *pénznek* neveztek és amelyet most már azért is mind tö-

megesebben kívántak megszerezni, mert általa olyan egyéb megkívánt dolgokat is megszerezhettek, amelyeket saját termékeikért nem kaphattak volna meg.

Azért bátorzkodtunk ez elemi és köztudomásu tényekre rámutatni, mert a tudósok elméleti tanulmányaik közben hajlandók azokról megfeledkezni és a pénznek olykor olyan rejtelmes eredetet tulajdonítanak, amelyet az meg nem érdemel.

A misztikum csak később kezdődik. A pénz előbb árucikkből általános csereeszközzé és az áruk értékének mérőjévé lett s csak azután merültek fel az izgató kérdések, hogy milyen tulajdonság tette a pénzt minderre alkalmassá és hogy megérdemli-e a pénz tovább is az eddigi becsülést?

E kérdések többféle körülmények között merülhettek fel. Előfordult, hogy a forgalomban egy más árucikk tűnt fel, amely csinosabb formája, nagyobb fénye, ritkasága vagy más tulajdonsága miatt kívánatosabb lett, mint az addigi pénz. Most már ezt kívánták mind többen megszerezni, a megunt régi pénzért viszont nem akartak többé árut adni. Hiába hivatkozott a régi pénz tulajdonosa arra, hogy ő a pénzt ilyen-olyan áruja vagy szolgálata fejében kapta s így az ugyan-olyan árut vagy szolgáltatást ma is megér. — meghallgatásra nem talált.

Előfordult aztán, hogy a pénz a forgalomban megkopott. Hiába mondta a tulajdonos, hogy ez a pénz csak egy jel, amely kopottan is betöltheti azt a hivatást, hogy az árucere eszköze legyen. — a pénze nem kellett senkinek.

Előfordult továbbá, hogy a pénz előállítója esekély változtatást tett a pénzen és a pénz változtatott alakjában is gyönyörűen forgott tovább, amíg egyszer rá nem jöttek, hogy ez a pénz nem olyan már, mint a régi. Hiába magyarázta a pénz tulajdonosa, hogy a változtatás milyen esekély s hogy a változtatott pénz anyaga ma is sokat ér, — a változtatott pénzt nem fogadták el többé pénz gyanánt.

A felsorolt esetek mindenikében voltak károsultak. És a károsultak elmélkedni szoktak. „Te beönteni való fémdarab, hitvány faragott kép, üres ábrázolat — mondották — miért voltál pénz akkor, amikor én árumért elfogadtalak s miért nem vagy többé az?“ Az elmélkedőknek sokan sokféleképen válaszoltak. A megfejtések közül azt találjuk leghelyesebbnek, hogy a pénznek pénz jellegét eredetileg az elfogadó bizalma adta meg. Bizott egyrészt abban, hogy a vele alkuvó jóhiszemű és az alku egyenlő és szabad, másrészt abban, hogy a szerzett pénzen ugyanannyi és ugyanolyan javakat szerezhet meg, amint azért eddigi tapasztalatai szerint szerezni lehetett. *A pénz akkor szűnt*

meg régi értelemben vett pénz lenni, amikor az emberek elvesztették bizalmukat abban, hogy a pénznek nevezett tárgy az ezideig megszo-
kott áru egyenértékét testesíti meg.

A károsultak azonban nem elégedtek meg a magyarázattal, hanem az államhatalomhoz folyamodtak, kérvén azt, hogy a polgárokat a hitele vesztett pénz elfogadására kényszerítse. Az államhatalom erre sok esetben hajlandó volt, annál is inkább, mert a főkárosult legtöbbször maga az állam volt. Az állam parancsszavára aztán tovább forgott a külföldinél kevesebbre becsült, vagy a kopott és a hamisított pénz. Ám ezeknek a forgalma nem volt többé nyugodt, hiányzott hozzá a termelők bizalma. Ha az árutulajdonos pénzért adott árut, nem tudhatta biztosan, hogy nem fog-e az állam újabb pénzt kiadni és a régi beváltásakor nem fog-e levonást tenni; nem tudhatta, hogy a kapott pénz nem hamis-e és hogy nem hamisította -e azt esetleg maga az állam. Ebből a bizonytalanságból reá nézve kár származhatott, ennél fogva, ha el is fogadta a pénzt, azért kevesebb árut adott, mint régen. A pénztulajdonos viszont, látván, hogy a pénzért minden állami parancsszó ellenére is mind kevesebb árut kaphat és számolva egyéb veszélyekkel is, csak tetemes kamat ellenében adott kölcsön pénzt.

Ilyenformán a pénz értelme megváltozott. Eredetileg áru volt, amelynek értékelésénél nem vették számításba azt a tulajdonságát, hogy az árucserre közvetítésére alkalmas. Később azonban *puszta jele lett annak a viszonynak, amely egyrészt az elidegenített, másrészt a megszerzendő áruk értéke tekintetében a csere pillanatában a cserélő személyek szubjektív mérlegelése szerint fennállott.* Azelőtt az értékállandóság kifejezője és záloga volt, most a forgalom puszta eszköze, a pillanat mulandóságának, az értékek folytonos csökkenésének jele, az ember efeletti rémületének, a bizalmatlanságnak, az ijedt, mohó szerzésvágynak szomorú jelzője lett. Számolási egység, amely mindinkább tördelődik és a megsemmisülés végtelenségébe vezető sor egyik eleme.

Nem lehet pontosan megjelölni azt a történelmi időpontot, melyben a pénz értelme az említett változást szenvedte. A pénz történelme minden népnél más és más volt és a pénz fogalma az egyes népek élete során is hullámos változást mutatott. Majd az árueredetre ütött vissza, majd a romlás szimbóluma domborodott ki benne. A pénz olykor azt a képzetet keltette, hogy a forgalomban közvetített áruval egyenlő értékű. Ez a képzet azonban inkább csak utólag, emlékezetként támadt az emberekben, akkor, amikor már nyilvánvalóvá lett a pénznek romlandó számolási egység jellege, általában az a benyomásuk, hogy a *pénznek egyenértékű árujellege csak fikció,* melyet az ember a roha-

mos romlás közben a viszonylagos nyugalmi állapotról alkotott. „A pénz mint áru“, ez a fogalom csak tudat alatti, a pénz újabb fogalmának kialakulása előtt képzelt állapotban létezett, olyan mesés fogalom az, mint a bünbeesés előtti kor vagy mint az ősi kommunizmus.

Más dolgának megkívánása, viszontkivánat ébresztése, csere, ismétlés, tömeges előállítás és árufelhalmozás — ezek mind csak elsődleges tények a szociológiában, amelyek együttesen alakították a pénz fogalmát. És mire ez kialakult, már nem is hasonlított az alap-tényekre, hanem a társadalom mindenkori összetételének és tendenciáinak kifejező jele lett.

Megjegyzendő, hogy már a pénzfogalom kialakulásának alap-tényei is magukban hordozták az újabb pénzfogalom uralgó elemét. Már az első csereben és első halmozásban is felismerhető volt az ember nyugtalansága, mely a javak általános pusztulásának észlelete nyomán támadt. Az ember már az első pénzzel is adósságot törlesztett: adózott a kielégíthetetlen természetnek, amely őt veszedelmekkel, elemi csapásokkal, kárral, betegséggel, vénséggel és vággyal ostorozta.

A pénz félelemből és élni akarásból eredt, *a mulandóság jelzője ugyan*, — *de a haladásnak mégis hatalmas eszköze*. A pénz a soha ki nem fizethető adósságok nyomorult törlesztője. De segítségével mégis városok és tornyok emelkedtek. Felépült rajta a nyugati civilizáció, melynek széles tapasztalata felett emelkedni tudott a lélek és győzni tudott olykor a testies romlás rettegésén.

A buza quarterje, mely a brit szigeten 1300-tól 1600-ig 5—12 shilling volt, 1600 után sohasem volt többé annyi pénzért megvehető és a XIX. században 155 shillingig emelkedett: a többi nyugati államokban még az angol példánál is sokkal erősebben romlott a pénz, úgy hogy a romlás leplezése végett újra, meg újra változtatni kellett a pénzrendszert és a pénzegységet. A pénz tehát történelmi távlatból tekintve nyilvánvalóan dekadenciát jelez. Azonban pl. a XIX. század második felében a civilizált államokban mérséklődött a pénzérték ingadozása és hanyatlása és ezzel egyidőben olyan élet pezsdült, annyi új existenciának létalapja támadt, mint még soha egy korban sem. A történelem folyamán korábban is voltak időszakok, amikor a bizalom lett urrá és ez időszakok alatt olyan tartós létesítmények keletkeztek és olyan értékes kulturkincsek tűntek elő, hogy azokat a későbbi kishitiség nem volt képes teljesen elrombolni s így a jövő építésnek és mind magasabb haladásnak alapjaivá lehettek.

Az anyagi pusztulás tehát tapasztalati és történelmi tény ugyan (és a pénz nagy távlatból ennek a ténynek a kifejezője), — ám az anyagi pusztulás mégsem jelenti egyúttal az emberi társadalom deka-

denciáját, mert az ember képes a pusztulás ellen olyan védelmet alkotni, mely a társadalom növekedésének és helyzetének javítását lehetővé teszi.

A pénzelméletek logikája és a pénzeszmény.

Az u. n. metallisták és mindazok, akik a pénz jóságát anyagának vagy fedezetének minőségében és mennyiségében keresik, lényegesen tévedésben vannak a modern pénz fogalma felől. Ők a pénznek arra a történelmi alakjára emlékeznek vissza, amelyben az még áru volt és csupán olyan tulajdonságaiért becsültetett, melyek a forgalmi közvetítésre való alkalmasságon kívül estek. Ilyen alakjában azonban a pénz csak akkor volt, amikor még senki sem tudta róla, hogy pénz. Mihelyt a közvélemény valamely árut már azért is becsült, hogy forgalmi eszköznek alkalmas, akkor elveszett minden alap a pénz objektív értékének megméréseire, mert akkor a pénznek most említett tulajdonsága is szubjektív mérlegelés tárgya lett: a közvélemény ennek a tulajdonságnak majd nagyobb, majd kisebb jelentőséget adhatott és e jelentőség mellett eltörpülhetett az a jelentőség, amelyet a pénznek anyaga vagy fedezete miatt adtak. A pénztörténet is azt bizonyítja, hogy a pénz anyaga vagy fedezete nem mérvadó a pénz értékének meghatározásánál. A régi Oroszországban eleinte állatbőröket használtak forgalmi eszköz gyanánt, később a bizonyos jelzéssel ellátott bőrdarabok ugyanazt a szolgálatot tették. A XIX. század 70-es éveiben az ezüst értéke erősen leszállott, úgy hogy az osztrák ezüst forintos ércértéke névértékénél lejjebb sülyedt, az ezüst forint mégis azután is teljes névértékben forgott. Spanyolországban 1875 és 1899 közt az ezüst pesetas az aranyhoz képest 25% diszársziót ért el csupán, holott ez alatt az ezüst értéke az aranyhoz képest 100%-kal sülyedt. Napjaink történetéből is számtalan példát lehetne felhozni arra, hogy a pénz értéke a pénz anyagának és fedezetének változatlansága mellett is jelentékeny ingadozásokat mutat, viszont nem változtatja meg az árirányzatot a pénzeszközök anyagának, mennyiségének (vagy fedezetének) változtatása sem, továbbá, hogy valamely pénzegység értéke ugyanegy pillanatban külföldön más, mint belföldön és az értékingadozás bizonyos körülmények közt épúgy eléri a győztes államok érccel fedezett bankjegyeit, mint a legyőzöttek államjegyeit. A pénz értékelésénél nem jön számba a pénz anyaga, mert mihelyt ez számításba jön, akkor nem pénzről, hanem csak áruról szólhatunk. Aki az ércdarabot általános forgalmi eszközül kívánja használni, az a reá nyomott névértékben fizet vele. Aki viszont meggyűjti az ércdarabokat, hogy egyes vevőknek névértékben felül adja tovább, az már észrevette, hogy az ércdarabok forgalma

elvesztette általánosságát és a ritkaságban rejlő értéktöbblet által cserehaszonra számít. *A pénz csak addig pénz, amíg nem önmagáért szerzik meg, hanem azokért az előnyökért, amelyek a pénz közvetítése útján szerezhetőek.* Ha nem ez volna a pénzforgalom lényege, akkor egyáltalában nem is lehetne különbséget tenni áru- és pénzfogalom között. Helytelen azért teljes értékű és nem teljes értékű pénzről beszélni.

Ha a pénzérték meghatározásánál nem a pénz anyaga szolgál alapul, még kevésbé lehet annak alapja a pénzfedezet. Ha az összes forgalomban levő áruk helyettesíthetők volának a fedezeti anyaggal, az esetben a fedezet értéke jelölné a kieserélt áruk összes értékét. A pénzfedezet fogalma azonban kizárja azt, hogy teljes egészében árukért cseréltesék ki. Ha pénz helyett mindenki a teljes fedezetet kapná árujáért, ez a pénzforgalom megszűnésével volna egyértelmű és az árukért adott érték nem pénzfedezet volna, hanem áru. Nem lehet a pénz fedezetére szükséges értéket azért sem megmérni, mert a mértékül szolgáló „forgalomba kerülő áruk“ mennyisége meghatározhatatlan. Az áruforgalom a javak ugyanakkora mennyisége mellett a legkülönbözőbb nagyságu: ma nem lehet árut kapni, holnap nem lehet tudni az árun. A pénz fedezetének nagyságát azért sem lehet meghatározni, mert a pénz mennyisége határozatlan. Még ha tudnánk is, hogy mennyi bankjegy és ércpénz van forgalomban (pedig az ilyen számítás is igen bizonytalan), még akkor sem ismernénk a forgalomban levő pénz mennyiségét, mert nyilvánvaló, hogy közgazdasági értelemben pénznek tekintendő minden törvényes vagy tényleges pénzhelyettesítő eszköz, minden váltó, csekk, pénztulvány, bon stb. is. Az árucseré forgalmat közvetítik ezek is, az országos számolási egységekre vagy többszörösére szólnak ezek is, akárcsak a törvényszerű pénz, amelytől csak elnevezésben, alakban és törvényszerű alkalmazhatóságuk terjedelmében, tehát nem közgazdasági tulajdonságokban különböznek. Ha a törvényes pénz forgalmát erőszakosan csökkentik, a forgalom maga teremti újabb forgalmi eszközt, amely a pénznek minden lényeges vonását magán viseli s amelynek fedezete nem kevésbé meghatározásra várna, ha arra vállalkoznánk, hogy a pénzfedezet szükséges nagyságát megállapítsuk. Nagybritanniában a háboru előtt 15 milliárd font sterling értékű volt a bankok girószámla depotja és ennek fedezetére nem volt a bankoknál több mint 300 millió értékű arany. És a girójegyek mégis ugyanolyan értékben voltak forgalomban, mint az arany font. Ez esetben a 2%-os arany fedezet is megfelelőnek bizonyult. Számos más esetben viszont (pl. az 1907. évi pénzválság idején) a teljes értékűnek gondolt fedezet is csekély volt. Franciaországban a XVIII. század végén a földbirtokokat is lekötötték a pénz fedezetére, a pénz mégis

elértéktelendett. Angliában 1797-ben korlátozták a bankjegybeváltást (ami nyilván a fedezet elégtelenségére mutat), mégis 1801-ig alig volt a papírpénznek diszázsiója. 1801 után 40%-ig emelkedett az arany ársiója, de 1810 után leszállott és 1823-ban már eltűnt, még mielőtt a bankjegyforgalmat megszüntették volna. Az osztrák papírforint az 1880-as években a külföldi pénzzel szemben nagyobb értéket képviselt, mint az az ezüstmennyiség, amelyre szólt. 100 darab kényszerforgalmu papír egyforintos nagyobb értékű volt, mint a 100 forintról szóló 5%-kal kamatozó államkölesönkötvény. Oroszországban és az Osztrák-Magyar Monarchiában a kényszerforgalmu bankjegyek évtizedeken át megtartották a nyugatibb államok aranyra beváltható pénzeivel az értékparitást.

Ezek szerint, ha a pénz értékét akarjuk meghatározni, erre a fedezet nem nyújt alapot és ha „jó pénzt“ akarunk teremteni, nem tudhatjuk, hogy mekkora fedezet volna erre elég.

A fedezet akkor elég, ha senki sem gondol arra, hogy a pénzt beváltsa. Ha viszont a pénz beváltása kívánatosnak látszik a tömeg előtt, akkor semmi sem elég fedezetül, sem érc, sem buza, sem föld, sem az államban található összes vagyon, akkor az állam kénytelen megszüntetni a papírpénzbeváltást.

Ezek szerint a pénz tekintet nélkül anyagára és fedezetére sem fogalmilag, sem gyakorlatilag nem beváltható és a pénzérték sem a pénzanyag, sem a fedezet mennyiségével meg nem mérhető.

Téves nyomon keresik a pénz fogalmát azok is, akik a pénzben egyedül az államhatalmi parancs jelentkezését látják. Az állam nagy ur a pénz terén, de még sem mindenható. Hiába tartotta fenn magának pl. VI. Fülöp francia király a jogot, hogy olyan pénzt boecásson ki amelyet akar, és annak árát és árfolyamát úgy szabja meg, ahogy neki tetszik s jónak látszik. Hiába mondta ki minden országban számos törvény, hogy a pénzt az állam által meghatározott értékben kell elfogadni. Hiába volt minden árszabályozás, pénzbélyegzés, kényszerkölcsön, uszoratörvény és árdrágítóüldözés. Az állami parancs hatása csak ideig-óráig tartott és aztán a pénzérték tovább is saját törvényét követte. Az áringadozás idején a forgalom mindig megtalálta az írott törvény alól a kibuvót. Hitelügyleteknél már a középkorban meghatározták az érc értékét, melyre az értékében csökkenő pénzt a teljesítésnél kiegészíteni kellett. A munkaviszony terén áruban vagy áruértékben határozták meg a bért. Az adószedésre jogosultak, — és szegény szemre maga a legfőbb adószedő, az állam is, hova-tovább terményekben vagy áruértékben szabták meg a köztartozásokat. *A pénzérték*

változatlanságát feltételező törvény az új szerződésekre előbb-utóbb üres szavá lett, a régen szabályozott jogügyletek résztvevőire pedig bilincssé vált, amelyet, sajnos, többször tört ketté a sujtottak lázadása, mint a törvényhozó józan belátása.

Az állami szó annyit ér a pénznél, mint a pénz anyaga vagy a pénzfedezet. Amíg az áruk csereviszonyában nincsenek jelentékeny ingadozások, addig kitünően beválik, addig büszkén lehet hivatkozni arra, hogy az árak olyanok, mint ahogyan írva vagyon. *De mihelyt az árucseré jelentékeny zökkenőre talál, akkor az ércpénz eltűnik, vagy áruvá lesz, a fedezetből nincs kielégítés és az állam saját pénzének értéke helyett az áruk mindenkori értékére szorul.*

A nemes érc, ugyis mint pénzanyag és ugyis mint fedezet — jelentékeny szerephez jutott a pénz történetében. Hosszas kísérletezések után a nemes ércben találták meg azt az anyagot, amely az árválságok idejében is a legcsekélyebb értékváltozáson ment át és alkalmas volt a papírpénz nagymértékű avagy teljes elértéktelenedése után is újabb pénzfejlődés alapjává lenni. Mikor elvesztette általános forgalmi eszköz jellegét, még mindig megmaradt, mint áru, amelyért úgy a belföldön, mint a külföldön is más árukat lehetett kapni. Meglehetett vele indítani az áruforgalmat, hogy ennek élénkülésével áruból újból pénzzé válják.

Az ércnek, mint pénzfedezetnek is érdemei vannak. Miután beigazolódtott, hogy a bizonytalan mennyiségben előállítható és válság idején a belföldi fogyasztástól el nem vonható áruk (pl. rossz termés esetén a buza), valamint külföldi elszámolás céljára közvetlenül igénybe nem vehető javak (pl. földbirtok) — nem alkalmasok a papírpénz beválthatósága iránt bizalmat kelteni, újra csak a nemes érc volt az, amellyel a kisebbszerű termelési válságok és fizetési zavarok idején a külfölddel való elszámolás hiányait pótolni lehetett.

A nemes érc mellett jelentékeny szerepe volt a pénz történetében az állami szónak is. Az állami bélyegző révén olykor sokideig ugyanolyan értékben fogadták el az érctartalmában esonkitott vagy a csaknem anyagérték nélkül (pl. papír) pénzt, mint korábban a nagyobb anyagértékű ércpénzt.

De a felsorolt érdemek még sem igazolják sem a metallisták, sem a chartalisták elméletét, mert *sem a nemes érc, sem az állami szó nem egyetlen végső forrása a pénznek és a pénzértéknek.* Angliában az 1870-es években arra a hirre, hogy az állam nagyobb mennyiségű nikkelpénzt veret, úgy felment a nikkal ára, hogy az anyag értéke

csakhamar meghaladta a belőle vert pénz névértékét. Eszerint az ércpénz értékében nem jelentékeny része van annak, hogy forgalmi eszközként használják és hogy a használatot államhatalom rendelte el. Amde ebből mégsem lehet arra következtetni, hogy ha az állam az ércnek pénzként való használatát megtiltaná, ezáltal az érc értéktelenné és egy újabb pénz fejlődés alapjául alkalmatlanná válnék.

A pénzanyag és állami szó egyformán jelentékeny minden új pénz kialakításánál. Számolni kell azokkal minden olyan tervben, mely a pénzkérdés megoldására vonatkozik.

A forgalomnak azonban olyan pénzre van szüksége, amely minden körülmények közt állandóan használható a forgalom közvetítésére és az áruk értékének összehasonlítására mindig biztos mérték.

Ehhez képest a pénzideál olyan pénz, amely nincs kitéve romlásnak és mégis csupán azért értékes, mert forgalmi eszköz, emellett maga a megtestesült értékállandóság: köszirt az értéktengeren, amelyhez viharban hozzá lehet kötni a társadalmi hajót.

A történelem már alig változtatható érvénnyel megmutatta, hogy alak tekintetében mennyire közelíthető meg a pénzideál. A különféle áruk közül a nemes ércék voltak aránylag legalakalmasabbak a forgalom közvetítésére. Amde az érc sem volt romolhatatlan, nem volt könnyen kezelhető és használata a benne rejlő áruérték ingadozása miatt zavarólag hatott a gazdasági életre. Az ó- és középkorban az érctermelés változó esélyei, valamint az ércpénznek természetes kopása és szándékos rontása miatt gyakran ingott meg a közgazdaság rendje. A XVI. században az amerikai nemes ércforrások felfedezése világválságot idézett elő, a XIX. század 70-es éveiben az ezüst tultermelés az európai értékelésben okozott súlyos zavart. Egyik neves pénzügyi írónk (Ajtay József) pedig arról számolt be, hogy aranybányavidéken szerzett tapasztalatai szerint az aranynek a többi áruhoz viszonyított értéke a háboru előtt egy emberöltő alatt jelentékenyen süllyedt, míg ugyanis egy kilogramm arany 1870—80 körül az aranytermelőnek bőséges jómódot biztosított, addig a XX. század elején már csak szűkös megélhetést adott. *A nemes érc anyagértékében történő változás a legreszedelmesebb közgazdasági bajok egyike, mert ez az értékváltozás az ércértékre alapított pénzrendszerben nem mutatható ki számszerűleg és mint éji tolvaj, lappangva károsítja az emberiséget.*

Az ércpénz használatával járó zavarok arra vezették az emberiséget, hogy a pénz anyagát megváltoztassa. A papírpénz lett az általános forgalmi eszköz, melynek a nemes érc csak fedezetül szolgált. A

papírban olyan anyagot talált az emberiség, melynek értéke a pénz névértéke mellett ugyyszólván figyelmen kívül hagyható. Ezáltal közelebb jutottunk a pénzideálhoz. De a papírpénznek is voltak veszélyes tulajdonságai: könnyen romolható és szinte korlátlanul szaporítható. Anyagának romolhatósága könnyen ellensúlyozható volt a becsérelés által, de a szaporítás által keletkező bajok ellen nehéz védekezni. A papírpénz tulszaporodása: vagy a bűncselekménynek bélyegzett pénzhamisítás révén, vagy pedig azáltal történik, hogy nagyobb névértékű papírpénz kerül forgalomba, mint amennyi a forgalomban levő egyéb javak névértéke.

A papírpénz tulszaporodását inflációnak nevezik és rendszerint csak azt az alakját említik, amikor az állam újabb tömegű papírpénzt hoz forgalomba. Az állam azért nem mindig hizelgő összehasonlításokban részesül. Pedig nyilvánvaló, hogy *infláció nemcsak új papírpénz forgalomba helyezése által támad, hanem minden olyan esetben, amikor az ugyanolyan névértékű papírpénzért az eddiginél kisebb árumennyiséget lehet venni, tehát amikor drágulás következik be.* A drágulást nem minden esetben előzi meg a pénzjegyek szaporítása. Bekövetkezhetnek az az árukészlet mennyiségének objektív csökkenése útján épp úgy, mint a tömeg szubjektív értékelésének megváltozása által is. Folyt a vita, hogy infláció volt-e nálunk vagy defláció 1922 ősz elején, tekintve, hogy a csonka ország 15 milliárd aranykoronára becsült nemzeti vagyonával szemben, amely a korona 0.20 centimes árfolyamában 7 és fél trilliót képviselne, mindössze 50—70 milliárd névértékű papírpénzjegy volt forgalomban. Feleletünk: infláció volt, mert az árak emelkedtek. Ám az áremelkedésnek a fenti összehasonlítás szerint nem a pénzjegybőség volt az oka. *A papírpénz mennyisége alapján nem határozható meg a pénz értéke.* A papírpénz mennyiségének növelése után éppúgy következhetne olcsóbbodás is, mint drágulás. 1922 október hó végén az állam mintegy 4 milliárdnyi rendkívüli segélyt juttatott pénzjegyekben alkalmazottainak és ez eseményt egyes hírlapok szokásuk szerint jóelőre szélében kürtölték. És ez összeg forgalomba kerülése után mégis nem drágulás, hanem ellenkezőleg némi árcsökkenés következett.

Igaz, hogy a most említett árcsökkenéssel egyidejűleg nagymértékű hitelvi visszafizetés történt. Ez arra mutat, hogy *a pénzérték megállapításánál nemcsak az állami jegyintézet által kibocsátott papírpénzjegy mennyiségét, hanem az összes pénzhelyettesítő eszközök forgalmát is számításba kell venni, sőt azt a pénzforgalmat is, amely pénzjegyek kicserélése nélkül, pusztán elszámolással bonyolódik le.* A forgalomban levő pénz mennyiségét a pénzértékben elcsereált javak

összes értéke jelzi. Ezt az értéket azonban még hozzávetőleg sem lehet megállapítani. A pénzforgalom hatásának megítélésénél a pénz mennyiségén kívül a különféle alaku pénzek (pénzhelyettesítő eszközök) különféle természetét is mérlegelni kell. Azonban e pénzek mindenike más-más s részben ismeretlen törvényeket követ. Ilyen körülmények között *sohasem tudhatjuk, hogy sok-e a pénz vagy kevés, fedezve van-e az, vagy nincsen* és minden állami vagy magángazdasági ténykedés, amely a pénz mennyiségének vagy fedezetének megváltoztatására irányul, (ideértve az összes banking módszereket), mind csak tapogatózás, melynek a pénz értékére illetőleg az áralakulásra való hatása kiszámíthatatlan.

1907-ben Amerikában egyszerre kevés lett a pénz. A pénzirók még ma is vitatkoznak, hogy mi volt ennek az oka. Ugyanakkor hiába védekeztek az európai államok a discount politika minden módszerével, mégsem tudták megakadályozni, hogy a válság Európára is át ne terjedjen. 1908-ban más alapokra fektették az amerikai bankjegy fedezetét, de ez a reform sem előzhette meg az 1920-ban kitört újabb pénzválságot.

A nemzetközi forgalomban az aranypont, a belföldön a discount-politika és a jegyfedezet elégtelenek a válságok megelőzésére és a válság rombolásának enyhítésére.

A forgalom a papírpénzben és a számszerű elszámolásban olyan pénzeszközöket talált, amelyek anyagi tulajdonságok tekintetében megközelítik a pénzideált. Ám sem ezekben, sem a nemes fémekben nem találta meg azt az eszközt, amely forgalmi használata közben megőrizze értékállandóságát. Az aranyérme áruértéket képvisel ugyan akkor is, amikor már nem szolgál az általános forgalom közvetítő eszközéül. Ilyenkor azonban már csak azoknak szolgál hasznára, akik annak birtokában maradtak. *Az érme ércértéke csak akkor érvényesül, mikor az érme már nem pénz.* Eszerint a pénznek az érc sem ad értékállandóságot. A forgalomnak az ércpénz eltűnése után is szüksége van pénzeszközre a pénztartozások teljesítése és az árucserre lebonyolítása végett. *Allandó pénzeszközöknek a papírpénz és az elszámolási egység maradnak, amelyeknek viszont minden esetben csak annyi értékük van, amennyit azoknak a forgalmi eszköz-szerep biztosít.*

Az atomisztikus és individuálisztikus pénzelméletek logikája nem vezet olyan megoldásra, mely az azok alapjává tett tételek segítségével a pénzideál felé vezethetne. Ha igaz lenne az, hogy a pénz értéke az ércértéken nyugszik, akkor az ércel eszményi pénzt lehetne

teremteni: Ha pedig az állami szó vagy közmegegyezés volna a pénz érték forrása, akkor azok a pénzideált is megvalósíthatnák. Az eszményi pénz azonban nem valósítható meg sem ércecel, sem állami szóval, sem a fedezet módosításával, sem a banktechnika egyéb szereivel.

Minden olyan felfogás, mely a társadalmi jelenségek egyes részjelenségeiből épít a társadalmi jelenségek magyarázatára rendszert és szabályt, szükségképen azt eredményezi, hogy az illető rendszer végiggondolása a részelemek széttördelődésével és megsemmisülésével jár és a felállított szabály gyakorlati alkalmatlansága világossá válik. Az ilyen felfogáson alapuló igazságra valóban ráillik gróf Apponyi Albertnek a politikai igazságról adott az a jellemzése, hogy olyan mint az arany, amely nemtelen érc hozzávegyítése nélkül a gyakorlati életben nem alkalmazható.

Olyan város utvesztőjében képzeljük magunkat, ahol mindenki a pénzkérdésre keres választ. A munkások azt panaszolják, hogy a munkaadók a megélhetésre is kevés pénzt fizetnek a munkáért, a munkatermékért viszont sok pénzt kérnek. A vállalkozók arról sirnak, hogy a gondjaikra bizott tőke mindinkább elmorzsolódik, mert a közterhek és üzemi költségek nagyobbak, mint a termékek értékesítéséből befolyó jövedelem. Az aggóató részvényes, a gyári munkás, a kisiparos, a kereskedő és a hivatalnok egyformán a csődöt emlegetik és a falu népére mutatnak, hogy im, az árakat az veri fel. A falun a fejlődésnek semmi nyoma, ellenben birtokosnál és birtoktalannál egyaránt egekét veri a panasz az iparcikkek drágasága és a közteher elviselhetetlen sulya miatt. Azután minden rendü-rangu ember az államhatalomra utal, amely mértéktelen az állami követelések növelésében, amely hol a betéteket, hol a készpénzállományt, hol a termelőtőke állagát csonkítja; amely kiszámíthatatlan, titkon ható rendszabályaival növeli az áringadozást és lehetetlenné teszi minden vállalkozást. Az államférfiak az államháztartás deficitjére, valamint a különféle társadalmi rétegek, meg a külföldi tőköveteléseire mutatnak rá. A bankóprés mint a rossz ló, hol megiramodik, hol megtorpan; de a pénz mindenképen kevés; majd azért, mert alig lehet árut venni, majd pedig azért, mert alig lehet az árun tudni. Az elkeseredés csillapítására hol az egyik, hol a másik társadalmi réteg kap egy-egy nagyobb segélyt vagy alamizsnát, az illető réteg ijedt sietséggel igyekszik magát az árupiacon kielégíteni és más rétegeket megelőzni. És minden segély és alamizsnaosztás után nagyobb lesz a munkátlanság és az elkeseredés. A propaganda minden panaszt százszorosra tödit.

A hamis hírekkel és rosszhiszemű magyarázatokkal erősített vádaskodás és uszítás minden embert mindenki más ellenévé teszi...

Ilyen utvesztőben nem oldható meg a pénzkérdés. Aki csak a szomszéd házat látja, nem talál a városból kijárást. Vissza kell térni egy gondolathelyre, amelyet a történelem és a tudás emelt, hogy onnan igazabb igazságot lássunk.

És a hegyre érve nézzük újra a küzködő várost. *Ugyanegy* nap fénye világít meg minden zugot s szívet, *ugyanegy* nap melegéből táplálkozik minden élet, *ugyanegy* napsugár foglalja az egész tájat *egy* gyönyörű képbe. Milyen más az élet, ha innét szemléljük. Mint hangyaboly, oly élénk a város. Minden munkahely székhelyén gondolkodó agyak, gondoskodó szívek, fáradozó karok. A munkahelyek rajokat bocsátanak ki és rajokat fogadnak be. A rajok közvetítik a munkát a különböző munkahelyek között. Az emberi rajok minden tagja önálló kis munkahelyeknek is birtokosa, ahol egy agy, egy szív s egy kar látja el a munkát. De a milliányi kicsiny munkahelyek mind csak a nagy egység részei, az egység nélkül meg sem állhatnának. — az egység viszont belőlük kap gondolatot, gondoskodást, erőt. Ha az egység a részek létét veszélyeztetné, a saját sirját ásná s ha a részek az egységet rontják, úgy a saját létük ellen törnek. Nem lehet itt belharc, csak munka az egységet tápláló egyéni lét biztosítására. És a munka nyomán tartós emlékek maradnak. Mindig ujjabb-ujabb tüzhelyek gyuladnak; házak, kertek, falvak, városok épülnek. Mind több egyes léte biztosítva, mind több erő egyesítve, mind több templom s emlék, mely az erősödő s maradandó egységet hirdeti.

Igenis, van társadalmi igazság. Olyan igazság, amely tiszta arany s amelyhez nem kell keverni nemtelen érceket. Ezt az igazságot azonban nem lehet megtalálni a társadalomtudós lombikjában vagy a gyakorlati zseni bonckése alatt. Ez az igazság él, de csak addig él, amíg fel nem boncolják vagy részekre nem főzik. *A társadalmi aranyigazságot az emberi haladás ténye tükrözteti s útját a haladásra vezető tettek mutatják.*

A társadalmi igazság így szól: A részek az egészért és az egész mind ujjabb részeknek biztosításáért.

Ez az igazság maga az élő valóság, maga az emberiség, maga a történelem. Lehet-e hát azt mondani, hogy az életben nem alkalmazható nemtelen rész nélkül.

Lehet-e kétséges, hogy ez az élő igazság a pénzkérdésben is megoldást mutat?

Az élet forrása és célja az emberiség, minden egyéb csak esz-

köze annak. *A pénz is eszköz a társadalmi igazság megralósítására.* Ha a társadalmi igazságot mindenki tudná és akarná, nem lehetne szó sok vagy kevés pénzről, nem lehetne pénzinség és pénztorlódás.

Ezek szerint a gyakorlati pénztudomány feladata nem az, hogy a pénznek új alakot, új anyagot kutasson fel és a forgalomképeességet az értékállandósággal egy alakban egyesítse, hanem az, hogy megvizsgálja, hogy a létező pénz forgalma milyen feltételek között lesz a társadalmi igazságnak alkalmas eszköze s milyen reform vezet a pénzforgalom helyesbitésére.

Tunyogi Szücs Kálmán.

Közlemények és ismertetések.

Külkereskedelmünk története.

Dr. Szönyi Gyula: A magyar külkereskedelmi forgalom története az 1882—1913. években. Budapest, 1923. 45. két-hasábos lap. (Különlenyomat a Magyar Statisztikai Közlemények, új sor. 63. kötetéből.)

Szönyi Gyula neve merőben ujjhangzásu a magyar közgazdasági irodalom művelői között. Olvasva azonban azokat a széleskörű ismeretekre és komoly készületségre valló fejtegetéseket, melyek keretében szerző a régi Magyarország gazdasági kibontakozásának korszakát ecseteli, önkéntelenül is reméljük, hogy ennek a logikusan gondolkodó s gondolatait tömör mondatokban kifejező statisztikusnak fejlődéséről egyéb írásai révén is beszámolhatunk még.

Azok előtt, akik Csonka-Magyarország küzdelmes útjának kiegyengetését tartják szem előtt, talán kissé furesának tűnik fel, hogy a Trianonban megölt Magyarország problémáival foglalkozó mű megjelenésének olyan nagy fontosságot tulajdonítok. De aki úgy hiszi, hogy 1920-ban nem veszett el minden, az azzal is tisztában lesz bizonyval, hogy ma — jobban mint valaha — kötelességünk mindazokat a tanulságokat göresövi vizsgálat alá venni, melyek az egységes magyar állam viszonyaira vonatkoznak. Nem kárba veszett munka, nem időfecsérlés az, ha kitünő statisztikai hivatalunk ma egyre-másra küldi sajtó alá azoknak a statisztikai adatgyűjtéseknek anyagát, melyek megszerzéséről a háboru ezer megpróbáltatása között sem mondott le, csak dicsérni lehet e hivatal áldozatkészségét, ha a tudomány szempontjából szinte felbecsülhetetlen kincsét érő adattárházát újra a régi köntösben bocsátja a nyilvánosság elé s tisztviselő személyzetének — úgy látszik — kifogyhatatlan rezervoárjából egyre másokat juttat szóhoz a táblázatokat megelőző tanulmányok megírásával.

A téma, melynek megoldását szerző feladatául választotta, egyike volt a legnehezebbeknek. A kiegyezés után merész ivű lendülettel előretörő Magyarországnak a gazdasági élet fegyvereivel kellett innár a harcot megvívnia az erős és gazdag Ausztriával: a passzív ellenállás helyébe a gazdaságpolitikai megfontolások léptek, a nyílt és lappangó harcok, melyek áttekintését rendkívül megnehezítette az a szoros kapcsolat, melyben Ausztriával a vámrendszer közössége folytán éltünk. Szerző munkájában igen nagy értéknek tartom, hogy bár szigoru tárgyilagosságát sehol sem téveszti szem elől, adatainak igazát elfogadva, nem habozik rámutatni arra

a mindjobban szorosabbá váló gyűrűre, melyet Magyarország gazdasági csete körül vont a monarchia másik államának fölénye.

Az essay különben (legtalálóbban így nevezhetnők szerző munkáját) a 32 évi külkereskedelmi forgalom főeredményeinek ismertetésével kezdődik s bevezetésül szerző plasztikus szavakkal vázolja azokat a nehézségeket, melyek gazdasági függetlenségünknek akadályai voltak. Szerző a rossz előfeltételek mellett meginduló evolúció útjának megítélésére a külkereskedelmi statisztikát kiváló eszköznek tartja, mely életrevalóságával gyakran a termelési statisztika szerepkörét is betölti. Nincs okunk elméletileg kétségbevonni árustatisztikánknak nagy használhatóságát; mégsem bántuk volna, ha szerző rámutat arra, hogy az adatgyűjtésnek annyira integráns részét tevő értékelés kérdése korábban korántsem lehetett annyira fejletten megoldva, mint a probléma boncolgatásának többi időszakában. Bármily okosan is latolgatja szerző a forgalom lesűrített eredményeit s beszél az árcsökkenő irányzatról, mégis figyelmet érdemel közléseinek az az adata, hogy a behozatal mennyiségének hatszoros emelkedésével szemben az értékoldalon a kétszerest éppen csak hogy meghaladó fejlődést látunk, — a kivitelnél ellenben a kétirányú számítás egyező eredményhez juttat bennünket. E fejezet további részében főleg a külkereskedelmi mérleg aktiv vagy passzív alakulásával foglalkozik s nagyon helyesen mutat rá, hogy a mérleg pozitív vagy negatív voltából még korántsem lehet következtetni termelési és forgalmi viszonyainknak kedvező vagy ellenkező irányu elváltozására. Persze az az állítás inkább csak normális körülmények között helyes, mikor a világgazdasági erők nagyjában egyensúlyban vannak. Távol áll tőlünk, hogy külkereskedelmi mérlegünknek napjainkban folyton növekvő passzivitását olyan jelenségnek tartsuk, melyért különösen kellene lelkesednünk.

Tanulmánya második szakaszában a legfontosabb termelési ágak szerepét ismerteti szerző, előbb a behozatalban, majd a kivitelben is. Nem tudom azonban, egészen helyesen jár-e el akkor, mikor ezirányú vizsgálódásait csupán az értéka adatok alapján végzi. Kétségtelen, pl. hogy az egyes iparágak termékeinek behozatalában az ártényezők különböző módon működtek közre az értékforgalom megduzzasztásában s talán megérte volna a fáradságot, ha szerző szemléltette volna — annál inkább, mert később maga is teljes mértékben méltányolja a mennyiségi adatokat — itt előjáróban is az utóbbiakat. Az árhullámozás zavaró momentuma oka egy másik észrevételnek is: az ipari termékek behozatala értékének indexszámítással való megmunkálása kissé sántikál. Szerző a textilipari behozatalt méltán helyezi importunk élére s megállapítja, hogy a gyapjuipari behozatalnak aránylag kisebb emelkedését a pamutárunknak térhódítása okozta. A valódi ok nem a magyar közgazdasági életnek szükös viszonyai voltak-e, melyek az olcsóbb áruk megvásárlását inkább tették lehetővé, mint a drágábbakét? E szakasz érdekes gondolatmenetéből még egy dolgot szeretnék felemlíteni. Szerző a lakosság sűrűségével magyarázza azt, hogy az európai iparosállamok kivétel nélkül gabonaimportáló területekké váltak, minthogy a népszaporodással a föld termelőképeségének emelkedése nem tarthat lépést. Távol áll tőlünk, hogy e részben a népesedési tan körébe tartozó vitatkozásba elegendjünk szerző magyarázatával. Nyilvánvaló azonban, hogy a termelési viszonyok ilyen alakulásában közbejárhatott a komparatív költségek tana is: a rohamosan növekvő lakosságú államok népessége az ipar erőinek megizmosodása révén kevesebb munkával tudta gyártmányai ellenében az élelmiszereket megvásárolni, mint amennyibe az magának közvetlenül került volna. Azt különben, hogy az ország gabonaimportáló képessége emelkedett-e vagy csökkent, aligha lehet megítélni az

export értékadataiból. Valójában a mindenkori termés- és exportmennyiségek szembeállításával lehetne e kérdésre világosságot deríteni.

A munka harmadik fejezetének tárgya külkereskedelmi forgalmunk, származási és rendeltetési országok szerint. Szerző a kivittel foglalkozva, részben a nyugateurópai államok merev védővámpolitikájával, részben a tengerentuli versennyel és a monarchia saját szükségleteinek emelkedésével magyarázza azt, hogy kivitelünknek egykori főcikkeiből egyre kevesebbet tudtunk a vámkülföldnek átengedni. Ez mindenestre kárunkra volt. De vajjon nem a mezőgazdasági termelés intenzitása körül volt-e az igazi ok, melyet korántsem tudtunk oly mértékben növelni, ahogyan lehetséges lett volna. E kérdés kapcsán szerző rámutat arra, hogy a behozatal terén a 32 év végén kevésbé függünk Ausztriától, mint előbb, ha nem is élezi ki azt, hogy a kivitelnél legutóbb sem tudtunk magunknak több idegen piacot szerezni, mint 3 évtizeddel korábban. Ennek árát ma fizetjük meg, mikor Magyarország a valaha külföldön vásárolt áruk árát (idejében kivitelével nem fizette meg) ma kénytelen aranyparitású összegekben kiegyenlíteni.

Szerző kiemeli, hogy Ausztria, bár a lassan megerősödő magyar ipar nyersanyagszükségletének kielégítésében fokról-fokra teret volt kénytelen engedni a nyugati és tengerentuli versenynek, az ipari készgyártmányoknál megtartotta (sőt emelte?) döntő fölényét. Külön statisztikai megvilágításra várhatna e részben az a probléma, hogy Ausztria esetleg drágán adta-e nekünk el portékáit, — a mi terményeinket olcsón kapva meg, — drágábban, mintsem a vámentesség azt indokolta volna.

Szerző odább figyelmeztet az ipari készgyártmányok vámkülföldre irányuló exportjának fokozatos emelkedésére. S ezt nem mindig véli örvedetesnek, mert szerinte többnyire csak azt mutatja, hogy a magyar gyárak itthon sem bírták a versenyt az osztrák ipartelepekkel szemben s kivitelre kényszerültek dolgozni. Részemről, különösen jelen viszonyaink mérlegetése szempontjából, nem tartom szerencsétlenségnek azt, hogy gyári vállalatok a külföldi piaccal már akkor is tudtak kapcsolatokat teremteni, amikor még Ausztriával gazdaságilag össze voltunk házasodva. A fejezet további részében az egyes államokkal lebonyolódó forgalmunk ismertetését kapjuk.

A tanulmány leghosszabb s szerintem legértékesebb része végül az egyes fontosabb áruk forgalmát ismerteti részletesen, úgy a behozatalnál, mint a kivitelnél most már mindenütt nagy súlyt helyezve a mennyiségi adatokra is, végtől-végig mintaszerű kidolgozásban. Szerző sehohsem elégszik meg az adatoknak csupán csoportosításával, mindenütt igyekszik a számok alakulásának gazdaságpolitikai rugóit is kifürkészni. Csak elismeréssel lehet adózni annak a buzgóságnak s az abból fakadó sikernek, mellyel munkájának aránylag szűk keretei között is módját tudja lelmi annak, hogy beszédesen igazolja azt, hogy a külkereskedelmi forgalom megítélésének mennyire nélkülözhetetlen eszköze a statisztika s másfelől azt, hogy a statisztika adatainak kommentálására viszont mennyire szükségeltetnek szélestagozású közgazdasági ismeretek. Különösen sikerültnek tartjuk azokat az okfejtéseit, mikor az ipari áruforgalom tárgyalásánál léptenyomon összefüggésbe hozza a nemzetközi áruesere adatait a hazai termelés állapotával, ha e részben talán a termelési adatok bővebb idézését sem bántuk volna. Éppen azért, mert a termelési szempontok az ipari áruforgalomnál ennyire előtérbe szorulnak szerző munkájában, némi kifogásként hangoztatnunk kell, hogy azokat a mezőgazdasági termelés cikkeinek forgalmánál jobbra elhanyagolta.

Az egész munka koncepciójának megítélésére (minthogy szerző

gondolatai általában oly szabatosan szövegezvék, hogy nehéz volna azokat nagy vonásokban ismertetni), kiragadunk néhány momentumot, hogy ezzel is szemléltessük szerző gondos törekvését, megmutatni azt, hogy a külkereskedelmi forgalom bonyodalmas összetételében milyen szétágazó erők gomolyítják jobbra vagy balra a forgalom adatait.

A gyarmatárak behozatalánál megemlékezik az 1906. évi brazíliai termelésről s az azt követő valórizációs akcióról. A cukorkivitel s különösen a magyar cukoripar fejlődését olyan módszerrel vizsgálja, mely a magyar cukor kivitelének részesedését a vámterület exportjában mutatja be s alkalmat nyer annak bebizonyítására, hogy a brüsszeli egyezménynek a kiviteli prémiumokat eltörlő intézkedései nem érintették súlyosan a vámkülföldre irányuló magyar kivitelt, amit exportunknak későbbi páratlan felszökkenése is igazol.

Buzakivitelünknel tüzetesen megvilágítja az amerikai buza beözönlésének, valamint a nyugaeurópai védővamos politikának jelentőségét s utal arra, hogy a 90-es évek elejétől kezdve az argentinai és ausztráliai buzának az európai piacon való megjelenése után a magyar buza ott teljesen háttérbe szorult. Nagy kérdés, hogy termelésünk erőteljes fokozása révén nem tudnánk-e esetleg pozíciónkból egyet-mást visszafoglalni. A liszt-kivitelnél érdekesen vázolja azt a harcot, melyet Nagybritannia földjén az amerikai és magyar liszt vívott meg, s melyet a nagy árkülönbözet folytán el kellett vesztenünk. A rizsbehozatalnál ékes példáját látjuk annak, hogy egy jól megválasztott iparág milyen sokat használ az ország gazdasági érdekeinek.

A szarvasmarha kivitel alakulása, mely rendszerint nagy takarmányinségek idején szokott fellendülést mutatni, szintén gondolatokat ébreszthet bennünk, ha a nyugati piacnak a gyakran szokatlan méretű magyar exporttal szemben is meg volt a felvevőképessége, az állattenyésztés érdekeinek fokozott előmozdításával a jövőben még inkább láthatjuk itt boldogulásunk utját. Juhkivitelünk ismertetésébe szerző beleszövi a francia kormány erőfeszítéseinek ismertetését a hazai, valamint az algiri és tuniszi juhtenyésztés fejlesztése érdekében. S ha másfelől hallgatólagosan benne van a munkában a sajnálkozás azon, hogy szarvasmarha-kivitelünk igazi hasznát a bécsi kereskedők fölötték le, az egykori Szerbia sertés-forgalmának hasznáról is megemlíti, hogy abban a kőbányai exportkereskedelem révén mi is részesedtünk. A nyersbőr behozatalánál szól arról a kárunkról, hogy az osztrák és német vágóhidakon levágásra került magyar szarvasmarháknak a bőreit kellett országunkba újra behozni, de arról is, hogy a magyar tenyésztők a tenyészállatok kiválasztásánál nem fordítottak kellő gondot a bőr minőségére s a nehéz talpbőrök előállítására szükséges nyersbőrök nálunk ugyszólván egyáltalában nem voltak megszerezhetők.

Behatóan tárgyalja szerző a magyar borkivitel lehanyaglását s a fa-exportnál a donga fakivitel csökkenését, mely tölgyerdőink kimerülésével függ össze. A nyers ásványolaj, valamint a finomított petroleum forgalmánál említést tesz Ausztriának kiméretlen gazdasági versenyéről. A pamut- és gyapjuforgalom megrajzolásánál pedig Magyarország és Ausztria iparának helyzetét is vázolja. A papiros-behozatal adatai mellé ismét odafüzi azt, hogy e viszonyaink mellett könnyen fejleszthető iparág reménységei miért hullottak porba a tulerős osztrák iparral szemben. A bőrfeldolgozó iparkészgyártmányainak forgalmánál viszont beszél arról, hogy közvetlenül háboru előtt a külföldi cipők előretörése milyen kellemetlen eredményeket szült a magyar cipőgyártás terén. A gépbehozatalnál megemlékezik az aratógépeknek 1906-tól kezdve észlelhető nagyobb importjáról; ennek okát a ki-

vándorlás folytán megcsökkent munkáskezekben látja, bár talán része volt benne a mezőgazdasági termelésnek géperőre való fokozatos áttérésének is.

Csupán kikapott részek ezek azokból az, említettük, tömör okfejtésekből, mely szerző kutatási módszerének legfőbb sajátossága. Talán a részletek idézésével is feltudtuk a figyelmet hívni e munkára, mely közgazdasági irodalmunknak értékes nyeresége.

Laky Dezső.

A nyereség részesedés kérdése.

Julius Lippert: Der Gewinnbeteiligungsgedanke und seine Grundlagen. Berlin, 1922, 73. l.

Helmuth Wendlandt: Die Umsatz-, Gewinn- und Kapitalbeteiligung der Arbeitnehmer im Handel und Industrie. Kritische Untersuchung des Standes der Beteiligungsfrage unter besonderer Berücksichtigung volkswirtschaftlicher, socialpolitischer und gesetzgeberischer Möglichkeiten. Berlin, 1922, VIII. és 212. l.

Werner Feilchenfeld: Die Gewinnbeteiligung der Arbeiter und Angestellten in Deutschland. Berlin, 1922. IV. és 167. l.

Dr. Albert Südekum, Staatsminister und Finanzminister a. D.: Kapital- und Gewinnbeteiligung als Grundlage planmässiger Wirtschaftsführung. Berlin, 1921, 38. l.

Számos országban forronganak a gazdasági élet átalakítására irányuló eszmék, melyek — ha nem annyira felforgatók, hogy a termelő eszközök teljes államosítására törekedjenek, — részben a termelők és fogyasztók érdekellentétét kívánják kiküszöbölni, vagy legalább, mint pld. Hamburgban, egy (ugyancsak a fogyasztási szövetkezetek érdekképviselőjét alkotó) fogyasztási kamara létesítése révén, a gyöngébbeknek tekintett fogyasztók helyzetét erősíteni és ezáltal ezen érdekellentét kiegyensúlyozása számára egészségesebb alapokat nyújtani, — részben pedig azt célozzák, hogy a termelők körén belül a tőkés vállalkozó és a dolgozó osztály érdekei összhangba jussanak. Ezen utóbbi törekvések közé tartoznak a dolgozó osztályok nyereségrészesedése, érdekében hangoztatott tervek.

Lippert fentemlített doktori értekezésében kiindul annak helyes felismeréséből, hogy gazdaság-elméletileg ezen tervek legszorosabban összefüggnek általánosságban az érték képződésére, különösen pedig a munkabért meghatározó tényezőkre vonatkozó képzetekkel. Azonban túloz valamennyire — s tanulmányainak irányítói valószínűleg didaktikai okokból befolyásolták ebben az irányban — midőn a közgazdasági dogmatörténeten végighaladva, szükségesnek látja nagyszámu oly íróval foglalkozni, kiknek tanait nem lehet összekapcsolni a nyereségrészesedési eszmével. Ennek megfelelően azonban negatív is *Lippert* megállapítása, mely szerint *oly elmélet alapján, mely mint a klasszikus iskoláé, változatlan „törvények“ útján végbemenő beszámítás révén a munkabérnek egy szükségszerűleg lemondó szerepet juttat, nyereségrészesedési tan nem alakulhat ki.* Ugyanígy megállapítja, hogy *a teljes munkahozadékra való jog szocialisztikus érvényesítési törekvésén belül sem lehet hely ezen megalkudóbb tan számára.* A nyereségrészesedési elmélet azon felfogáson alapul, hogy a munka a termelés többi tényezőjével annyira egyenjogu, hogy a munka díjazása nem állapítható meg a termelés eredményére való tekintet nélkül s hogy ilyen-

mód a munkabér nagysága — mivel a munka produktivásától függ — végeredményben független a tisztán hatalmi ösztönön nyugvó megállapításoktól. Lippert a nyereségrészesedési eszme etikai alapjaival is foglalkozik s azokat részben a patriarchalizmus gondolatában, részben pedig abban a törekvésben véli megtalálni, mely a vállalkozó- és munkásérdekellentétek kiegyenlítése által a gazdasági béke utjait kívánja egyengetni. Szerző a munka utolsó részében a nyereségrészesedési eszme és különböző gazdasági- és társadalombölcseleti rendszerek és politikai programmok viszonyát vizsgálja mélyen szántó érdekes fejtegetésekben, azonban részben itt is távol- eső kérdésekre kitérve. Ezzel szemben a nyereségrészesedés gyakorlatban megvalósult különböző alakjaival s azok tényleges elterjedésével nem foglalkozik, a törvényes szabályozási kísérleteket felsorolja ugyan, azonban — s ez komolyabb mulasztás — hiányosan: nem emlékezik meg arról például, hogy Cseh-Szlovákia a 100 munkásnál többet foglalkoztató bányá-üzemeknél törvénnyel kötelezővé tette, hogy a nyereség 10 százaléka a munkásoknak jusson; az angol fejlődést röviden megemlíti, de nem foglalkozik a Copartnership Committee's fontos intézményével; úgy látszik, arról sem tud, hogy a francia törvényhozást illetőleg az általa felemlített 1917. évi április 26-iki, a munkások nyereségrészesedését bevezetett részvénytársaságokra vonatkozó törvényen kívül az 1919. évi november 9-iki, a bányászatra vonatkozó törvény is ide vág.

Wendlandt nagy feladatot tűz ki magának: nemcsak tényeket kíván ismertetni, hanem a nyereségrészesedést oly munkarendszerként akarja méltatni, mely reális alapot képes nyújtani a munkásság részére a német alkotmányban biztosított és az üzemi tanácsokról szóló törvényben kezdeményezett társrendelkezési jog számára s kiegészítené a mai bértarifa-politikát. A nyereségrészesedés különböző neveit elég élesen és szabatosan, néha kissé fellengős szavakkal definiálja s jellegzetes példákkal illusztrálja. Ezen példáiban kitér a nem német rendszerekre is, azonban csak régebbi munkákra támaszkodva. A külföldi törvényhozás közül bővebben csak a franciát ismerteti (145. l.), részben félreismerve annak lényegét, midőn azt tőkerészesedésnek minősíti, holott az a valóságban, igaz, hogy különös formák között megvalósított tiszta nyereségrészesedés. Rendszerezésének nehezen védelmezhető különössége, hogy a nyereségrészesedés fogalmát igen távan magyarázza, olyannyira, hogy *közvetett* nyereségrészesedés címén minden az üzemek által alkotott jótékonysági intézményt s azok fenntartásának költségeit is ide foglalja. Ezt annyira túlzásba viszi, hogy a Schultheiss-Patzenhofer sörfőzde esetében még a drágasági segélyeket is a nyereségrészesedés közé sorozza be.

Feilchenfeld főcélja, hogy a Németországban fennálló vagy valaha létesített és időközben megszűnt nyereség- és tőkerészesedési rendszereket egyenként leírja, míg az általa helyesen termelési jutalmi rendszernek minősített forgalom-részesedést bevezetett üzemek közül csak néhányat ismertet példaként. Munkája hasznos s alrendszerzési kísérlete eléggé sikerült, bár felsorolása valószínűleg nem teljesen kimerítő, miután pld. a *Wendlandt* által (105. l.) felemlített Fränkische Versicherungs-A.-G. nyereségrészesedési és az ugyanezen író által (181. l.) megemlített zwickaui König Albert-Werk tőkerészesedési rendszeréről nem emlékezik meg. Ugy látszik mégis, hogy anyaggyűjlesztését rendszeresen, kérdőív alapján végezte s így adatai eléggé alkalmasak a különböző kísérletek horderejének és a munkásság hangulatára való befolyásának megítélésére és összehasonlítására. Néhol azonban kissé bírálat nélkül fogadja el a felvilágosítást adó vállalat választát, mert pl. valószínűtlen, hogy oly szűkkeblű nyereségrészesedési rendszer, mint amilyen a Manufaktur Koechlin, Baumgartner u. Cie. A.-G. lörrachi cégé.

a munkásság hangulatát kedvező irányban különösebben befolyásolhatta. *Feilchenfeld* — mint említettem, valószínűleg nem teljes — összeállítása szerint Németországban 95 nyereségrészesedési és 16 tőkerészesedési kísérlet ismeretes, előbbiekből 29, utóbbiak közül 13 áll még feenn.

Südekum munkája annak bizonyosságául szolgálhat, hogy a nyereségrészesedés eszméjéből kiindulva milyen új társadalmi szervezetekhez lehet eljutni. Egy *Treuhand-Gesellschaft Deutschland A.-G.* elnevezésű közérdekű vállalatot kíván alakítani (rövidített neve *Treuga* volna) s erre minden fennálló részvénytársaság alaptőkéjének 25 százalékát ujonnan kibocsátandó részvényekben ráruházni, a nem részvénytársasági alakban szervezett vállalatok hasznából pedig számára hasonló hányadot biztosítani. Ezen új vállalat útján a munkásság az egész közgazdaság (és nem egyes vállalatok) tőkéjében és hasznában részesedne s ezáltal elérhető volna az, — mi ma úgy tömegpszichológiai kívánság, mint gazdaságpolitikailag kívánatos eredmény, — hogy mindenki, ki a termelésben tevékeny részt vesz, a termelés növelésében tartósan érdekeltté váljék s egyuttal az egész termelés *terv-szerű* vezetésére befolyást nyerjen.

Varga István.

Az államesőd.

Dr. Carl August *Fischer*: Vom Staatsbankrott. Karlsruhe, 1. B. 1922. G. Braun — 2. kiadás, 141. l.

A munka két irányban bir jelentőséggel. Mindenekelőtt kritikailag megvilágítja az állami pénzügyek megromlásáról — az állami bankrott fogalma alá foglalható állapotról az elméletben felmerült tudományos nézeteket. Azután kifejti Németország mai pénzügyi helyzetét.

Az elméleti nézetek előadásánál a klasszikus nemzetgazdaság előtti korszak felfogásával kezdi fejtegetéseit. A merkantilisták és fiziokraták nézeteivel ismerkedünk meg, John Law rendszere és a francia forradalom aszignata gazdálkodása, David Hume, James Stuart, a németalföldi írók, Pinto, Struensee tanai fejtegettetnek. Ezen korszak véleményével szemben szerzőnk saját bírálatát közli.

Tüzetesebb tárgyalás alá veszi azután a klasszikus korszak közgazdasági íróit. Itt foglalkozik Adam Smith, Robert Malthus, David Ricardo, Jean Baptiste Say, John Stuart Mill iratainak azon részeivel, melyek a pénz megrosszabbításáról, a hitel válságáról, az inflációról és a devalvációról szólnak.

A német irodalom külön méltatásban részesül. Mindenekelőtt foglalkozik a Nebonius előtti írókkal, aztán felvonulnak Struensee, Justi, Sonnenfels. Ezek után szól Nebonius, Zachariae von Lingenthal, Esscher, Eduard Baumstock, Eusebius Lotz nézeteiről. Az osztrák állambankrott rövid történetét ismerteti, az 1811. és 1816. pátensekről Adolf Wagner bírálatát közli, felhossa Stiassny, Beer és Tebeldi nézeteit a devalvációról. Végül a St. Simonismus eszméit *Enfantin* munkája alapján ismerteti.

Ezen történetirodalmi kifejtések után szerzőnk elmondja az államesőd fogalmáról, nemeiről és következményeiről saját nézeteit. Államesődnek tekinti azt, ha az állam elvállalt adóssági kötelezettségét egészben vagy részben nem teljesíti és ez alkalommal a fizetés nem akarását a fizetés képzetelenségével palástolja. Hogy ezáltal az állam hitelezőinek jogait sérti, azt alig lehet tagadni.

Az államesőd különböző nemeit pénzesőd- és hitelcsődre osztja. A pénzesőd nemeit következően osztályozza: a) pénzrosszabbítás és pedig 1. pénzérték megnagyobbítása által, 2. a pénz fémértékének megrosszabbi-

tása által; b) papírpénzcsőd: és pedig 1. papírpénz kibocsátásával és nem valódi papírpénznek (bankjegynek) papírpénzzé nyilvánítása által, 2. a forgalomban levő papírpénz értéktelenítése által, 3. a papírpénz devalvációja és semmisnek nyilvánítása által. A papírpénz tulságos kibocsátását jellemezve, szerzőnk utal Wagner Adolf nézetére: „az elértéktelenülő papírpénzek kibocsátása adóztatási mód, mely azonban az egyes polgárt nem éri fizetési képessége arányában, ami pedig a helyes adózásnak fő kelléke“.

A hitelesődök neméit a tőketartozás, a kamattartozás és a tőke- és kamattartozás megrövidítése vagy megtagadására osztja.

Szerzőnk ugyan nem tartja szerencsésnek az államcsőd kifejezést, mert a magángazdaság és az életben szokásos csőd az állam hitel- és pénzviszonyaiban előforduló zavartól lényegesen különbözik, már csak abból a szempontból is, hogy az állammal szemben tartozásainak teljesítésére nincs végrehajtó hatalom; de jobb kifejezés hiányában továbbra is alkalmazni kell. Legtöbb esetben azonban az államcsőd fogalma alá eső állapot és helyzet inkább pénzügyi forradalomnak jelezhető.

Utolsó fejezetében szerzőnk a német pénzügyi helyzettel foglalkozik. Miután munkáját 1922. szeptember 22-én fejezte be, természetesen szörnyű állapotnak látja a német birodalom függő adósságának (a kibocsátott bankjegyek összegének) 359 milliárd márkára való emelkedését. Időközben a bankjegyforgalom 2000 milliárdon felül emelkedett és így fél év alatt oly fokra fejlődött a német pénzforradalom, melyet szerzőnk alig sejtetett.

Tervet látunk a munkában a helyzet javítására. Vissza kell térni az aranyvalutához! a jelszó. De hogyan? Nemzetközi támogatással. Mindenekelőtt le kell szállítani a 132 milliárd aranymárkában 36 év alatt fizetendő jóvátételi költséget és a békeszerződésnek a jóvátételre vonatkozó intézkedéseit meg kell változtatni. Fel kell venni egy nagy nemzetközi kölcsönt a termelés fokozására, a magánhitel megerősítésére és a pénzrendszer visszaállítására: a cél az aranyvaluta megteremtése. És habár a valuta helyreállítása csak hosszú évek során lesz lehetséges, már most meg kell tenni a kezdeményező intézkedéseket. Mihelyt lehetséges, meg kell szüntetni a papírpénz nyomását, a fedezetlen bankjegyek folytonos kibocsátását. Az adók fokozása és az államháztartás egyensúlyba hozatala mulhatatlanul szükséges. A hadikölcsön ügyének, ha mindjárt lassu, de mindenesetre megkezdendő lebonyolítása az állam hitelének a belföldön leendő megszilárdítása végett szükséges. A külföldön forgalomban levő német bankjegyek beváltására hosszulejáratu kölcsön veendő fel. Mindezen intézkedések által a márkajegyek értéke a belföldön épp úgy, mint a külföldön lassan emelkedni fog. Az aranyvaluta helyreállítására külföldön aranykölcsön lesz felveendő körülbelül 2 milliárd márka erejéig. A bankjegyek devalvációja is mulhatatlanul el lesz rendelendő. Szerzőnk nézete szerint ez a devalváció nem a papírpénz értékének leszállításában, hanem a verendő aranypénz értékének fokozásában történhet. Egyszer — és amint szerzőnk hiszi — remélhetőleg nem messze időben Németországba is bevonulását tartja az aranyvaluta, de minden esetre lényegesen magasabb pénzlábbal. (—vits.)

Titkári jelentés a Magyar Közgazdasági Társaság 1922. évi működéséről.

Az 1922. évben Társaságunk az eddiginél még fokozottabb mértékben vett részt a hazánk és a világ közgazdaságát érintő súlyos kérdések tudományos feldolgozásban; emellett nem hanyagolta el az elmélet kérdéseit sem, szem előtt tartva azt a mai zavaros állapotok között sokszor nem kellőleg érvényesülő igazságot, hogy a gyakorlat terén való minden állásfoglalás

lás végeredményben mégis több-kevesebb tudatossággal vallott elméleti szempontokból következik. Társaságunk fő feladatát éppen abban találta, hogy a közvéleményt foglalkoztató problémákat szakképzettséggel bíró tudósok és gyakorlati közgazdák hozzászólásai, vitái által pártpolitikai szempontokon felülemelkedve megvilágítsa s pártatlanul véleményező, tudományos organuma legyen gazdasági életünknek. Ezek a célok vezérelték elnökségünket és tagjainkat úgy a tudományos felolvasások, mint tanácskozmányaink rendezésében, valamint folyóiratunk a „Közgazdasági Szemle“ irányításában egyaránt.

Előadásaink sorát *Jankovich Béla* nyitotta meg január 27-én a „Világpiaci helyzet és a drágaság hazánkban“ című tanulmányával. Február 3-án *Nyulászi János* olvasott fel az „Adó és illetékügyi egyezményekről“, március 10-én *Neumann Károly* a vasuti fuvarozásra vonatkozó újabb nemzetközi értekezletekről. Április 27-i közgyűlésünkön *Matlekovits Sándor* elnökünk a nemzetgyűlés közgazdasági tevékenységét vázolta, *Szabóky Alajos* pedig 1921. évi külkereskedelmi mérlegünket ismertette. Május 8-i ülésünk tárgya *Pap Dezső* előadása volt „A nemzetközi munkaügyi szervezet működéséről“ szeptember 15-én *Berceller László* a tápszerhatástan közgazdasági vonatkozásairól, december 13-án *Surányi-Unger Tivadar* „A közgazdasági szemináriumokról“ értekezett, december 20-án pedig *Tunyogi Szücs Kálmán* „A pénzelméletek logikája és a pénzeszmény“ című tanulmányát olvasta fel.

Tanácskozmányaink közül az elsőt március 3-án tartottuk a „*pályaválasztási tanácsadásról*“. Somogyi Manó ismertette e nagy problémátömeget felölelő kérdést, az előadást követő élénk vitában nem csupán társaságunk tagjai, hanem orvosok és paedagógusok is nagy számmal vettek részt. Március 31-én „*az 1921—22. termésévre az országnak gabonával való ellátására vonatkozó intézkedések méltatása*“ került sorra, a tanácskozásban *Matlekovits Sándor* elnökünk, *Frey Kálmán*, *Stux Sándor*, *Bossányi Endre* és *Bud János* szólaltak fel. Junius 28-i ülésünk tárgya „*a gabonára szóló záloglevelek*“ kérdése volt, *Koós Zoltán* előadásában, *Eber Antal* és *Matlekovits Sándor* hozzászólásaival. Szeptember 22-én „*az indexszámok jelentőségét a munkabérek meghatározásánál*“ vitattuk meg. *Dálnoki Kovács Jenő* bevezetését hosszas és élénk vita követte tizenöt felszólalóval. Még nagyobb szabású volt az *autonóm vámtarifáról* tartott ankétünk, mely négy estét (november 15, 29 és december 8, 15) vett igénybe s alkalmat nyújtott arra, hogy úgy a különböző tudományos irányoknak, mint érdekköröknek vámpolitikánkat illető felfogásai egymással mélyreható vitában kieseréljenek. Az új vámtarifa tervezetét *Ferenczi Izsó* ismertette, a tanácskozmányon *Matlekovits Sándor* elnökünk, *Méhely Kálmán*, *Vágó József*, *Mutschenbacher Emil*, *Naményi Ernő*, *Keleti Kornél*, *Fenyő Miksa*, *Balkányi Kálmán*, *Kende Tódor* és *Székely Arthur* vettek részt.

Társaságunk 1922. évi kronikájának legkimagaslóbb eseménye azonban október 12-én elnökünk születésének 80-ik évfordulója alkalmából a M. Tud. Akadémiában rendezett *diszközgyűlésünk* volt. *Eber Antal* elnöklete alatt tudományos és gazdasági életünk kiválóságai gyűltek egybe elnökünk köszöntésére, alkotásainak méltatására. *Eber Antal* elnöki megnyitója után felolvasta *Horthy Miklós* kormányzó és *József kir.* herceg üdvözlő táviratait. Az ünnepi beszédet *György Endre* mondta. *Báró Wimmersperg Frigyes* államtitkár a miniszterelnök és ker. miniszter, *Szomjas Lajos* államtitkár a földmívelésügyi miniszter, *Tóth Lajos* államtitkár a közoktatásügyi miniszter képviselőjében, *Buday László* a Magyar Tudományos Akadémia, *Nagy Ferenc* a Tudomány Egyetem és Magyar Jogászegylet, *Heller Farkas* a Müegyetem, gróf *Teleki Pál* a Közgazdasági Egyetem, *Heinrich*

Ferenc a Budapesti Kereskedelmi Akadémia, Paikert Alajos a Külügyi Társaság nevében mondottak üdvözlő beszédeket. Matlekovits Sándor meleg-hangu beszédben köszönte meg az ünneplést s pályájának irányító eszményéről, a liberalizmusról szolt. Az ünneplés kapcsán jelentette be Éber Antal alelnökünk, hogy Matlekovits Sándor nevének megörökítésére gyűjtés útján tekintélyes alapot létesítettek, a *Matlekovits-alapítványt*, mely Társaságunk kezelésében hivatva lesz a közgazdasági tudomány fejlesztését előmozdítani.

A *Lukács György* v. b. t. t. elnöklete alatt működő *többtermelési szakosztályban* előadásokat tartottak: dr. *Legány Ödön* a nemesített vetőmag jelentőségéről, dr. *Pátkai Béla* a földhaszonbérletek emeléséről a többtermelés szempontjából. A szakosztály intencióihoz képest ezeken az előadásokon és a hozzájuk fűződő vitákon mindig részt vettek az illető érdekeltségek képviselői jelentékeny számban. A szakosztály pályázatot hirdetett a szabadforgalom előnyeit és hátrányait tárgyaló munkára. A kitűzött díjakért 4 munka pályázott, melyek elbírálása most van folyamatban.

Társaságunk kiadmánya a „Közgazdasági Szemle“ a mult évinél jóval nagyobb terjedelemben jelent meg, 8 füzet 46 iv 740 oldallal. Hogy a rendkívül drága nyomdai költségekkel meg tudunk küzdeni, azért elsősorban a Takarékpénztárak és Bankok Egyesületének tartozunk köszönettel, mely adományaival lehetővé tette lapunk fentartását és továbbfejlesztését. December folyamán szerkesztőségünkben változás állott be, amennyiben az eddigi szerkesztő, Bud János közlelmzési miniszterre neveztetvén ki, a Társaság igazgatói és a Szemle szerkesztői tisztjéről lemondott. Igazgatóválasztmányunk december 13-i ülésén jegyzőkönyvi köszönettel ismerte el Bud Jánosnak Társaságunk érdekében kifejtett buzgó működését. A Szemle szerkesztésének vezetésére felkérte *Buday László* h.-államtitkárt, műegyetemi tanárt, segédszerkesztő továbbra is *Nagy Dénes* titkár.

Társaságunk taglétszáma az elmúlt esztendőben is örvendetesen szaporodott, amiről a főpénztári jelentés ad számot. Ugyancsak e jelentés ismerteti pénzügyi helyzetünket. A számvizsgáló-bizottság jelentése és a vagyonkimutatás az előirt módon felülvizsgáltatván, kérjük az elnökség részére a felmentés megadását. Ugyancsak kérjük az 1923. évi költségvetési előirányzat elfogadását.

A főpénztárnok jelentése az 1922. évi zárszámadásokról és 1923. évi költségvetésről

Van szerencsém előterjeszteni az 1922. évre vonatkozó pénztári jelentést, zárszámadást és a Magyar Közgazdasági Társaság 1922. december 31-iki vagyonkimutatását és a Matlekovits-alapra vonatkozó jelentésemet.

A fenti jelentésekből kitünik az, hogy összvagyonunk 1922. december 31-én 43.540 koronát tett ki a mult évi 153.472 koronával szemben és így a Magyar Közgazdasági Társaság vagyona a tehertételek nagymérvű emelkedése folytán 109.932 koronával csökkent. Kitünik ebből az, hogy a tagdíjak jelenlegi összege és a mai jövedelmek mellett kiadásainkat bevételeink nem fogják fedezni és így a társaságnak újabb bevételi forrásokról kell gondoskodni. Különösen ki kell emelnem azt a körülményt, hogy az évet nem hiánnyal végeztük, első sorban annak köszönhetjük, hogy a Takarékpénztárak és Bankok Egyesülete 500.000 koronával támogatta közérdekű társulatunkat. A tagdíjak behajtását is a folyó évben a legerélyesebben szorgalmaztuk és emellett bizonyít az a tény, hogy mig az elmúlt évben 67.575 koronát tett ki a tagdíjhátralék, a folyó évben csak 41.122 koronát tesz ki. Ez a hátralék azonban vagyonnak nem igen tekinthető, mert sajnos ennek behajtása, többszöri felszólítás dacára, sem volt sikeres.

A jövő évi költségvetéselőirányzatot a következőkben van szerencsém előterjeszteni:

Bevételek:

Pénztári maradvány	26.000.—	K
Tagdíjbevételek: rendes és alapító tagdíjából	60.000.—	„
Segélyek és egyéb címeken	800.000.—	„
Kamat- és szelvényjövedelem	3.000.—	„

Kiadások:

Irodai költségek	30.000.—	„
Nyomdaköltség	600.000.—	„
Folyó kiadások	100.000.—	„
Irodai költségek	30.000.—	„

Végül megjegyzem, hogy a társaságnak 1922. december 31-én 34 alapító taggal együtt 833 tagja volt, az elmúlt évi 762 taggal szemben. Ezen tagok közül elhalálozás, kilépés miatt töröltünk 58 tagot, úgy hogy a taglétszám 1922. december 31-én tényleg 775 volt, így a tagok száma végeredményben 13-al szaporodott.

Tisztelettel kérem a jelentésnek és a beterjesztett számadásoknak szives tudomásul vételét.

Taglétszám-kimutatás.

1922. január 1-én:

Alapítótag		32	
Rendes tag:			
fővárosi tag	606		
vidéki tag	109	715	
Az alapszabályok 5., illetve			
7. §-a szerinti tag		86	év végén összesen 833
Töröltetett az év folyamán			58

Taglétszám 1922. december 31-én 775

Ebből alapítótag		34
Rendes tag:		
Fővárosi tag	611	
Vidéki tag	89	700
1922-ben belépett		41
		775
Ebből fizetett		473
Hátralékban van		282

BEVÉTEL

A „Magyar Közgazdasági Társaság“ 1922 évi zárszámadása

KIADÁS

		K.	f			K.	f
1	Pénztármaradvány 1921 dec. 31-én	130,972	—	1	Írói tiszteletdíjak	14,955	—
2	Befolyt tagsági díjak	54,640	—	2	Közzgazd. szemle nyomdaköltsége	104,413	—
3	Segélyek:			3	„ „ „	500,000	—
	Szold M. adom. K 30,000.—			4	Folyó kiadások	70,230	76
	„Tébe“ „ K 500,000.—	530,000	—	5	Irodaköltség	8,050	—
4	A Magyar Földh. int. dotációja	4,880	—		Pénztármaradvány 1922 dec. 31-én	26,040	—
5	Kamatok:						
	Folyósz. kamatjöv. K 1,140.—						
	Értékpap. szelv. jöv. K 2,056.76	3,196	76				
	Főösszeg . .	723,688	76		Főösszeg . .	723,688	76

Budapest, 1922 december hó 31-én.

Mattekovits Sándor
elnökÉber Antal
alelnökNagy Dénes
titkárGerlóczy Béla
pénztáros

Ezen zárszámadást tételenként megvizsgáltuk és a vonatkozó okmányokkal és könyvekkel összehasonlítva, helyesnek találtuk.

A számvizsgáló-bizottság:

Beck Dénes s. k.

Schóber Béla s. k.

Székely Ferenc s. k.

Zsengery Manó s. k.

VAGYON

A „Magyar Közgazdasági Társaság“ 1922 december 31-i vagyonkimutatása

TEHER

		K.	f			K.	f
1	Pénztári maradv. 1922 dec. 31-én	26,040	—	1	Hátralék tartalék	41,122	—
	Értékpapírok:			2	Egyleti vagyon	43,540	—
	Magy. Tkpt. Kzp. Bkja						
	záloglevél à K 100.— K 10,000						
	n. é. 25,000.— 6 ⁰ / ₀ -os						
2	hadikölcsön à K 30.— K 7,500	17,500	—				
3	Hátralékos tandíj	41,122	—				
	Főösszeg . .	84,662	—		Főösszeg . .	84,662	—

Budapest, 1922 december hó 31-én.

Mattekovits Sándor
elnökÉber Antal
alelnökNagy Dénes
titkárGerlóczy Béla
pénztáros

Ezen vagyonkimutatást tételenként megvizsgáltuk és a vonatkozó okmányokkal és könyvekkel összehasonlítva, helyesnek találtuk.

A számvizsgáló-bizottság:

Beck Dénes s. k.

Schóber Béla s. k.

Székely Ferenc s. k.

Zsengery Manó s. k.

BEVÉTEL

A „Matlekovits alapítvány” 1922 december 31-i zárszámadása

KIADÁS

		K	f			K	f
1	Bofolyt alapítványi összeg . . .	1.455,000	—	1	Értékpapír vétel	1.708.007	—
2	Eladott elővételi jogokért . . .	2,479	50	2	Költségek és kamatok	8.527	50
3	Kamat	1,555	—				
4	Hiány	257,500	—				
		1.716,534	50			1.716.534	50

Budapest, 1922 december hó 31-én.

Matlekovits Sándor
elnökÉber Antal
alelnökNagy Dénes
titkárGerlőczy Béla
pénztáros

Ezen zárszámadást tételenként megvizsgáltuk és a vonatkozó okmányokkal és könyvekkel összehasonlítva, helyesnek találtuk.

A számvizsgáló-bizottság:

Beck Dénes s. k.

Schóber Béla s. k.

Székely Ferenc s. k.

Zsengery Manó s. k.

VÁGYON

A „Matlekovits alapítvány” 1922 december 31-i vagyonkimutatása

TEHEI

		K	f			K	f
1	Értékpapírok:			1	Tartozás a számlán	257,500	—
	500 db Magy. Olasz Bk á 620	310,000	—	2	Tiszta vagyon	1.732,300	—
	75 „ „ Hitel „ 10,200	765,000	—				
	187 „ Leszámitoló „ 1,900	355,300	—				
	13 „ Kereskedelmi „ 24,000	312,000	—				
	45 „ Hazai „ 5,500	247,500	—				
		1.989,800	—			1.989,800	—

Budapest, 1922 december hó 31-én.

Matlekovits Sándor
elnökÉber Antal
alelnökNagy Dénes
titkárGerlőczy Béla
pénztáros

Ezen vagyonkimutatást tételenként megvizsgáltuk és a vonatkozó okmányokkal és könyvekkel összehasonlítva, helyesnek találtuk.

A számvizsgáló-bizottság:

Beck Dénes s. k.

Schóber Béla s. k.

Székely Ferenc s. k.

Zsengery Manó s. k.

Magyar Közgazdasági Társaság.*Felolvasó-ülések.*

Április 12-én *Weis István* min. oszt. tanácsos, Matlekovits Sándor elnöklete mellett adott elő „A gazdaságosság elve a közigazgatásban“ címen A nagyszámu közönség soraiban ott voltak, Bud János, György Endre, Petrichevich-Horváth Emil, Pap Dezső, Pap Géza, Exner Kornél, Bárczy Dezső, Nagy Árpád, Neumann Károly, Büttner Miklós, Németh Károly, Osváth László, Nagy Géza, Lengyel Ervin, Csizik Béla stb.

Igazgató-választmányi ülés.

Április 12-én Matlekovits Sándor elnöklésével igazgató-választmányunk ülésezett. Jelen voltak: Éber Antal elnök, Bud János, György Erdre, Pap Dezső, Balás Károly, Buday László, Neumann Károly, Fellner Frigyes, Heller Farkas, Mutschenbacher Emil, Kovács Rezső, Nagy Dénes. Elnök előterjesztésére elhatározták, hogy az 1923. évi rendes közgyűlés május 10 d. e. 1/2 12 órakor lesz a Kereskedelmi és Iparkamara disztermében. Azután a Matlekovits-alapítvány kezelő bizottsága előterjesztette, hogy az alapítvány kamataiból a 1923-i esztendőre pályázatot tüz ki a következő címmel: *Az állami üzemek fentartandók-e Magyarországon?* A pályanyertes munka jutalma 15 mm. buza ellenértéke. A pályázat határnapja 1923. dec. 30. Végül az elnök ismertette a legközelebb tartandó előadó és tanácskozó ülések programját. Új tagokul felvétettek: Dr. Vajda Ákos, a Pénzüntézet K. P. igazgatója, Tóth Jenő h. államtitkár, dr. Meszlényi Emil min. s. titkár, dr. Asztalos József min. o. tanácsos, dr. Pap László min. s. fogalmazó, dr. Surányi-Unger Tivadar lapszerkesztő, dr. Kepes Ernő tanár, dr. Bacsinszky Vladimir nyug. boszniai-hercegovinai tart. osztályfőnök, Mérő Nándor banktisztviselő, Thoma Lajos min. műsz. tanácsos, a Magyarországi Szociáldemokrata Párt Parlamenti Frakció titkársága.

Többtermelési szakosztály.

Április 8-án *Nyulászi János* tartott előadást „A bankok és a többtermelés“ címen. A nagyszámu közönség soraiban ott voltak Matlekovits Sándor, Lukács György, Exner Kornél, Windisch Hermann, Mattyasovszky Miklós, Székely Ferenc, Sebesta Kolos, Bárczy Dezső, Kresz Károly, Kleindin Székely Ferenc, Sebesta Kolos, Bérczy Dezső, Kresz Károly, Kleindin Hugó, Görög Frigyes, Gulácsy Dezső, Kuthy Árpád, Ecsery Lajos, Szőke Jenő, Doroghy Kálmán, Csizik Béla, Popper József stb. Az élénk tetszéssel fogadott előadáshoz hozzászóltak Windisch Hermann, Székely Ferenc, Matlekovits Sándor és Popper József.

Pályadíjat nyert brosúra-tervezetek.

Többtermelési Szakosztályunk meg akarja iratni „A szabad forgalom előnyei és hátrányai, valamint ez utóbbiak kiküszöbölésének módja“ című munkát. E célból nemrég nyilvános pályázat útján rövid tervezeteket kért, melyek elbírálása dr. *Vadnay Tibor* min. tanácsos elnöklete alatt a mult héten történt. A három legjobb, ennél fogva jutalomdíjas tervezet szerzői: *Zelovich László* müegyetemi tanársegéd, dr. *Neubauer Gyula* pénzügyi titkár és *Trettina Jenő*. Hogy ki kap megbízást a munka kidolgozására nézve, erről a nevezett szakosztály választmánya legközelebb fog dönten.

Ujabbán megjelent könyvek.

1. *Buday László: A statisztika elmélete és története.* Budapest, 1923. 220 l. Németh József kiadása. Alapár 8 K.
2. *Buday László: Magyarország küzdelmes évei.* A megcsontított Magyarország újra dolgozott második kiadása. Budapest 1923. 224 l. A szerző kiadása. Alapár 8 K.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás

Magyarország.

1923. évi XV. t.-c. a sütőipari munkának szabályozásáról.

Az éjjeli munkát a sütőiparban eddig a kormánynak kivételes hatalmon alapuló rendelete tilalmazta. Egyrészt a kivételes hatalom megszüntetése, másrészt a sütőipar sajátos természete miatt szükséges volt, hogy a munkásvédelmet ebben az iparágban külön törvény szabályozza. A törvény tiltja, hogy a hatálya alá eső üzemekben 14 évesnél fiatalabb gyermeket alkalmazzanak munkára; a 18 éven aluliak foglalkoztatását pedig orvosi vizsgálatához köti.

Meggátolja, hogy az önmagában is nehéz, veszélyes hőmérsékletben folyó sütőipari munka tulnyomólag éjjel s tulhosszu foglalkozási idő mellett folytattassék. A munkának esti 9 és reggeli 4, Budapesten és környékén esti 9 és reggeli 5 óra közt szünetelnie kell. A kováskészítés azonban 1 órával előbb megkezdhető. A begyújtás és fűtés sincs korlátozva, de végzésére nem lehet a sütésnél foglalkozó munkást alkalmazni.

A napi munka befejezése után az alkalmazottnak legalább 11 órai pihenőt kell biztosítani.

A törvény felhatalmazza a kereskedelemügyi minisztert, hogy a fenti általános rendelkezésekkel szemben több kivételes intézkedést tehessen. E. D.

1923. évi XVI. t.-c. az éjjeli ipari munka korlátozásáról.

Egyes iparokban a munkaadók teljesen indokolatlanul és szükségtelenül foglalkoztatják a munkásokat éjjel; leginkább csak azért, hogy készítményeiket, áruikat a versenytársnál korábban juttathassák a fogyasztó közönséghez. A szociális jelentőségű törvény meg akarja akadályozni, a munkások felesleges éjjeli munkával való terhelését. Azok az iparágak, amelyek az éjjeli munkát nem nélkülözhetik, kimerítő felsorolással el nem különíthetők azoktól, amelyeknél az éjjeli munkáltatás elkerülhető s a taxatív felsorolás a fejlődő ipari élettel nem számoló kötöttséget jelentene. A törvény ezért a kereskedelemügyi minisztert hatalmazza fel az éjjeli munka tilalmát részletesen szabályozó rendelet kiadására. A kereskedelemügyi miniszter eltilthatja a munka végzését az esti 8 órától reggel 6 óráig terjedő időben olyan foglalkozási ágakban, melyekben az üzem természete vagy valamely általános gazdasági érdek, avagy más közérdek az éjjeli munkát multhatatlanul szükségessé nem teszi. A miniszter a rendelet kiadása előtt az érdek-képviselőket meghallgatja. E. D.

Csehszlovákia.

Törvényjavaslat készül, mely tiltja az áruk olyan megjelölését, amely az áru eredetét (termelés helyét) illetőleg megtévesztő lehet. Bizonyos árufajtáknál a származás helyének feltüntetése rendeletileg kötelezővé tehető.

A cseh-szlovák kormány törvényjavaslatot dolgozott ki a tisztességtelen versenyről. A javaslat nem határozza meg az egyes eseteket, melyek a tisztességtelen verseny tényálladékát kimerítik, hanem általános meghatározást ad. Kimondja, hogy mindenki, aki gazdasági verseny céljából jó erkölcsöt sértő módon jár el, javakat, árukat vagy gazdasági értékű teljesítményeket gazdasági értékükben csökkent, a tisztességtelen verseny fogalma alá eső cselekményt követ el, melynek következményeit viselnie kell. Azt, hogy a konkrét esetek tényleg a tisztességtelen verseny fogalma alá esnek, az egyes kereskedelmi és iparkamaráknál felállítandó szaktanácsok döntenek el szabad mérlegelés alapján. Ha a tisztességtelen verseny a konkrét esetre vonatkozóan megállapítást nyert, a véleményt másodfokon a politikai hatóságnak kell felterjeszteni. Ez jogi szempontból vizsgálja felül a szaktanács véleményét, s ítéletét végrehajtás céljából közli az elsőfoku szaktanáccsal. Az ítélet a szóban levő cselekmény elkövetőjét iparjogi hátrányokkal sújtja s a felmerült költségek megfizetésére kötelezi.

Elkészült a fogyasztók kamaráinak felállítását célzó törvényjavaslat. A javaslat az önállóan nem termelő; sem kereskedést nem űző fogyasztók állandó ellátása, továbbá a munka értékelése, a termelés megkönnyítése, a dolgozók védelme, a munka és fogyasztás közti harmónia biztosítása céljából, tehát a fogyasztók és munkások érdekképviseleteként megyei, országos és birodalmi fogyasztó- és munka-kamarák létesítését tervezi, külön-külön osztállyal a fogyasztás és a munka számára. A kamarai tagság minden nem önállóan dolgozónak kötelessége nemre való tekintet nélkül. A kamara a két osztálybizottságból, az iroda- és a vezető hivatalnokokból áll. A bizottsági tagokat érdekcsoportonként választják.

Jugoszlávia.

Állami bankhivatal és Nemzetközi hivatal felállítását tervezik. Előbbinek feladata lesz a külföldi tőzsdék figyelemmel kísérése s a dinár-árfolyam kedvező alakulása érdekében szükséges intézkedések megtétele, utóbbié a külföld informálása az ország gazdasági és pénzügyi viszonyairól. — A valuták és devizák szabad forgalmát a törvény felhatalmazása alapján kiadott pénzügyminiszteri rendelet korlátozza.

Románia.

Az új területrészekkel négy új jogrendszer: a magyar, osztiák, orosz és bulgár kapcsolódott be az anyaország jogrendjébe. Az országnak még közjoga sem egységes; az egységesítésen — az új alkotmányon — parlamenti bizottság dolgozik. A büntető- és magánjog terén teljes a khaosz. A kereskedelmi jog országrészek szerinti eltérése a gazdasági életet károsan befolyásolja. Egy új kormányrendelet a részvénytársaságok alapítását és tőkeemelését Erdélyben és a Pánságban kormányengedélyhez köti, holott Románia többi részében, Bukovina kivételével, a normatív rendszer van érvényben. Nagy bizonytalanság uralkodik a váltójogban is. — Az új jövedelmi adótörvény állampolgárságra való tekintet nélkül adó alá von mindenkit, aki Romániában valamely jövedelmet élvez. A reform a jövedelem 6 forrását különbözteti meg (föld, épület, ingóság, ipar, kereskedés, bér, szabad- és egyéb foglalkozás.)

A lei-árfolyam hanyatlása folytán a pénzügyminiszter a Nemzeti Bankkal

egyetértésben törvényjavaslatot dolgozott ki a devizaforgalom korlátozásáról. E szerint devizák csak a tőzsdén s az erre külön feljogosított bankoknál, kereskedelmi társaságoknál és cégeknél képezhetik adás-vétel tárgyát. A jogositványok odajuttatását a kereskedelmi kamarákba bekapcsolt ellenőrző hivatalok végzik. A feljogosított vállalatok spekulációs devizaüzleteket le nem bonyolíthatnak és kötelesek az ellenőrző hivataloknak naponta bemutatni az elintézt devizaüzletek jegyzékét. Az ellenőrző hivataloknak s ezek kiküldöttjeinek bármikor joguk van az üzleti könyvekbe betekinteni.

Az ipar- és kereskedelmi miniszter javaslatára öt évi időtartamra minden deviza- és értéktőzsde messzemenő felügyeleti joggal felruházott kormánybiztost kap.

A pénzügyminiszter elrendelte, hogy az erdélyi kormány 1919. évi 5%-os kölcsöne, mely 1923. február hó 1-én esedékes volt, 5%-os belsőkölcsonné változtassék.

A vámoknak aranyértékben való beszédésére vonatkozó törvény annak az elvnek megállapítása mellett, hogy a vámok aranyparitásban fizetendők, kimondja, hogy a tarifa vámtételeit egyelőre aranyértékük felénél kisebb összegre kell leszállítani, még pedig, lei-ben, az eredeti vámtételek ötszörösére.

Olaszország.

A kormány revízió alá veszi a kereskedelmi törvényt, különösen a kereskedelmi társaságokra vonatkozó szabályokat akarják reformálni.

A csekkek elvesztése vagy eltulajdonítása folytán beálló károk meggátlására és így a forgalom biztonságának fokozására, angol mintára, meg akarják honosítani a „crossed cheques“, illetőleg a „non negotiable“ csekkek intézményét. Az ilyen csekkek csak bank útján volnának beválthatók, illetőleg csak a rendeltetésesnek fizettetnének ki. Az ilyen csekkeknek csupán az a hátrányuk és a bankok épen ezért idegenkednek a tervtől, hogy azokat, miután nem girálhatók és így nem forgalomképesek, igen rövid időn belül nyujtanák be beváltásra.

Németország.

Törvényjavaslat készül a banktitok visszaállításáról. Az a kényszer, hogy a bankok ügyfeleikről lajstromot nyujtsanak be a hatóságnak, meg fog szünni és ezáltal a bankok felvilágosítás adási kötelezettsége lényegesen korlátozódni fog.

Lengyelország.

Az új nyersolajtörvény tervezete a nyersolajforrásokat meghagyja magántulajdonban, az államnak azonban joga van a kitermelt nyersolajat piaci átlagáron a tulajdonostól igénybevenni. — A devizaforgalom korlátozásáról törvény alapján kibocsátott pénzügyminiszteri rendelet jelent meg.

A pénzügyminisztérium költségvetési osztálya törvényjavaslatot dolgozott ki az állami pénzügyek rendbehozatalára, mely a költségvetési egyensúly helyreállítását három éven bevül, 1925. végéig akarja megvalósítani. Megállapítja azokat az alapelveket, melyeken e három év költségvetésének kell felépülni. Intézkedik az állami hivatalok és tisztviselők létszám-apolásáról, csökkenti az állam beavatkozását az autonóm közigazgatás szerveinél. Az állami bevételeket illető alapelve az, hogy az adótételeket a háboru előtti nivón kell tartani. E. D.—P. L.

Franciaország.

A jövedelemtitkolást a francia kormány oly módon akarja lehetlenné tenni, illetőleg szűkebb keretek közé szorítani, hogy törvényt hozat, amely sze-

rint minden osztalék-, kamat- és egyéb jövedelem csak úgy legyen felvehető, ha azt egy a kedvezményezett tulajdonában lévő erre a célra szolgáló füzetbe (Carnet de coupons) bevezetik. Ezt a füzetet azután az adóhatóságoknak kívánságára be kell mutatni.

Állami költségvetések és zárszámadások.

Magyarország 1922—23. évi költségvetése.

Az 1922—23. évi költségvetés mérlege összehasonlítva az 1921—22. évi költségvetéssel a következő:

	1922—23. évi előirányzat	1921—22. évi költségvetés	1922—23. évre több	kevesebb
	k o r o n á k b a n		az 1921—22. évinél	
<i>I. Állami budget:</i>				
Rendes kiadások	67.377,415.500	12.316.146.255	55.061.269.245	
Rendkívüli kiadások:				
Átmeneti kiadások	44.625,556.200	5.505,291.592	39.120,264.608	
Beruházások	6.420,685.000	394,700.000	6.025,985.000	
I. összes kiadás	118.423,656.700	18.216,137.847	100.207,518.853	
Rendes bevételek	98.939,782.000	12.390,235.170	86.549,546.830	
Rendkívüli bevételek	4.108,563.200	1.784,513.047	2.324,050.153	
I. összes bevétel	103.048,345.200	14.174,748.217	88.873,596.893	
<i>II. Állami üzemek:</i>				
Rendes kiadások	57.027,768.000	6.829,488.126	50.198,279.874	
Rendkívüli kiadások:				
Átmeneti kiadások		3.000.000		3.000.000
Beruházások	18.003,900.000	1.735,132.000	16.268,768.000	
II. összes kiadás	75.031,668.000	8.567,620.126	66.467,047.874	3.000.000
			66.464,047.874	
Rendes bevételek	49.754,089.000	5.987,683.285	43.766,405.715	
Rendkívüli bevételek		153,012.000		153,012.000
II. összes bevétel	49.754,089.000	6.140,695.285	43.766,405.715	153,012.000
			43.613,393.715	
<i>III. Összefoglalás:</i>				
I—II. a. összes bevétel	152.802,434.200	20.315,443.502	132.486,990.698	
I—II. a. összes kiadás	193.455,324.700	26.783,757.973	166.671,566.727	
Hiány mindössze	40.652,890.500	6.468,314.471	34.184,576.029	

A hiány tehát az 1922—23. évi előirányzat szerint 40'65 milliárd korona, amiből 15'37 milliárd a közigazgatásra, 25'28 milliárd korona pedig az állami üzemekre esik.

Az 1922—23. évi előirányzat szerint az egyenes adókból befolyó bevételek összege 19·2 milliárd korona (az 1921—22. évi költségvetés szerint 1·25 milliárd), a forgalmi adókból és illetékekből eredő bevételek összege 36 milliárd korona (1921—22-ben 3·15 milliárd), fogyasztás és italdókból 10·9 milliárd (1921—22-ben 2·6 milliárd) folyik be, a határvámjödvedék tétele 9·2 milliárd koronával (1921—22-ben 1·4 milliárd), a dohányjödvedék 10·7 milliárddal (2·16 milliárd K), az egyéb állami jödvedékek pedig 1·23 milliárddal (683 millió K) szerepelnek.

Az egyenes adók tételei a következők az 1922—23. évi előirányzat adatai alapján (zárójelben az 1921—22. évi költségvetés adatai vannak feltüntetve): földadó 10 milliárd korona (260 millió K), házaó 600 millió (135 millió K), társulati adó 400 millió (60 millió K), jödvedelmi és vagyonaó 8 milliárd (750 millió K), tókekamataó 100 millió (18 millió), hadinyereség adó 400 millió K (900 millió K).

A forgalmi adók és illetékek közül kiemelkedők: általános forgalmi adó 18 milliárd koronányi tétellel (950 millió), állatforgalmi adó 2 milliárd (500 millió), cukorrépa forgalmi adó 100 millió (50 millió), értékpapirforgalmi adó 2 milliárd (250 millió), fényüzési forgalmi adó 1·2 milliárd (200 millió), vasuti szállítási adó 2·9 milliárd (80 millió), vasuti hadi adó 7·7 milliárd (120 millió), az illetékekből befolyó bevételek tétele 2 milliárd K (1 milliárd), aminek éppen a fele az okirati illetékekre esik.

Főbb fogyasztási adók: szeszaó 4·9 milliárd K (1 milliárd), amiből 4·86 milliárd a kincstári részesedés tételére esik, soraó 112 millió (96 millió), cukoraó 4·7 milliárd (1 milliárd), ebből kincstári részesedés 4·63 milliárd K), ásványolajaó 395 millió (150 millió), bortermelési adó 200 millió (82 millió), gyujtószer adó 412 millió (112 millió), szivarkahüvely- és szivarkapapiraó 120 millió (70 millió).

A határvámjödvedékek 9·2 milliárd koronányi (1921—22-ben 1·4 milliárd) tételéből 5 milliárd (1·4 milliárd) esik a behozatali váमितételekre, 3·16 milliárd (20 millió K) pedig a kiviteli illetékekre.

Az üzemek költségvetésében a legnagyobb tétellel az Államvasut szerepel: a rendes kiadások összege 43·7 milliárd, a bevételek 33·2 milliárd korona; az összes beruházások 18 milliárdnyi összegéből 16·3 milliárd esik az államvasutakra. 800 millió a posta, távirda és távbeszélőre, 794 millió korona pedig az állami vasgyárakra.

Az államadósságok kamatai 25·8 milliárd koronával szerepelnek az előirányzatban. Ebből 19·2 milliárd háboru előtti adósságokra, 1·2 milliárd a háboru alattiakra, 1·06 milliárd pedig a háboru utániakra esik. Jelentős tétellel szerepelnek a költségvetésben a szövetségközi bizottság költségei (450 millió K), jövátéleti szolgáltatások címén 4·5 milliárd korona állittatott be az előirányzatba.

A hatósági ellátásban részesülő egyének és a természetbeni ellátást élvező közalakalmazottak ellátmányának összevont tétele 36 milliárd korona, ebből azonban a közalakalmazottak természetbeni ellátmányára csak 12 milliárd korona esik.

Megjegyzendő azonban, hogy mindezek a tételek a 0·23-as korona árfolyam mellett készült előirányzat nem végleges adatai.

(Th. L.)

Ausztria.

Az 1923. évi deficit 235 milliárd, amelynek tulnyomó része a vasutak deficitjére esik. Az összes bevételek a szanálási program előtt készült költségvetéssel szemben 10·9% emelkedést, míg a kiadások 42·7% csökkenést mutatnak. A költségvetés összege 589 millió aranykoronával szemben 575 millió, a deficit 220 millió aranykoronával szemben 162 millió. Ausztria összes államadóssága 15·5 billió papirkoronát tesz.

Olaszország.

Az 1923—1924 évi költségvetésben 21,929 millió lira kiadás mellett 18.341 millió lira bevétel van előirányozva, de valószínűnek tartják, hogy a költségvetési hiány még az előirányzott deficitnél is nagyobb lesz.

Svájc pénzügyi helyzete.

(I. D. Ll.*) A szövetségi tanács 1922. november hó 15-én terjesztette be az 1923. évi költségvetési előirányzatot. Alábbi táblázat érdekes összehasonlítást nyújtja az 1913. és 1918—1921. évek zárszámadásainak, valamint az 1922. és 1923. évek előirányzatának:

Év	Zárszámadás					Előirányzat	
	1913	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Bevételek	187	222	287	344	381	422	426
Kiadások	192	284	383	443	508	522	510
Kiadási többlet	—5	—62	—96	—99	—127	—100	—84

Az 1923. évi előirányzat szerint a kiadások tétele (509,600.000 millió frank) minden igyekezet ellenére alig kevesebb az előző év adatánál. Nagyobb megtakarítások csak a katonaság és a posta, távirda és távbeszélő tételeinél észlelhetők.

(Th. L.)

Állami- és egyéb kölcsönök.

Ausztria.

A belső kölcsön összesen 4 millió dollárt, azaz 280 milliárd osztrák koronát eredményezett.

A népszövetségi kölcsön folyósításáig az állambáztartási deficit fedezésére 3½ millió font sterling összegű ideiglenes kölcsönt bocsátottak ki, amelyet a népszövetségi kölcsön kvótáinak megfelelően az egyes államok garantáltak. A kölcsön kibocsátása sikerrel járt, amit az a körülmény is mutat, hogy a kölcsönt Londonban ¼%-kal pari fölött jegyezték. Az interimhitel formailag kamatmentes, de a kibocsátási árfolyam a 93% ugy, hogy végeredményben a kamatozás 7%.

Németország.

A Rajna—Majna—Duna rt. vízművei kiépítésének céljára 6 millió dollár kölcsönt bocsátanak ki a birodalom és Bajorország garanciájával.

Miután Németországban a nem márkaértékre, hanem gazdasági javakra szóló u. n. értékálló kölcsönök kibocsátása sikerrel járt, sőt maga a birodalom is szakított a papírmárkavalutával és dollárkölcsönt bocsátott ki, felmerült a terv, hogy az értékállóság elvét tovább alkalmazva a gazdasági élet mind szélesebb rétegeit kimélik meg a papírpénz vásárlóértékének folytonos és káros ingadozásaitól. Ebben az irányban konkrét kísérletek is történtek. Egy kerületi takarékpénztár volt az első, amely buzaértékre szóló betéteket fogadott el és ennek példájára a takarékpénztárak szövetsége is elhatározta értékálló betétek elfogadását. A gyárpar érdekképviselője még tovább ment és egyenesen a fiktív aranyvaluta bevezetését ajánlotta oly formában, hogy a bankok aranymárkában nyitnának számlákat, amelyeknél a befizetés és kifizetés a dollárárfolyam alapján számítva papírmárkában történne, átutalás és kamatoztatás azonban aranymárkában volna eszközözlendő. A bankok foglalkoztak is a kérdéssel, de a javaslatot elvetették azzal az indokolással, hogy az aranymárkában vezetett számlákat nekik fedezniük kellene, a fedezet kérdését pedig csupán dollárvásárlással lehetne megoldani, amit viszont nem tartanak kívánatosnak.

*) I. D. Ll. = Internationaler Donau Lloyd.

Lengyelország.

A Németországban megfigyelt fejlődés tapasztalatait leszűrve, Lengyelország is hozzákezd a valutának legalább elvben való szanálásához és előkészíti az aranyvalutára való átmenetet. A lengyel postatakarékpénztár aranyforintban számlákat nyit, a kormány pedig elhatározta 50 millió aranyforint összegű kincstárjegy kibocsátását.

Anglia.

Anglia rendezte Amerikával szemben fennálló függő tartozását. A tartozás összegét 4.604 millió dollárban állapították meg, amely 62 év alatt lesz törlesztendő. A kamatozás 1933-ig 3%, azontul 3½% lesz. Törlesztés évi ½%.

Jegybankügy.**Csehszlovákia.**

Előkészületek folynak a csehszlovák jegybank felállítására. Az alaptőkét 75 millió aranyegységre tervezik, de még nem választottak egységet. Az alaptőkére való befizetés aranyban, nemes-devizákban vagy cseh-koronában lesz eszközlendő. A törvényhozás már tárgyalja az aranypénz (dukát) veretéséről szóló javaslatot.

Ausztria.

Az Osztrák Nemzeti Bank első kimutatása 4,053 milliárd osztrák korona jegyforgalom mellett — 1 arany korona = 12.834 papirkorona alapon számítva — 1.195 milliárd osztrák korona értékű aranyfedezetet tüntetett fel, úgy ahogy az az 26,7% volt.

Svájc.

A Svájci Nemzeti Bank (Schweizerische Nationalbank) 1922 évi nyeresége az 1921. évi 9,1 millió frankkal szemben 7,6 millió frank volt. Az 1922. évi átlagos jegyforgalom 817,6 millió frank (1921. évben 925,1 millió frank, az átlagos ércfedezet 78,71% (1921. évben 72,9%) volt.

Franciaország.

A Francia jegybank (Banque de France) közgyűlése az 1922. évi osztalékot 280 frankban állapította meg. A leszámítolási üzlet a múlt évben a váltók számában 44%-os, azok értékében 10%-os emelkedést ért el. A pénztárforgalom 1,344 milliárd frankot tett ki, amely összegből 1,148 milliárd átutalásra esik. Az állam tartozása a banknál 1922. évben 24.600 millió frankról 23.600 millió frankra csökkent.

Szovjetország.

A szovjetkormány aranypénzt veret.

Földbirtokrendezés.**Magyarország.**

Az Országos Földbirtokrendező Biróság 1921. évi június hó 20. napján megkezdett működése következtében 1923. évi március hó 31-ig keletkezett 45352 házhely; törpe- és kisbirtokra pedig feloszlott 181302 kat. hold 998 négyszögöl; ezenfelül kishaszonbérletek alakítására átvétetett 242 községben 54195 kat. hold 810 négyszögöl.

Ennek az eredménynek a részletezése a következő: kiadatott házhelyrendezés során házhely 849 községben 31893 egyén részére 8459 hat. hold 335 négyszögöl területtel.

Földhöz juttatás végett megváltási eljárás megindítását kérték 2965 községben. A megváltási eljárás lefolytatására az Országos Földbirtokrendező Biróság bírót küldött ki 2790 községre.

A megváltást az Országos Földbirtokrendező Biróság kimondotta 424 községben 113808 kat. hold 44 négyszögöl területre. Ebből alakult 117 közös legelő, 37599 törpe és kisbirtok, 13459 házhely.

Ezenfelül elővásárlási jogát gyakorolta az Országos Földbirtokrendező Biróság 75 esetben 10928 kat. hold 540 négyszögöl területre. Továbbá ingatlant eldaraboltak 224 esetben 48107 kat. hold 79 négyszögöl területtel. Ebből 24416 kat. hold eldarabolása folytán földhöz jutott 6123 egyén.

Mezőgazdasági termelés.

A világ komlótermelése az 1921. és 1922. években.

(W. St.) A világ legfontosabb komlótermelő államainak 1922. évi komlótermése lényegesen kedvezőbb az 1921. évi termés eredményeinél. A bevetett terület adata általában nem növekedett meg nagyobb mértékben, mégis az 1922. évi termés becsléseredményei lényeges növekvésről számolnak be. Az 1914. év adataival szemben azonban a legfontosabb európai komlótermelő államokban még mindig visszaesés mutatkozik. A világ 1914., valamint 1921. és 1922. évi komlótermése a következő:

Világrész, ill. államok	Bevetett terület (1000 ha)			Terméseredmény (1000 mm.)		
	1914	1921	1922	1914	1921	1922
Európa	66.2	35.4	36.4	686.4	222.4	356.0
Ebből: Németország	27.7	11.3	12.1	232.4	32.2	62.2
Belgium	2.5	1.5	1.6	—	16.9	18.8
Anglia	14.8	10.2	10.7	257.7	113.8	152.9
Franciaország	2.7	4.4	4.2	31.9	30.1	40.3
Jugoszlávia	—	—	—	—	—	14.5
Ausztria	18.5	0.1	—	164.4	0.4	—
Lengyelország	—	—	—	—	—	16.3
Cseh-Szlovákia	—	7.7	7.8	—	29.0	51.0
Magyarország	—	0.2	—	—	—	—
Északamerika	—	11.3	8.9	—	132.2	120.3
Ebből: Kanada	—	—	—	—	—	2.8
Egyes. Államok	—	11.3	8.9	—	132.2	117.5
Ausztrália	—	—	—	—	—	7.0

A világ 1922. évi komlótermése (Ausztria és Magyarország nélkül) becslés szerint 483.300 métermázsa, míg az előző évben (Magyarország, Lengyelország, Jugoszlávia, Kanada és Ausztrália nélkül) csak 354.600 métermázst tett ki. A termés valószínűleg fedezni fogja az 1922--1923. idény szükségletét (kb. 475.000—500.000 q), annál is inkább, minthogy Angliában mintegy 150—200.000 'qu-nyi komlókészlet van még raktáron.

Az 1922. évi németországi komlótermés becsléseredménye (62.161 q) 93%-kal nagyobb az 1921. évinél; igaz azonban, hogy 1878. óta az 1918. évi rossz

komlóaratástól eltekintve, az 1921. évi termés képviseli a minimumot. Az egy hektárra eső átlagtermés 5.2 q. A bevetett terület némileg nagyobb az előző évinél, még mindig azonban 46%-kal kisebb a békeévek vetésterületénél. Az 1922. évi német komlótermés főbb eredményei a következők:

Állam, országrész	Bevetett terület (ha)	A termés becslés- eredménye (mm.-ban)	Átlagos termés (mm.-ban)
Poroszország	73	308	4.2
Bajorország	10.341	50.345	4.9
Württemberg	1.308	9.721	7.4
Baden	267	1.657	6.2
Németország egyéb részei	25	130	—
Német birodalom (1922)	12.014	62.161	5.2
„ „ (1921)	11.279	32.194	2.9

Az 1922. évi aratásnál 81%-a esik tehát Bajorországra. Nagyobb veszteségek érték a német komlótermelést Elzász-Lotharingia és Pozen elcsatolása következtében.

Az európai államok közt Anglia szerepe a legfontosabb; Európa össztermésének 42.8%-a, a világtermésnek pedig 31.6%-a Angliáé. A bevetett terület itt 27.7%-kal kisebb az 1914. évinél, a termés eredménye pedig 40.7%-os csökkenést mutat. Az egy hektárra eső átlagtermés az 1914. évi 17 q-ról 1921-ben 11.2, 1922-ben pedig 14.3 q-ra szállt le.

1921. és 1922. közt 34%-kal növekedett Franciaország komlótermésének eredménye, dacára annak, hogy a bevetett terület 4.5%-kal csökkent. Ennek következtében az egy hektárra eső átlagtermés 6.8 q-ról 9.6 q-ra szökött fel.

Kevéssel (6.7, ill. 11.2%) növekedett a belga komlóval bevetett terület és terméseredmény is; mindamelllett a bevetett terület 36%-kal kisebb az 1914. évinél.

Ausztria jelentős szerepét most Cseh-Szlovákia vette át, amely igen jó minőségű, rohamosan fejlődő komlótermeléssel rendelkezik. A cseh komlótermés fő külföldi fogyasztói Németország, Franciaország, Ausztria, Belgium, Olaszország és az északi államok.

Európán kívül csak az Egyesült Államok komlótermése játszik szerepet; itt a bevetett terület 1922-ben 21.2%-kal kisebb az előző évinél, a termés növekvése azonban 11.1%; az átlagtermés (hektáronként) 11.7 q-ról 13.2 q-ra szökött fel.

Th. L.

Valuta és devizaárfolyamok

A magyar devizaközpont jegyzései

A magyar devizaközpont devizaárfolyamjegyzéseiben beállott változások 1923. március 15-től április 15-ig.

	1923. március 29-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Wien	0.0600	0.0630	IV. 11—IV. 14	0.0445	III. 16
Berlin	0.020	0.21	IV. 11—IV. 13	0.15	III. 16
Prága	129	134	IV. 13	95	III. 16
Belgrád	44	46	IV. 13—IV. 14	32.75	III. 16
Szófia	32	35 ¹ / ₄	IV. 13	19.50	III. 16
Budapest	19	19	IV. 23—IV. 5	14.50	III. 16
Varsó	0.10	0.1220	IV. 11	0.07	III. 16
Zürich	800	815	IV. 11—IV. 14	585	III. 16
London	20300	20875	IV. 13	14975	III. 16
Milánó	215	223 ¹ / ₂	IV. 13	154	III. 16
Páris	286	301	IV. 13	200	III. 16
New-York	4330	4480	IV. 13—IV. 14	3200	III. 16
Amsterdam	1780	1755	IV. 13	1260	III. 16
Bruxelles	247	259	IV. 13	172	III. 16

Zürichi valutajegyzések.

A zürichi tőzsdei devizák árfolyamváltozása 1923. március 15-től április 15-ig (nyitás).

	1923. március 29-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Berlin	0.0254	0.0262	IV. 13	0.0254	III. 29
Amsterdam	213.55	215 ¹ / ₄	IV. 13	211.90	III. 16
New-York	541 ¹ / ₂	549	IV. 13	537 ¹ / ₃	III. 16
London	2536	2558	IV. 13	5219	III. 16
Páris	35.90	37.20	III. 22	33.70	III. 17
Milano	26.95	27.7 ¹ / ₂	IV. 10	25.87 ¹ / ₂	III. 17
Prága	16.10	16.40	IV. 12, IV. 13	15.92 ¹ / ₂	III. 16
Belgrád	5.50	5.65	IV. 13	5.40	IV. 5, IV. 6
Budapest	0.12	16 ¹ / ₃	III. 16	0.10	III. 22
Wien	0.0076 ¹ / ₄	0.0077 ¹ / ₂	III. 13	0.0074 ¹ / ₄	III. 23
Bukarest	—	—	—	—	—
Varsó	0.0130	0.0155	III. 21	0.0125	III 19, 27, 28, IV 9
Szófia	4	4.32 ¹ / ₂	IV. 13	3.20	III. 17
Bruzelles	30.95	33.20	III. 22	28.90	III. 17

A semleges államok valutáinak alakulása az 1916—1922. években.

A semleges államok valutái az 1922. évben jelentősen javultak. Svájc valutája az 1922. év elején, Svédorszáé az év vége felé elérte az aranyparitást. Nem marad messze a paritástól a holland forint sem. Kisebb-nagyobb ingadozások árán javult a norvég és dán korona, valamint a spanyol pezeta nivója is.

Érdekes, hogy a háboru végéig a semleges valuták a dollárral szemben határozott ágiót értek el, miután az entente-valuták mesterséges összekapcsolása az ententenak a semlegesekkel szemben fennálló tartozásait Amerikára háritotta át; csak ezen mesterséges kapcsolat megszűnése után és a háboru utáni nyersanyaghiányt feltűntető időkben romlott meg a semleges államok valutája a nyersanyagban bővelkedő Amerikával szemben. Ezen konjunkturális idő változásával köszöntött be ismét a semleges valuták javulása.

Európa semleges államai valutáinak alakulása az 1916—1922. években a következő:

a) Berlini árfolyam:

Évi átlag:	1916.	1917	1918.	1919.	1920.	1921.	1922.
Amszterdam	229.48	270.81	163.47	770.00	2,155.76	3,555.22	74,112.45
Christiania	159.51	194.80	175.36	464.00	1,023.65	1,519.51	34,323.99
Kopenhága	158.46	192.34	170.68	436.38	968.88	1,889.69	38,618.63
Stockholm	160.11	207.26	186.83	484.17	1,264.39	2,380.55	50,208.96
Svájc	106.14	135.20	131.42	371.21	1,045.21	1,869.33	35,307.78
Spanyolország	—	128.28	119.24	368.42	985.90	1,420.70	29,021.47

b) Berlini mérőszám (paritás = 100)

Amszterdam	136.0	160.5	156.1	456.3	1,277.6	2,106.9	43,921.4
Christiania	141.8	173.2	155.9	412.8	909.9	1,350.7	30,510.2
Kopenhága	140.9	171.0	151.7	387.9	861.2	1,679.7	34,327.7
Stockholm	142.3	184.2	166.1	430.4	1,123.9	2,116.0	44,630.2
Svájc	131.0	166.9	162.2	458.3	1,290.4	2,307.8	43,589.9
Spanyolország	—	158.4	147.2	454.8	1,217.2	1,754.0	35,829.0

c) Aranyérték (paritás = 100)

Évi átlag:	1916.	1917	1918.	1919.	1920.	1921.	1922.
Amszterdam	103.42	102.36	109.08	97.00	85.09	84.58	97.78
Christiania	107.83	110.46	108.94	87.76	60.60	54.23	67.92
Kopenhága	107.15	109.06	106.01	82.46	57.36	67.43	76.42
Stockholm	108.21	117.47	116.07	91.50	74.86	84.95	99.35
Svájc	99.62	106.44	113.35	97.43	85.95	92.65	97.04
Spanyolország	—	101.02	102.87	96.68	81.07	70.42	79.76

(Th. L.)

Jegybankkimutatások

1923 március végéről

	Angol Bank czer font sterling	Francia Bank millió frank	Német Birodalmi Bank milliárd márka	Osztrák- Nemz. Bank milliárd osztr. kor.	Csehoszlo- vák Bank millió cseh korona	Magyar kir. Áll. Jegy- intézet millió ma- gyar korona
Aktívák						
Érkezéslet és devizák	127.525	5,829	1,005	1,422	1,495	23
Váltótárca	79.812	2.629	2,372	820	672	51,553
Lombardkölesönök	—	2.058	2,133	1	1,245	2,584
Kincstárjegyek	—	—	1,147	2,550	—	—
Állami tartozások	—	23.100	—	—	—	29.000
Egyéb követelések	48.354 ¹⁾	596 ²⁾	4,552 ²⁾	87 ³⁾	303	19.731 ⁴⁾
Különféle aktívák	—	4410	443	1,020	10,097 ⁵⁾	11,200
Passzívák						
Jegytorgalom	124.437	37.188	5 518	4.459	8.928	82,205
Állami betétek	35.678	25	369	—	2,568 ⁷⁾	—
Magánbetétek	97,030	2,041	1,904	329	1,260	11,142
Jegytartalék	20,997	—	—	—	1,746	—
Különféle passzívák	—	—	733	728	767	20,534

¹⁾ Állami értékek; ²⁾ Külföldi követelések; ³⁾ Szövetségesek tartozása; ⁴⁾ Leszámított kincstárjegyek; ⁵⁾ Befizetés az alaptőkére; ⁶⁾ Az Osztrák-Magyar Bank ellen; ⁷⁾ Vagyonváltságbefizetés; ⁸⁾ Az Osztrák-Magyar Bank és a Postatakarék-pénztár jegyei és bankjegyutánzatok; ⁹⁾

A budapesti értéktőzsde jegyzései

Néhány fontosabb értékpapír árfolyamváltozásai 1923. márc. 15-től ápr. 15-ig.

	1923. márc. 29-iki legmag. árf.	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Magyar Hitel	38.000	50.000	IV. 13	31.500	IV. 6
Salgó	128.000	149.000	IV. 13	107.000	IV. 6
Rimamurányi	20.000	25.500	IV. 13	15 600	III. 19
Ganz-Danubius	2,100.000	2,950.000	III. 16	1,600.000	IV. 6
Ganz-villamos	300.000	400.000	III. 16	242.000	III. 20
Kőszén	303.000	370.000	IV. 16	268.000	IV. 6
Izzó	69.000	109.000	III. 16	60.000	IV. 3
Cukor	405.000	530.000	III. 16	358.000	III. 9

A budapesti árutőzsde jegyzései**Gabonaneműek árfolyamváltozásai 1923. márc. 15-től április 15-ig.**

	1923. márc 29-iki árfolyam	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Buza	18.600	22.200	IV. 12, 13	15.400	III. 16
Rozs	12.100	14.500	I.V 11, 12	9.400	III. 16
Arpa	10.800	11.500	IV. 9, 13	8.900	III. 16
Zab	14.500	15.000	III. 11, 13	9.900	III. 16
Tengeri	10.300	11.000	IV. 13 -	8.200	III. 16-17

Közlekedés**Az osztrák-magyar államvasutak adósságainak felosztása.**

(B. n. St.) A jóvátételi bizottság következőképpen osztotta fel az osztrák-magyar államvasutak adósságait, tekintetbe véve az egyes államokban a vasutvonalak jelentőségét:

1. Kötelezettségek: 3%-os frank tartozás (évjáradék összege 14'29 millió frank); Ausztriára esik 10'539, Cseh-Szlovákiára 62'808, Magyarországra 11'602, Romániára 11'89, Jugoszláviára 3'161%.

4%-os márkatarozás (1883.): Ausztria részesedése 20'023%, Cseh-Szlovákiáé 79'977%.

4%-os frank és márkatarozás (1900): (évjáradék összege 3,645.000 frank); Ausztria aránya 19'563, Cseh-Szlovákiáé 80'437%.

2. Jogok: a társaságok jogai 5,500.000 franknyi annuitással váltatnak meg, melynek fizetésére az egyes államok magukat kötelezik. **Th. L.**

A *cseh-szlovák vasutak* 11,694 vonalkilométer mellett 3.705 mozdonyal, 7.382 személykocsival, 2.600 szolgálati kocsival és 95.000 tehervaggonnal rendelkezik.

A *svájci vasutak* deficitje 30 millió frank előirányzattal szemben 67½ millió frankot tett.

Munkásügyek.

A m. kir. állami munkaközvetítő hivatal kimutatása a hatósági munkaközvetítők munkásságáról 1923. március havában:

Hatósági munkaközvetítők	I d ő		Nyilván-tartott		100 munkahely-re esett munkereső	Közvetítések	100 munkahely-re esett közvetítés	Emelkedés százalékokban			Csökkenés százalékokban			
	év	hó	munka-keresők	munka-helyek				a munka-helyeknél	a munka-keresőknel	a közvetítésnél	a munka-helyeknél	a munka-keresőknel	a közve-títésnél	
I. Budapest:	1923. márc.		4173	7633	183	2461	59.0							
	1923. febr.		3805	8287	218	2390	62.8	9.7	—	3.0	—	7.9	—	
	1922. márc.		6841	9020	132	3590	52.5	—	—	—	39.0	15.4	31.4	
1. Debrecen	1923.	„	328	383	117	145	44.2							
2. Győr	„	„	312	603	194	114	36.5							
3. Miskolc	„	„	664	761	115	374	56.3							
4. Pécs	„	„	651	489	75	184	28.3							
5. Sopron	„	„	329	436	133	113	34.3							
6. Szeged	„	„	913	1293	142	501	54.9							
7. Szombathely	„	„	198	200	101	58	29.3							
II, Vidék:	1923. márc.		3395	4166	123	1489	43.9							
	1923. febr.		2878	4038	140	1248	43.4	18.0	3.2	19.3	—	—	—	
	1922. márc.		3448	4364	127	1414	41.0	—	—	5.3	1.5	4.5	—	
III. Budapest és vidék együtt	1923. márc.		7568	11799	156	3950	52.2							
	1923. febr.		6683	12325	184	3638	54.4	13.2	—	8.6	—	2.6	—	
	1922. márc.		10289	13384	130	5004	48.6	—	—	—	26.4	11.8	21.1	

A munkaviszályok száma Nagybritániában az 1922. évben.

(J. S.*) Az 1922. évben a munkaviszályok száma Nagybritániában 565 volt, ami lényegesen kevesebb az 1921. évi számnál (763); a munkaviszályok következtében érintett munkások száma 1921-ben 1,829.000, 1922-ben 555.000 volt; az elveszett munkanapok száma 1921-ben 85.872.000 volt, 1922-ben alig egy negyede (19.918.000). Ipari csoportok szerint a következőképen alakult az 1921. és 1922. évek munkaviszályainak statisztikája:

Ipari csoportok	Az 1921. évben			Az 1922. évben		
	A munka-viszályok száma	A munka-viszályokban résztvevő munkások száma	A munkaviszályok következtében elvesztett munka napok száma	A munka-viszályok száma	A munka-viszályokban résztvevő munkások száma	A munkaviszályok következtében elvesztett munka napok száma
Építőipar	135	26.000	538.000	62	8.000	170.000
Szénbányászat	147	1,251.000	72,693.000	151	118.000	1.320.000
Egyéb termelő iparágak (bányák és kőbányák)	23	5.000	268.000	14	8.000	141.000
Gépipar	52	40.000	297.000	25	262.000	13,676.000
Hajóépítőipar	35	37.000	3,834.000	26	94.000	3,475.000
Egyéb fémiparok	64	12.000	289.000	57	13.000	325.000
Textilipar	28	380.000	6,939.000	21	5.000	68.000
Ruházati ipar	29	5.000	81.000	23	3.000	46.000
Szállító ipar	42	26.000	291.000	53	8.000	80.000
Mezőgazdasági és halászati ipar	17	6.000	145.000	6	2.000	55.000
Nyomdai-, papiros ipar stb.	8	3.000	4.000	14	16.000	276.000
Fa- és butor ipar	38	6.000	141.000	27	2.000	40.000
Vegyészeti-, üveg-, agyag ipar stb.	25	5.000	75.000	12	1.000	33.000
Élelmezési ipar, dohány ipar stb.	16	2.000	17.000	19	6.000	67.000
Kereskedő segédek, irodai alkalmazottak, ügynökök stb.	21	5.000	26.000	4	1.000	2.000
Egyéb iparágak	13	12.000	179.000	20	2.000	26.000
Közüzemek stb.	40	8.000	55.000	31	6.000	118.000
Mindössze:	763	1,829.000	85,872.000	565	555.000	19,918.000

Az 1921. év jellemzője a szénbányász sztrájk; a munkásoknak 68,4%-a, az elveszett munkanapoknak 84,6%-a esik a szénbányászat csoportjára. Nagyobb számmal szerepelnek az 1921. évben textilipari viszályokban résztvevő munkások (380.000 fő), míg nagyobb számú elveszett munkanapokat a textiliparon kívül a hajóépítő iparnál találunk.

Az 1922. évben lényegesen (15,1%-kal) kevesebb a munkaviszályok száma az előző évinél; a viszályokban résztvevő munkások száma 69,7%-kal, az elveszett munkanapoké pedig 76,8%-kal csökkent 1921. óta. Az 1922. év munkaviszályaiban vezetőhelyen a gépipart találjuk, a munkások számát illetően második helyen a szénbányászat volt, míg az elveszett munkanapok szempontjából a hajóépítőipar megelőzi a szénbányászat ezuttal az előző évvel szemben jelentősen megkisebbedt adatait.

Th. L.

*) Informations Sociales, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal kiadványa.

Indexszámítások.

Magyarország.

Kiindulási alap 1913—14. évi árak = 100.

Dálnoki-Kováts Jenő számítása szerint:

1923. március végén:

Élelmezés	58.192
Ruházat	87.718
Lakbér	611
Fűtés, világítás	43.266
Vegyés kiadások	44.430

Mérlegelt átlag: 48.516

Drágulás március folyamán 51.1%.

A *Pester Lloyd* számítása szerint:

1923. március végén: 66.038.

Drágulás március folyamán: 58%.

A *Szakszervezeti Értesítő* számítása szerint:

1923. március végén: 54.400.

Drágulás március folyamán 53.6%.

A német nagykereskedelem indexszámainak alakulása 1923. február havában.

(W. St.) 1913 = 1.

Árucsoport	Havi átlag		Az alábbi mérő napokon:		
	1922. dec.	1923. jan.	febr. 5.	febr. 15.	febr. 25.
Gabona és burgonya	1.009'2	2.085'5	4.204'2	3.500'1	3.349'2
Zsir, cukor, hus és hal	1.220'8	2.642'3	5.344'1	4.352'9	4.590'3
Gyarmatáru, komló	2.485'4	4.593'3	10.412'8	9.564'4	7.584'7
Nyers- és kikész. bőrök	2.181'4	5.130'5	10.373'5	7.354'1	6.252'7
Textilárúk	2.896'6	5.319'6	12.953'0	9.166'2	8.149'5
Fémek és petroleum	1.844'0	4.051'0	9.836'7	4.960'7	5.754'9
Szén és vas	1.873'1	2.831'1	6.088'8	7.965'0	8.114'5
Élelmicikkek (18)	1.161'4	2.389'9	4.902'5	4.121'5	3.933'3
Ipari cikkek (20)	2.060'7	3.522'9	7.957'7	7.755'5	7.731'9
Belföldi cikkek (16)	1.283'3	2.390'1	4.925'5	4.872'8	4.874'5
Behozatali cikkek (22)	2.432'3	4.758'3	11.175'8	7.963'1	7.169'9
Végindexszám (38)	1.474'8	2.784'8	5.967'2	5.387'9	5.257'1

(Th. L.)

A MAGYAR KÖZGAZDASÁGI TÁRSASÁG
A MATLEKOVITS SÁNDOR-ALAPBÓL

PÁLYÁZATOT

hirdet a következő kérdés megoldására:

Az állami üzemek fenntartandók-e Magyarországon?

Állami üzemek alatt a magyar állami költségvetésben az egyes tárcák keretében kimutatott következő üzemek értendők: m. kir. államvasutak, m. kir. vasgyárak, posta, távirda és távbeszélő, postatakarékpénztár, továbbá az állami erdőgazdasági birtokok, az állami mezőgazdasági birtokok, a selyemtenyésztés, végül az állami kőszénbányászat.

A kérdés a hazai viszonyokra való tekintettel tárgyalandó, de kívánatos, hogy a pályázó a külföldi idevágó viszonyokra is tekintettel legyen.

Jutalma a Magyar Közgazdasági Társaság Matlekovits Sándor alapjából 15 mm. buza értékének megfelelő korona, a budapesti tőzsdén jegyzett buzaár alapján számítva.

Határnap 1923 december 31.

A pályadíj csak abszolút becsü műnek adatik ki. A jutalmazott munka kiadásának joga a szerzőé; azonban, ha jogával nem kíván élni, úgy a kiadás joga a Magyar Közgazdasági Társaságra száll.

A pályamű lehetőleg 5 (öt) nyomtatott ívre terjedjen.

PÁLYÁZATI SZABÁLYOK:

1. A pályamunkák a fent kitett határnapig a „Magyar Közgazdasági Társaság Elnökségéhez” küldendő; a határnapon túl semminemű ilyen pályamunka el nem fogadtatik.

2. A pályaműnek külső borítékára feltűnő helyen, ugyszintén a jeligés levélre is ráírandó, hogy a Matlekovits Sándor-féle pályázatra beküldött munka.

3. A pályamű idegen kézzel, lehetőleg géppel, tisztán és olvashatóan írva, lapszámozva, kötve legyen.

4. A szerző nevét, polgári állását és lakhelyét tartalmazó pecsétes levélen ugyanaz a jelige álljon, mint a pályamű homlokán.

Közgazdasági hírek.

A Szikra magyar gyújtógyárak részvénytársaság közgyűlése elhatározta, hogy a társaság alaptőkéjét 20 millióról 60 millió koronára emeli fel. Minden régi részvény alapján két új részvény vehető át darabonként 500 koronaért május 8-tól 15-ig az Angol-Magyar Banknál.

Szegedi Kenderfonógyár rt. alaptőkéjét 27.000 db 500 K-ás új részvény kibocsájtásával az eddigi 27.000.000 K-ról 40.500.000 K-ra fölemelte. Az összes új részvények 2:1 arányban 10.000 K árban a részvényeseknek ajánltnak fel. Az elővételi jog május 5-ig Szegeden, a társaság pénztáránál és Budapesten a Kohnercégnél gyakorolható.

A Magyar Általános Hitelbank közgyűlése jóváhagyta a 233 millió korona tiszta nyereséggel záruló 1922. évi mérleget és elhatározta, hogy a 32. számú osztalékszelvény május 1-től kezdve 200 koronával váltassék be.

A Budapesti Takaré- és Vásárpénztár rt. április 29-én tartott közgyűlésén az intézet alaptőkéjét 240 millió K-ra emelte fel. Osztalék részvényenként 70 K.

A Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó-Bank igazgatósága közli, hogy e hónap 3-án tartott ülésén megállapította a bank 1922. évi zárszámadását, amely az 1921. évi 1.894.231 korona és 90 fillér nyereségáthozat hozzáadásával 101.011.938.90 nyereséggel zárult. Az igazgatóság a május 19-re egybehívott közgyűlésnek javasolni fogja, hogy a bank az 1921. évi 50 koronával szemben részvényenként 120 korona osztalékot fizessen, továbbá előterjesztést fog tenni a közgyűlésnek az intézet alaptőkéjének felemelése tárgyában.

A Wiener Bank-Verein igazgatótanácsa megállapította az 1922. üzletév mérlegét, mely 16.128.026.399 o. K tiszta nyereséggel zárul a tavalyi 643.526.787 o. K-val szemben. Az igazgatótanács a május 15-iki közgyűlés elé azt a javaslatot terjeszti, hogy részvényenként 3000 o. K = 100% osztalék fizettesék és a részvénytőke 11.749.800.000 K-ról 15 milliárd o. K-ra felemeltessék.

A Fabank rt. közgyűlése elhatározta, hogy az 1922. évre kimutatott nyereségből 31.859.804 K-ból (1.917.486.16 K a múlt évben) április 30-tól 20 K osztalékot fizet. Az igazgatóság új tagjai: Krausz Simon, Radvánszky Antal báró, Wertheimstein Henrik.

A Budapest—Lipótvárosi Takarékpénztár rt. közgyűlése elhatározta a 17.713.380.52 K tiszta nyereségből 30 K osztalék (a múlt évben 15 K) f. hó 28-tól való kifizetését. Elhatározta továbbá a 80 millió K való kifizetését. Elhatározta továbbá a 80 millió K részvénytőkének 120 millió K-ra való fölemelését. Az elővételi jog 500 K-ás áron 2:1 arányban május hó 1—7-ig lesz gyakorolható.

A Magyar-Olasz bank rt. ma tartotta Castiglioni Camillo elnöklete alatt rendes közgyűlését, amely az 1922 évre 17½% = 35 korona (múlt évben 8½% = 17 K) osztalékot állapított meg. A közgyűlés Almássy Imre gróf, Barta Arnold, Poroghi Ervin dr. és Hartenstein Jenő urakat az igazgatóság, László Fülöp és

Radisics György urakat pedig a felügyelőbizottság tagjaivá megválasztotta. A közgyűlést követőleg megtartott igazgatósági ülés Freund Pál és Salamon Andor igazgatókat ügyvezető-igazgatókká nevezte ki.

A Magyar agrár- és járadékbank rt. f. hó 24-én tartott közgyűlése az 1922. üzletévre $7\frac{1}{2}\%$ = 30 K osztalék adását határozta el, amely folyó hó 25-től kezdve kerül kifizetésre. A közgyűlés dr. Sebestyén Samu ügyvédet az igazgatóság tagjává választotta.

Az Urikány-Zsilvölgyi Magyar Kőszénbánya igazgatósága elhatározta, hogy a rendes közgyűlésnek az 1922. üzletévre 500 K osztalék fizetését javasolja.

Az Első Pesti Spodium- és Enyvyár rt. rendkívüli közgyűlése elhatározta, hogy: 1. minden 5 darab 200 K n. é. részvény egy 1000 K n. é. részvényre von össze; 2. minden 5 drb összevont részvényre két 1000 K n. é. részvényt bocsát ki ingyen; 3. minden 7 régi részvény és új ingyen részvény alapján egyaránt további 3 drb új 1000 K n. é. részvényt ajánl föl; darabonként 10.000 K-ért. Elővételi jog e hó 17-től 24-ig az Angol-Magyar Banknál gyakorolható. Minden 25 régi részvény tiz 1000 K névértékű részvényre, vagyis egy teljes tőzsdei kötésre alakul át.

A Salgótarjáni Kőszénbánya Részvénytársulat dr. Chorin Ferenc főrendiházi tag elnökle alatt ma megtartott rendes évi közgyűlése az 1922. üzleti évre részvényenként 300 K osztalék adását határozta el. Elhatározta továbbá a közgyűlés az alaptőkének 650 millió K-val való felemelését olyképp, hogy a részvények névértékét a tartalékalapból 1000 K-ra emeli fel, — továbbá, hogy egyidejűleg 250.000 darab egyenkint 1000 K n. é. új részvényt bocsát ki, melyekre az elővételi jogot 2:1 arányban részvényenkint 3000 K-ért a régi részvényeseknek felajánlja. Az elővételi jog f. hó 8-tól bezárólag e hó 17-ig gyakorolható.

A Vármegyei Mezőgazdasági és iparfejlesztő rt. Szolnok, közli, hogy 30 millió K alaptőkéjét 225.000 darab 400 K n. é. új részvény kibocsátásával 120 millió K-ra emelte. A 150.000 részvény a régi részvényeseknek ajánltnak fel 2:1 arányban darabonként 1500 K-ért, míg a fennmaradó 75.000 darab részvény lényegesen magasabb árfolyamon egy külföldi érdekeltség részére tartatik fenn. Elővételi jog május 9-ig a Magyar Városi Bank és Magyar Jelzálog Hitelbanknál gyakorolható.

A Magyar Pamutipar rt. megtartotta a Magyar Általános Hitelbank helyiségeiben Ullmann Adolf br. elnökle alatt rendes évi közgyűlését, melyen elhatározták, hogy részvényenként 150 korona = 75% (mult évben 50 korona) osztalékot fizet az elmúlt 1922. üzletévre. Az esedékes szelvények 1923 április 30-tól kezdődőleg kerülnek a Magyar Általános Hitelbanknál beváltásra.

Valutabetegségünk kérdéséhez.

1. Aki koronánkat közgazdasági értelemben véve komolyan és reálisan keresi, tehát aki valóságos árut akar vásárolni érte, az annak belföldi csereértékét nézi elsősorban, mert az a kérdés érdekli, hogy micsoda reális javakat vehet érte nálunk. Aki ellenben valutaspekuláció, illetőleg más pénznemből, vagy más pénznemre való nyereséges becserélés végett keresi *csupán*, az nem igen tekint annak vásárló erejére, hanem csak arra, hogy az effektív áruvételtől elválasztott koronának adásvételén mennyit kereshet. A korona belső vásárló ereje tehát az utóbbiak előtt háttérbe szorul, az áruvásárlásra általuk fel nem használt koronának, mint ilyennek adásvételén elérhető nyereség szempontjaival szemben. Vagyis az ilyen üzérkedőket (egyedül, vagy) főleg, a koronának árfolyama és árfolyamkülönbségei érdeklik, nem pedig itt-honi vásárló ereje, mert hiszen mint kiemeltük — nem *koronával* akarnak vásárolni árupiacon, hanem *koronát* akarnak venni vagy eladni a nemzetközi valutapiacokon.

Koronánk nemzetközi árfolyamát pedig a valutapiacokon a *koronát* (koronaváltókat, kifizetéseket) vásárlók és kínálók csinálják az ő ügyleteikkel. Elsősorban tehát bizonyos külföldi tőzsdék kereslete és kínálata, illetve jegyzése irányadó koronánk intervalutáris árfolyamának alakulására.

Azt lehetne mondani most már, a klasszikus nemzetgazdaságtan szellemében, mely jóra vezető harmóniát és törvényszerűséget fedezett fel a gazdasági élet minden vonatkozásában, hogy a tőzsdei áralakulás hosszabb időt tekintve nem lehet más, mint a korona „gazdasági törvényszerűségeken“ nyugvó „természetes“ vásárlóértékbeli alakulásának visszatükröződése, vagyis hogy a korona intervalutáris kereslete és kínálata nem ronthatja mesterségesen vagy mélyebb gazdasági okoktól meg nem indokoltan a korona árfolyamát és vásárló erejét.

A harmonisztikus és így optimisztikus törvényszerűségi felfogás

annyira elterjedt, különösen a csereforgalommal hivatásból vagy üzletszerűen foglalkozók körében, hogy ezekre nézve a klasszikus, illetve manchesteri, harmónisztikus törvényszerűség felfogása nagyon szuggesztív — mert érdekeivel is erősen egyező — világnézet.

Nagyon esalódnánk azonban, ha azt hinnék, hogy ez az optimisztikus — harmónisztikus gazdasági felfogás az *egész* társadalomnak világnézete volna. Vannak ugyanis a társadalomnak körei, foglalkozási ágai, rétegei, amelyeknek sokkal kevesebb okuk van — saját tapasztalataikon és érdekeiken is okulva — arra a meggyőződésre jutni, hogy a gazdasági élet minden terén és főleg a csereforgalom terén is mindenben igazságos, az érdekek harmóniájára vezető áthághatatlan gazdasági törvények uralkodnak.

Hozzátehetjük, hogy nem is minden országnak van oka ily optimisztikusan gondolkodnia. A világ kereskedelmi hegemoniájának birtokosa, a 19-ik század Angliája, melynek talaján ez a gazdasági harmónisztikus felfogás elméleti rendszerré leginkább erősödött, a manchesteri írók munkáiban sokkal inkább a saját érdekeinek megfelelő teóriát vallott akkor, amikor a csereforgalomban optimisztikus gazdasági törvényeket fedezett fel, mint például egy a világ csereforgalmától félreeső extenzív termelésű agrárország, mely kifejni nehezen tudó iparával és szatócskereskedelmével aligha fedezhette fel logikusan ezt az optimisztikus gazdasági harmóniát abban a csereforgalomban, amelyben az ő termelői csak nagy nehézséggel érvényesülhettek. Egy ilyen országban legfeljebb a más érdektalajon nőtt tanokat átvevő doktrinák és azok a gazdasági körök lelkesedtek a klasszikus csereértéktan törvényeiért, akik az ily extenzív elmaradt viszonyokat is közvetítői vagy kereskedelmi hasznukra tudták értékesíteni. A csereforgalom terén ugyanis nyereséget juttató konjunktura lehet bizonyos mértékig a fejletlen, a szükségét szenvedő állapot is, amennyiben bizonyos kihatározható kereslet vagy kínálatot jelent az.

Koronánk állandó értékzuhanására valóban egy egész üzérkedési irány, mondhatjuk egész társadalmi rétegek rendezkedtek be. Sokkal többen vannak, mint amennyien bevallják. Ennek az iránynak a nyílt vagy burkolt reprezentánsai tehát nem csoda, ha a dolgok természetében rejlő gazdasági törvényszerűség megnyilvánulását látják azokban a tőzsdei árjegyzésekben is, amelyek pénzünk intervalutáris árfolyamát kifejezésre hozzák és annak következetes értékesökkenését nem csak visszatükrözik, hanem igen nagy részben okozzák is.

Ezeknél az érdekköröknél könnyen összeegyeztethető a harmónisztikus gazdasági törvény fogalmával az is, hogy koronánk nem bír megállni az értékzuhanás lejtőjén, hogy nem állhat annak kurzusa olyan

alacsony fokon, amelynél tovább esnie állandóan ne kellene, mert hiszen éppen ez az *állandó esés* az ő érdekük, az ő jövedelemszerű következetes nyereséget biztosító nagy konjunkturájuk.

2. A most vázolt érdekeltségű társadalmi rétegek (ne kutassuk itten egyelőre, hogy milyen különböző kategóriájú és pozícióju emberek tartoznak közéjük) nagyon hajlanak tehát ahhoz az érdeksugalta közgazdasági meggyőződéshez, hogy a korona tapasztalt értékzuhanásán segíteni, enyhíteni nem lehet és nem lehetett volna szorosabb értelemben vett *valutapolitikai* beavatkozással sem. Intelligensebb típusuk nagyon szépen meg is tudja argumentálni ezt az álláspontot, néhány közkeletű szállóigéivel és a klasszikus harmónisztikus csereértéktan néhány szentenciájával, amely valamikor a rendezett gazdag angol világkereskedelem gazdasági rendjének talaján találó is volt. Ezeknek az érdekköröknek intellektueljei nagyon szépen tudnak beszélni arról, hogy a korona árfolyamzuhanását csak többtermeléssel, gyökeres gazdasági reformokkal, a termelés fokozásával lehet megakadályozni. Irtóznak azonban minden olyan gondolattól is, mely a korona árfolyamzuhanásához minden érdekszálaival odafűzött üzérkedés megszorítását jelentené. Devizaközpont, beleavatkozás a koronarontó spekulációba, valutakereskedésbe, nem kell nekik. Az érdekemberek lelki reflexét bemutató doktrinárizmussal ragadnak meg minden theoretikus szállóigét, a kis alaposságú közgazdászokodóknak minden. — sokszor egészen jóhiszeműen — felvetett ötletét, hogy a koronarontásra alapított nyereségszerzés köreibe való beavatkozás gondolatát elűzzék, vagy legalább is mellékvágányra tereljék, illetőleg a távoli jövő feladatkörébe utalják.

Hogy pedig sokan vannak olyanok, akik ennek az érdektábornak suggesziójára hajlanak, nem is csoda.

Az a felületes gondolat ugyanis, hogy a koronának értékcsökkenése természetes dolog, az események és körülmények által szemléltetően magyarázott jelenségnek a kifejezője látszólag. Nem csoda tehát, hogy azoknál, akiknek nyereszkező érdekei is fűződnek pénzünk következetesen hanyatló árfolyamához, elég meggyőződést is kelt arra, hogy ezt a jelenséget magától értetődőnek vegye, abban megnyugodják és az ellenkező véleményeket helyteleneknek tüntesse fel.

Közelebbről nézve azonban a dolgot, ennél a véleménynél nagyon veszedelmes és helytelen általánosítással állunk szemben, amelybe különösen a gazdaságpolitikusnak nem szabad beleesnie. Indokoltnak vehetjük ugyanis azt, hogy papirkoronánk intervalutáris árfolyama és csereértéke sokszorosán alatta álljon a régi jó aranykoronának, de csak a folytonos és állandó értékzuhanásra berendezkedett üzérkedő világ

mentalitása következtetheti ebből azt, hogy ennek az értékcsökkenésnek a végtelensége és határtalan volta nem visszás és beteg jelenség. Abból, hogy papirkoronánk értékcsökkenése indokolt, nem következtethető még az, hogy a tapasztalt mértékben való és szinte a végtelenbe fokozódó értékzuhanása is indokolt legyen. Az értékcsökkenés indokoltságának kérdése ugyanis magában rejti az indokoltság *mértékének* kérdését is. Azt t. i. hogy meddig való értékzuhanása *volt* indokolt a koronának s hogy az eddig tapasztalt értékzuhanásban mennyiben lehet objektív gazdasági okokat, reális termelési, termelés-fogyasztási tényeket és mennyiben subjektív ár- és árfolyamcsináló üzérkedést, erre berendezkedett jövedelemhárító tendenciát és tömegpszichológiát felelőssé tenni.

Osak az a gazdaságpolitikus lehet elvileg is tisztában azzal a kérdéssel, vajjon közvetlen valutapolitikai beavatkozás szükséges-e koronánk jövő sorsának gyógyítására, avagy pusztán a finanszpolitikai reformok, illetőleg termelés-gazdasági átalakulások gyümöleseként várhatja-e csupán annak jobbrafordulását. — aki ilyen szintetikus theoretikus szempontok szerint tudja koronánk mindezideig tartott katasztrofális multját megítélni. E nélkül helytelen diagnózis alapján való kísérletezés és elkészt intézkedések várhatók csupán ott és azok között a keretek között is, amelyek között ezt a valutabetegséget némileg orvosolni lehetne.

3. A háborut követő valutakatasztrófánk problémájára vonatkozólag három nagyjelentőségű gondolatot figyelhetünk meg közvéleményünkben, amely három gondolat egyuttal logikai kiinduló pontja és meghatározója is gyakorlati pénzügyi politikánk aktivitásának, illetőleg passzivitásának. Ez a három gondolat pedig a következő:

a) Az infláció az oka és egyszersmind következménye pénzünk vásárlóerőbeli és árfolyambeli értékcsökkenésének.

b) a gyógyítás eszköze mindenek előtt államháztartásunk egyensúlyának helyreállítása, aminek automatikus következménye az infláció megszűnése és az értékstabilizáció és

c) ha jelenlegi bajainkon felül még jóvátétel fizetésére is köteleznek minket, hiábavaló minden erőlködésünk a javulásra és a még szörnyűbb gazdasági összeomlás megelőzésére.

Kezdjük ennél a harmadik gondolatnál. Habozás nélkül megállapíthatjuk, hogy az körülbelül találó és helyes. Jelentékeny összegeket fizetni még a jóvátétel ránk erőszakolt hamis és gonosz jogcímén: annyi, mint szándékos gazdasági elvérézésre való íteltetésünk. A reparáció tehát a végtelenbe növeli az inflációt és meghiusítja az államháztartás

egyensúlybajjövésének reményeit. Ezen a helyes felfogáson tehát ne keressünk itt kritizálni valót.

Annál több kritikával kell fogadnunk az első és második (a és b) gondolatot. Vegyük elő az államháztartás egyensúlyba helyezésének kérdését.

A világháboru befejezése óta a valuták és államháztartások állapotának következetes rosszabbodása természetesen nagy eszmecserét váltott ki nemcsak külföldön, hanem nálunk is. Hivatásos pénzügyi politikusok és publicisták számos cikkben, nyilatkozatban és ankéten fejtegették a baj diagnózisát, ajánlottak gyógyítási és enyhítési módokat. A hivatásos finanszpolitikusok különösen eleintén tulságosan a háboru előtti normális államháztartási viszonyok között nevelkedett jó pénzügyi adminisztrátoroknak szemüvegén át nézték a világháboru utáni valutaproblémát és az államháztartás egyensúly-állapotba hozásának problémáját is. Felfogásunk többnyire a reális pénzügyi politikus józan felfogását tükrözte vissza, mely szerint nem szabad visszariadnunk a legnagyobb adóáldozatoktól, hogy államháztartásunkat valamiképpen stabilizáljuk. Ennek (a habár esetleg kölcsönök segítségével való) stabilizálásnak okszerű következménye lesz azután a korona értékstabilizációja, hogyha az állam nem kénytelen többé a bankóprést igénybevenni. Okoskodásuk egyszerű és világos és mégis helytelen. Ők az állami pénzügyek irányításában vagy inkább adminisztrálásában szerzett tapasztalatokból merítettek egy bizonyos meggyőződést, azt t. i., hogy az államháztartás egyensúlybáhozása csak gyökeres és nagy áldozatokat igénylő adópolitikával valósítható meg, de akkor azután a pénzérték stabilizálódása, a valutarendezésnek ereje azonban nem pótolhatta még azt a theoretikus synthesist, amellyel a háboru utáni valutaproblémát tekinteni kellett volna. Itt ugyanis egészen másról volt és van szó, mint arról, hogy a finanszpolitika és adminisztráció gyakorlatában szerzett tapasztalatokat, illetőleg az ezek segítségével és alapján kialakult áttekintést, meggyőződést és elveket, *hasonló* esetekre kelljen alkalmazni. Gyakorlati finanszpolitikaink előtt most tulajdonképpen theoretikus probléma merült fel a világháboru befejezése után, amelynek mérlegeléséhez új, a régi gyakorlatétól különböző szempontokat kellett figyelembe venni s ennek folytán új módokra és eszközökre is gondolni. Ezzel szemben, különösen úgy körülbelül az 1921-iki év végéig, nagytekintélyü pénzügyi politikusaink felfogását talán akként szabad jellemeznünk, hogy hasonló volt az azoknak az orvosoknak a felfogásához, akik a megszokott praxisukban bevált therapiát gondolják alkalmazhatónak az új epidemiával szemben is, habár látják és elismerik,

hogy most sok tekintetben különböző és összehasonlíthatatlanul magasabb betegséggel van dolguk, mint a múlt idők minden orvosainak. Talán szabad azt a paradoxonnak is nézhető jellemzést is használnunk, hogy tulságosan gyakorlati fináncpolitikusok voltak multjukban ahhoz, hogy kissé a valutatheoretikus szemeivel is keressék a jövő teendőit.

Ami pedig felfogásukban és gyakorlatukban, mint elvi meggyőződés theoretikus származásának tekinthető, az tulajdonképpen abból a klasszikus, vagy éppen manchesteri angol közgazdaságtanból származik, mely Anglia kereskedelmi és főleg pénzügyi világhegemóniájának aranykorában keletkezett és elsősorban erre az aranykorát élő pénzgazdaságra találó és ennek érdekeivel egyező. Ez a közgazdaságtan, melynek tanításai már szinte öntudatlanul is beidegződtek gyakorlati gazdaságpolitikusaink legtöbbszörének felfogásába, nincsen kipróbálva Közép-európa szegényebb államainak viszonyaira s még kevésbé a háboru utáni katasztrofális állapotokra. Nagyon szép gondolat az, hogy az államháztartás egyensúlyának helyreállítása stabilizálja a valutát is és azért minden erőt *az államháztartás egyensúlyának a megteremtéséhez vezető úton* kell kifejtteni. Szem elől tévesztették azonban, hogy ezt az elvet csak a mieinknél jóval szerencsésebb viszonyok között lehetne csak eredménnyel érvényesíteni. Minálunk azonban, a jelenlegi helyzetben egyoldaluan *csak* az adóztatás oldaláról való igyekezettel törekedni arra, hogy az előbb említett célhoz jussunk, sysiphismust: nagy, de majdnem reménytelen erőfeszítést jelent.

Kétségtelen dolog, hogy az államháztartás egyensúlyának rendbehozása és a valuta rendbejövetelének kérdése összefüggésben áll egymással. Ezt a sokoldalú és szükségszerű összefüggést senkisémm akarja tagadni. De hogyha ennek az összefüggésnek a fogalmát nem akarjuk homályos közgazdasági frázisként alkalmazni, amely arra volna alkalmas, hogy a következtetés útján helytelen váltóra vezesse a gondolatot, nagyon óvakodnunk kell ennek az összefüggésnek abszolút és korlátlan, mindenütt biztosan és a kívánatos mértékben megnyilatkozó értelmű magyarázatot adni. Az államháztartás rendbehozatalának oldalán latba vetett erőfeszítésnek a valutajavulással való összefüggése ugyanis nem afféle mechanikai vagy természeti törvények értelmében való összefüggés, mely bármikor és megállapítható arányossággal érezteti a maga hatását a valutajavulásban, mint eredményben, hanem csupán a gazdasági életben, tehát az emberi társadalomban az érdekektől befolyásolt psychéjü emberek érték- és érdekképzeteinek gondolatjátékán keresztül megnyilvánuló, tehát logikai, illetőleg gazdaságpszichológiai jellegű összefüggés, melynek nagysága, hatóereje, hatásbeli bizonyos-

sága, érvényesülési ideje és objektív eredményessége tekintetében biztos következtetést egyelőre senki sem mondhat. Senki sem mondhatja meg ugyanis előre azt, hogy bizonyos méretű adópolitikai erőfeszítésnek mekkora méretű valutajavulásbeli eredményei lesznek. Minthogy pedig nem lehet még hozzávetőlegesen sem előre megállapítani, hogy az adóviselő népesség nagy erőfeszítései milyen mértékű konkrét valutajavulást eredményeznek, nem tudhatjuk előre még azt sem, hogy mekkora erőfeszítés szükséges az adóztatási oldalról ahhoz, hogy az államháztartás ad hoc egyensúlyát is elérhessük. (Vagyis olyan egyensúlyát csupán, mely a reparáció váratlan nagyságu áldozatait nem is tekintve, megfelelő kölcsönműveletek igénybevételével legalább annyira tudja eltüntetni a deficitet, hogy a bankóprést ne kelljen igénybevenni annak fedezésére). A mindenkori valuta ugyanis az államháztartás és költségvetés számolási értékeinek és értékelésének alapjait is tartalmazza, illetve elválaszthatatlanul magában rejti. Amíg tehát ez a valuta folyton változik és ingadozik, azzal és abban csak rövid időre lehet tapogatódzni, de nem fontosabb számításokat tenni.

De nemesak azért bizonyult hiu reménynek az adóztatási oldalról való áldozatoktól valamely bizonyosabb automatikus eredményt elérni a valuta értékjavulásának, vagy legalább stabilizálódásának útján ami rettenetes válságunkban, és nemesak azért nem lehet ilyesmit várni ilyen módon azután sem, mert itt, — mint említettük — csak kiszámíthatatlan nagyságu és biztosságu összefüggésről lehet szó erőfeszítés és eredmény között, hanem különösen azért, mert papírvalutánk érték alakulása sokkal közvetlenebbül és sokkal közelebből függ össze a nemzetközi árfolyamcsinálásnak műveleteivel, a nemzetközi árfolyamjegyző piacok keresletével-kinálatával, az inflációval, a jegyintézet kibocsátó- és hitelpolitikájával és még egy esomó, *nem az adópolitikai és adóztatási oldalon, hanem közvetlenül a pénz-, hitel- és valutapolitikai oldalon levő körülménnyel*, hogy előre is azt a véleményt kell kifejeznünk, hogy meddőnek kellett és kell ezután is lennie ami viszonyaink között minden olyan valutajavításra, vagy stabilizálásra irányuló törekvésnek, mely *pusztán* az adóztatási, a teherviselési erőfeszítések oldaláról gondol célt érni.

Igaz, hogy a közgazdasági nagy realitások feladatai a hazai termelés felfokozásában és a nagyobb szolgáltatású adópolitikával kapcsolatban az államháztartás egyensúlyának elérésében tűnnek fel előttünk első pillanatra, de mindezek a nagy célok lidérefényhez hasonlóan szaladnak el folyton előlünk és csak nem is közeledhetünk hozzájuk mindaddig, ameddig egy cirkulus vitiosust képező uton akarjuk csak őket

megközelíteni. A circulus vitiosus pedig abban áll, hogy meddővé válnak a legnagyobb áldozatok is mindaddig, ameddig azok a pénzüsszegek, amelyekben ezeket az áldozatokat meghozzuk, következetesen egyre inkább devalválódnak értékükben. Mire az adózó polgárok a nagy adóterheket beszolgáltatják, a pénz értékének állandó csökkenése folytán még nagyobbakra volna már szükség. Az államháztartás szükséglete a fedezet egyensúlyához ekként sohasem érkezhetik el.

4. A legyőzött közép-európai államok háztartásának immanens deficitet okozó koefficiense az értékében egyre hanyatló inflált valuta. Egy ilyen gyorsan hanyatló értékű inflált valutában elegendő alófedezetet felhajtani az államháztartás tartósabb egyensúlyának elérésére sisyphusi törekvés tehát, amely mellett sohasem juthatunk ki abból a circulus vitiosusból, hogy az államháztartás állandóan növvő deficitje miatt nem tudjuk stabilizálni a valutát s megszüntetni a bankóprés működését, a valuta állandó értékvesztése miatt nem tudjuk kiküszöbölni a deficitet, illetve annak növekedését.

Ezen a ponton, eme circulus vitiosus okainak vizsgálatánál kell felismernünk, hogy pénzgazdasági beteg állapotunk gyógyításának a kulcsa a korona árfolyamának és csereértékének stabilizálásában van. Fel kell ismernünk az eddigi vélemények tulnyomó részével ellentétben azt is, hogy annak az oknak, mely a betegség javulását mint okozatot vonhatja maga után, a tulajdonképpeni valutapolitikai oldalon s nem pedig az adópolitikai oldalon kell megszületni. A logikai előzmény a pénz tartósabb értékstabilizációjának kiküzdése, még pedig a szorosabb értelemben vett valutapolitikai eszközökkel való kiküzdése. Ez a prius, amelynek alapján állhat elő csak a következmény, a posterius az államháztartás egyensúlybajutása felé való haladás, nem pedig megfordítva.

Ne értsen azonban senki sem félre abban a tekintetben, mintha azt akarnám mondani, hogy a koronastabilizálás adózásbeli erőfeszítések nélkül vonhatná maga után az államháztartás egyensúlybajutását bármikor is. Ellenkezőleg. A korona stabilizációjának és az államháztartás stabilizációjának feladatai paralell feladatok. Csakhogy a pénzérték stabilizációja adja meg csupán a lehetőséget arra, hogy a másik feladat érdekében kifejtett erőfeszítések meddők ne maradjanak. Más szavakkal: a mi viszonyaink között fentebb körülírt a circulus vitiosusból a korona értékstabilizációjával kell kiragadni magunkat, nem pedig az államháztartás stabilizációjától várni ezt csupán, még pedig azért, mert a koronaárfolyam alakulását időnként stagnáló vagy javuló irányba terelni mégis a könnyebbik dolog a kettő közül, mely a javulás folyamatának megindítója lehet. A stabilizált értékű pénzben fizetett

adóbevételnek többletei ugyanis már valósággal csökkentik a költségvetésbeli hiányt, míg a zuhanó értékű pénzösszegekben befolyó adótöbbletek csak akkor, ha a pénz értékesökkenése kisebb arányú az adóbevételek névleges összegének növekedésénél (változatlan aranyértékre hozott költségvetési szükségletet véve alapul).

Csökkenő értékű valuta állapotában az adófizetőnek arra való tekintettel, hogy az általa befizetett adóösszegek állandóan veszítenek értékükből, már előre mindig nagyobb adóösszegeket kellene befizetnie, mint amilyenek az esedékesség pillanatában fedezendő államszükségletnek megfelelnek.

Ha például egy év alatt egy negyed részére csökken a pénz értéke, a pénzügyi év elején jelentkező szükségletek négyszeresét kellett volna előirányozni az év végére. Szóval: sisyphusi feladat előtt állunk az adópolitikában mindaddig, amíg a szorosabb értelemben vett valutapolitikai oldalon nem tudunk eredményt elérni.

5. Miért gondoljuk azonban, hogy a valutáris oldalról kell és lehet a javulás lehetőségének útjára irányuló lökést megadni?

Több gazdaságpszichológiai és gyakorlati szempont szól e mellett. Vessünk tehát erre a kérdésre egy rövid pillantást.

Láttuk, hogy az államháztartás stabilizációja milyen reménytelen feladat akkor, ha folyton devalválódó valutával állunk szemben és e valutaesések megállítását pusztán az államháztartás egyensúlyának bekövetkezésétől, ennek mechanikus következményeként várjuk el csupán. Ha az adót ugyanis egyre devalválódó pénzösszegekben fizetjük, a fedezet, mire befolyik, már többnyire nem elegendő, mert a szükséglet összege automatikusan s egyre rohamosabban nő az állandó pénzérték-zuhanás következtében. Ekként az inflált háborús valutájú legyőzött országokban állandó a versenyfutás a deficit és az adóerőlködés között, amely versenyben azonban mindig a deficit kerekedik felül, aminek fedezetlen pénzkibocsátás és további valutaromlás a kísérő lépése. Mindezek pedig nem pszichológiai okokon sarkaló államgazdasági tünetnyek csupán, hanem szinte mechanikusan szükségszerű következményei a pénz értékesökkenésnek. A mozgató ok tehát a pénz értékesökkenése. A következmény: ennek az értékesökkenésnek mindenütt való kifejezésre jutása, ahol ily csökkenő értékű pénzben történik az értékszámolás, vagyis az államháztartás kiadásainál és újból fellépő szükségletinél is. Az állandosuló és fokozódó deficit ekként már automatikusan benne van, mint következmény a pénz érték- és árfolyamesökkenésében. Ezt a körülményt azért kell jól megjegyeznünk, hogy lehetőleg alaposan megkülönböztessük problémánkon belül azokat a jelenségeket, melyek vala-

mely gazdaságpszichológiai magatartáson fordulnak meg, tehát végeredményben a gazdasági életet képviselő emberek subjektív értékelésében jutnak kifejezésre, azoktól a jelenségektől, amelyek a kifejezésre jutott irányadó értékítéletnek automatikus következményei csupán, de már nem subjektív természetű értékelések többé. Az előbbi kategóriába tartozik például a pénz intervalutáris értékelése, az árfolyam megállapítása, az utóbbiba az államszükségletek pénzösszegebeli szükségszerű emelkedése hanyatló valuta mellett. Ez utóbbi kategóriához tartozó pénzügyi jelenségek körében, tehát minden subjektív értékelésbeli magatartástól függetlenül nőnek a szükségleti összegek, hamár egyszer a pénzérték csökkenése, mint szükségszerű számolási koefficiensst diktáló faktor bekövetkezett, illetve folytatódik.

Az első kategóriához tartozó jelenségek körében azonban az emberek subjektív értékelésbeli magatartása az, mely a hanyatló pénz-árfolyamot és pénzértékítéletet megállapítja és létrehozza, azt a pénz-árfolyamot, illetve pénzértékítéletet, amelyhez mint okozóhoz következményként viszonylik és sorakozik az államháztartási szükségletnek jolytonos automatikus és szükségszerű összegszerinti növekedése, a deficit stb.

6. Valutabetegségünk problémáját most már ennél a momentumnál kell megragadnunk, ha az okok és okozatok circulus vitiosusából való szabaduláshoz valami reményt akarunk fűzni, annál a momentumnál tudniillik, hogy a pénzértékmegállapítás és alakulás döntő subjektív pszichológiai szempontokkal átszótt terület, míg az állami szükségleteknek automatikus növekedése, a deficit, az infláció az előbbi téren kialakult értékelésbeli eredmények matematikai, vagyis a számolásban érvényesülő szükségszerű objektív következménye csupán.

A romló valutát megjavítani, vagy legalább stabilizálni most már annyi, mint arra bírni rá a pénzünkre vonatkozó értékítéletet, helyesebben a pénzünket irányadóan értékelő embereket, hogy jobb véleményel legyenek pénzünkről s hogy inkább keressék, mint szabadulni akarjanak attól és hogy jobb és állandóbb nemzetközi árfolyamot állapítsunk meg ennekfolytán pénzünkre nézve. Ha csupán a többtermeléstől, a kivitel fokozásától, vagy az adóztatásbeli nagy erőfeszítésektől várjuk el mechanikus következmény gyanánt a mi züllő, vérszegény gazdasági viszonyaink között azt az eredményt, hogy azok a pénzünket irányadóan értékelő körök gazdasági és pénzügyi realitásunk „törvényszerűen“ (?) érvényesülő hatása alatt, tehát egy magasabb gazdasági törvényszerűség és igazságosság kifejezőiképen értékeljék majd jobban koronánkat és szabják jobbra és állandóra annak intervalutáris árfo-

lyamát, akkor bizonyosságot teszünk ugyan a gazdasági élet igazságos törvényszerűségeiről és benne rejlő harmóniájáról való klasszikus hitünkről, de a mi szegény szerencsétlen viszonyaink között mindent inkább művelünk, mint gyakorlati sikerrel biztató dolgot.

Hogyha ellenben az államháztartásunk és termelőerőink rendbehozatalára tehetségeinkhez mért erő kifejtéseink mellett s ezekkel az erő kifejtésekkel párhuzamosan elővesszük azokat a gyakorlati valutapolitikai, mondhatnám empirikus eszközöket és ügyeskedéseket, amelyekkel a pénzértékelés és elsősorban az intervalutáris árfolyamcsinálás kohóiban az irányadó tényezők (a kereső és kínáló felek) jobb és kedvezőbb értékitételére lehet hatást gyakorolni, akkor valutánk stabilizálásában s később javításában sokkal könnyebben lehet. — igaz ugyan, hogy eleintén csak napról-napra szóló, később azonban megfelelő ügyes politikával huzamosabb idejű — gyakorlati eredményt elérni.

A leghelytelenebb dolog ezeket a kezdetben kicsiny eredményeket, mint ideigleneseket és „taktikaikat“ lebecsülni, annál is inkább, mert akármennyire irreális vagy irracionális dolognak tűnik is fel, valutánk mindenkori intervalutáris árfolyama. — bármennyire következménye is mindenféle előző okoknak — tagadhatatlanul alapmeghatározója is annak, hogy államszükségleteink mily nagy összegekben fognak mozogni és kifejezésre jutni. Minden empirikus valutapolitikai ügyeskedés tehát, mely kedvezőbb nemzetközi árfolyamot tud biztosítani, hasznos lépés a deficit és infláció csökkentéséhez vezető uton.

Jelenlegi valutapolitikai feladataink közé tartozik tehát ezen az uton minél több ily hasznos lépést és ilyen hasznos lépésekből álló minél eredményesebb utat tenni meg. Körülbelül ez az a gyakorlati feladatkör, amelyet jelenleg ahogy — ugy módunkban áll megtenni. A jóvátételi vis-majjorok romboló hatása természetesen halomra dönthet minden számítását.

7. Nézzük ezután röviden ezeknek a gazdaságpszichológiai alapon nyugvó empirikus valutapolitikai feladatoknak egyes szempontjait közelebbről.

Említettük már, hogy a háboruban megromlott valutánk mindig rosszabbá és rosszabbá válásának különösen fontos *külső* okozója, amely folyton illuzóriussá tette eddig a belülről való gyógyítás kilátásait, annak külföldi árfolyamjegyzése. A valuták, illetve devizák nemzetközi árfolyamai nagyon irreális és gyakran igazságtalan alakulásuk, melyek korántsem tükrözik vissza hiven és valami szigorú törvényszerűséggel gazdasági helyzetünket, annak realitását vagy fonákságát.

A valóságban az árakat és árfolyamokat emberek esinálják, ér-

dekükhöz és céljaikhoz képest idomitják a nyereszkesedési helyzetek kihasználásával.

Az árak ekként nem alakulnak valami szigorú, matematikai biztosságu benső törvények szerint, mint a fizikai vagy kémiai folyamatok. Így ha a valutaárfolyamok alakulásai szigorú és biztosan ható gazdasági törvényeknek volnának az eredményei s egy-egy ország közgazdasági realitásának csalhatatlan tükrői, akkor aligha jönnének létre olyan abnormalis — a belföldi vásárlóerőtől lényegesen különböző — árfolyamok, amelyek segítségével az egyik ország értékesebb javait potomon elszerezheti a másik.

A közgazdaságtan eszmemenete már megszokta a gazdasági törvények megnyilatkozását észrevenni olyan téren, ahol tisztán látni nem tud, mert a milliányi okozatnak szövevényében eltűnnek szem elől az okok, vagy helyesebben: az okozó emberek. Különösen ilyen tér az áralakulás milliányi valódi fiktív ügyletből, tranzakcióból, érdekből, fizetésből, hitelezésből összeszövődő területe, amelyen reális termelés útján létrejövő valóságos készletek, szükségletek és költségek mellett át nem tekinthető változatokban érzeteti hatását az irreális árfelhajtás, árleszorítás, paraszitikus láncolás, szóval a spekuláció, sokszor a csalás művészetének minden árnyalata, a hitelnek országszerte nagyon nagy részben nem a reális termelés, hanem az üzérkedés céljaira való nyújtása és felhasználása stb. stb. Ezen a téren az észre nem vett okok és okozók által megindított lavinák gördülését nagyon hajlandó a gazdasági tudomány, sőt a közvélemény is szigorú gazdasági törvények által megindított és mozgatott folyamatnak tartani.

Ha most már valutánk jelenlegi sorsát vizsgálgatva, az imént mondottak szerint következtetnünk, akkor valutánk végtelenül alacsonyra zuhant árfolyamát sem fogjuk abszolút gazdasági törvények érvényesülési eredménynek tekinteni, hanem csupán számos körülmény, — de mindig különböző gazdasági érdekű emberek által okozott és előidézett körülmény — eredőjeként. Azok között a számos és utólag át sem tekinthető okok és körülmények között, melyek összehatásbeli eredője valutánk mai helyzete, vannak olyanok, amelyek kiállják a tárgyilagosan indokolt gazdasági mérlegelés kritériumait, de vannak olyanok is, melyeket csak a felületes megítélés és a kiméletlen nyereszkesedés helyezett oda a valutánk jelenlegi rossz nemzetközi árfolyamát előidéző okok és üzleti sakkhuzások közé. Ennélfogva, bármennyire indokolt is volt objektíve háborus valutánk árfolyamának nagyon jelentékeny sülyedése, *olyan mértékű* sülyedése, amelyet tapasztalunk, amikor tudniillik jóval belföldi vásárló ereje alá zuhant az le, azután pedig ez az ár-

folyam egyre rontotta belföldi vásárló erejét is, úgy, hogy a külföldi árfolyamzuhanás és a belföldi drágulás egymást hatványozó circulus vitiosus gyanánt végre a mai árfolyamot és inflációt idézzék elő. — semmi esetre sem indokolható valami józan törvényszerűséggel.

Ennek a jelenségnek a magyarázatát ekként csak abban kereshetjük, hogy a pénzünkre vonatkozó nemzetközi árfolyamok megállapításánál nem az ideális áralakulásra ható körülmények alapos, érdektelen, tudományosan tárgyilagos és matematikailag pontos mérlegelése hozzák létre a konkrét árfolyamokat, hanem olyan üzletfeleknek, érdekelteknek és üzérkedőknek (mindig az előző árfolyamok tényeire támaszkodó) kötései, kereslet-kinálatai és nyereséget hajtó üzérkedései, akiknek korántsem az a gondjuk, hogy valamely ország gazdasági realitásainak kifejezést adó intervalutáris árfolyamot és árakat alakítsanak ki, hanem az, hogy üzérkedéseik számolási értékeléseibe valutánkat olyan árfolyammal állítsák be, melyen minél többet nyerhessenek. Koránknak az intervalutáris relációkban szereplő elszámolási értékét végeredményben ezeknek az intervalutáris tőzsdei kurzusoknak csinálói állapítják meg. Az utódállamok ellenünk irányuló valutapolitikájának is része van ebben. Ezért és nem valami közgazdasági törvényszerűség alapján alakult ennyire fonák módon pénzünk árfolyama.

8. A rossz valutából is jelentékeny hasznot huzhat az, akinek jó valutája van. A világháború nyomán a sok országban beállott valuta-romlás széles teret nyújtott az ily irányú spekulációnak. A mi valutánk romlását is hatalmas spekuláció használta fel vezérlő konjunktura gyanánt s rendezkedett be erre, sajnos belföldön is. Az erre berendezkedett széles érdekkörök egyenesen rettegnek a javuló irányzattól. Üzérkedésük minden energiája tehát a közérdek kimondhatatlan kárára — tudatosan és ösztönszerűleg — a valutaárfolyamrontó, az infláló és drágító tendenciát szolgálja.

Azt lehetne itt kérdezni, hogy hát az objektív gazdasági szempontok, az ország gazdasági realitásai, termelése, lakosságának munkája stb. stb. nem gyakorolnak e döntő hatást az illető ország valutájának nemzetközi értékelésénél s nem olyanok-e ezek a realitások, amelyekkel szemben a pusztá üzérkedésnek el kell vesztenie a csatát?

Az ország gazdasági realitásai, termelése, effektív kivitele stb. stb. kétségtelenül olyan természetűek, amelyek az illető ország pénzének nemzetközi értékelésére hatást gyakorolnak. A nemzetközi kereskedelemben kerülő termékek megfelelő valutamozgást is hoznak magukkal, de — jól jegyezzük meg — kellő hatást csak akkor gyakorolnak, mint azt sajnos, a mi példánk is mutatja negative, — ha elég nagy tömegűek

és tömegmennyiségüknél fogva elegendő valuta- és devizaáramlatot tudnak mozgósítani a szembehelyezkedő subjektív, spekulatív érdekek és tényezők legyőzésére, például ha minden ellenkező irányú spekuláció elnyomására nagy effektív áruvásárlások céljából volna megfelelő kereslet eszközünk után.

Ami katasztrofális helyzetünk azonban éppen abban rejlik, hogy széttépett és legyengült országunk e harmadrésze gazdaságilag nem elég erős, nem elég életképes, a nemzetközi kereskedelembe dobható áruinak tömege nem eléggé hatalmas ahhoz, hogy valutánk effektív vásárló célokra szolgáló külföldi kereslete elnémíthatná azt a spekulációt, mely csak üzérkedési objektumként kereskedik pénzünkkel.

9. Az imént való fejtegetéseinkből következik, hogy koronánk árfolyamának a jelenlegi színvonalra történt katasztrofális lezuhanását korántsem elegendő dolog egyszerűen az inflációval, mint okozóval magyarázni.

Az infláció ép úgy ok, mint okozat s minket az állapotok jelenlegi stádiumában főleg csak azok a visszás közgazdasági, spekulációbeli és hitelpolitikai jelenségek és cselekmények érdekelnek itt, amelyek miatt az állam kénytelen az infláció expedienséhez fordulni, tehát inkább az inflációt maguk után vonó körülmények, vagyis annak előidézői, mint magának az inflációnak — különben is jobban ismert és látható — következményei.

Hogy koronaárfolyamunk zuhanásában nem állott meg azon a ponton, amikor az árfolyam a korona belföldi vásárló erejének felelt volna meg, hanem hogy jelentékenyen ez alá esett és hogy ez a tendencia, t. i. az intervalutáris árfolyamnak a belföldi vásárlóerő mértékénél alacsonyabbra való esése tovább is tart, (és hogy a belföldi drágulás is ennek az árfolyamsüllyedésnek ad azonnal további táplálékot), főleg az intervalutáris árfolyamnak az erre irányadó külföldi tőzsdéken való csinálásmódjából (és ezzel összefüggésben a tőzsdeintézmény természetéből is) következik. Ezeken a tőzsdéken a forgalomban levő papirkorona összes mennyisége egy igen csekély részének keresletével és kínálatával alakítják ki valutánk mindenkori árfolyamát. Minél izoláltabb, a nemzetközi kereskedelem forgalmában minél csekélyebb szerepet játszó papírosvalutáról van szó, annál inkább lehetséges egy az illető országon kívül eső tőzsdén e pénznem aránylag csekély mennyiségének kereslet-kínálatával befolyásolni annak árfolyamát, még pedig úgy lefelé, mint felfelé.

A koronánk belföldi vásárló erejét is egyre következetesen le szállító alacsony intervalutáris árfolyam a mostani színvonalára zuhant

alá, közvetlen főoka az tehát, hogy azokon a nemzetközi pénzpiacokon, ahol koronánk árfolyamjegyzésének sorsa eldőlt, nincsen a koronának viszonylagos erős kínálatával szemben megfelelő erejű kereslete. Míg magyar részről erősen keresték és keresik — magánosok és bankok — nyilvánosan és zughelyeken az idegen fizetési eszközt, addig idegen részről aránylag jóval gyöngébb az érdeklődés a magyar korona, illetve fizetési eszközök iránt és sokkal inkább az üzérkedő tőzsdei keresletre szorítkozik az, mint megfordítva. Ennek következménye az a fejlődési tendencia, hogy egyre olcsóbban kínálják koronánkat az idegen jobb fizetési eszközökért. Másszóval: korona nemzetközi árfolyamát az a körülmény rontotta egyre jobban, hogy az intervalutáris árfolyamok kialakulására irányadó külföldi pénzpiacokon nem volt elég erős ellen-súlyozó kereslet a korona után. A spekuláció azután azt a helyzetet erősen kihasználta és fokozta még. Minthogy pedig valutánk a nemzetközi forgalomban jelentékenyebb piaca alig egy-két külföldi tőzsdén van esupán, a — sajnos — számos körülménytől támogatott spekulációnak nem is került olyan nagy áldozatába arról gondoskodni, hogy ezeken a külföldi pénzpiacokon állandóan lefelé billenjen a korona ára. Óriási baj, hogy a mi üzérkedő világunk is tulnyomólag a korona esésére építette nyereszkeskedési konjunkturáját és ilyen irányba játszik a közérdek feláldozásával.

10. A helyzet javításának az volna az utja itten ebből láthatólag, ha a nemzetközi árfolyam kialakulására irányadó tőzsdék helyén koronánknak megfelelően erős keresletet tudnánk biztosítani, illetőleg az árfolyamalakulást kedvezően befolyásolni oly módon, hogy koronánkért, illetve váltóinkért ott jobb árakat kínáljanak idegen fizetési eszközökben. Ugy hiszem nyílt ajtón is kopogtatok, amikor ezt mondom, mert újabb időben tettek erre kísérleteket és hoztak is ily irányú áldozatokat, bár — meg sem becsülhetően nagy kárunkra — későn látták be azoknak szükségességét. Azt hiszem azonban ezekre vonatkozóan, hogy a pusztán tőzsdei, mintegy mechanikus valutamentő kísérletek célt csak rövid időközökre érhetnek el és nem érhetik el az itt feltétlenül megkívánt gazdaságpszichológiai hatást, t. i. nem kelthetik fel valutánkkal szemben a nyílt és mindig szélesebb körre terjedő bizalmat, amely növekedő és szélesedő bizalom válthatná ki az üzleti világban is az ellenkező tendenciát, t. i. a korona kínálatának gyöngülését annak keresletéhez viszoyítva.

Ha ellenben azt látnák az illető helyeken, hogy egy-egy nagyobb (megbizott) bank, vagy bankház, mely mintegy a magyar jegykibocsátó intézet beváltóhelyeként működik, a korona reális értékét annak árfo-

lyamánál többre becsülően tartja a koronát és ennek a többre értékelésnek suggestív következetességgel tud kifejezést adni a maga üzleti világában, szóval következetes energiát fektet be és mozgósít meg a maga üzletkörében koronánk kellő értékelése érdekében, azt hiszem az ilyen eljárásához fűződő nagyobb hitelszichológiai hatásnál fogva inkább alább szállana a korona árfolyamát aláaknázni akaró üzérkedés kedve és lassankint koronánknak az elszánt stabilizálás pszichológiai benyomását keltő jobbraértékelését tekintenek annak a tartósabb konjunkturának, melynek állandóságában jobban lehet bizni most már, mint az ellenkezőben. Ilyen formán a stabilizálás valószínűleg könnyebben menne az eljárás nagyobb suggestív erejénél fogva, mert jóval imponálóbb és az érdeklődők értékkövetését nagyobb benyomással mozgatható volna az, mintha csupán a tőzsdéi kötések sablonos hatóerejétől várunk mindent. Egészen más értékkövetést vált ki ugyanis az olyan eljárás, mely egyszerűen elkölt bizonyos összegeket a korona árfolyamát tartani hivatott kötésekre, mint az az eljárás, amikor egy jelentékeny bank vagy bankház a maga egész szervezetével és exponenseinek üzleti rafinementjával fekszik bele a kedvező vélemény következetes terjesztésébe. A modern pénzvilágban sem közömbös az, vajjon csak gépiesen finanszíroznak-e valamely üzletet, avagy kellő figyelemfelkeltéssel, az ügyfelek előtt való kedvező véleménynyilvánítással felkarolják és dédelgetik-e azt. A modern üzérkedő világ pszichológiai eszközökkel is dolgozik és a nagyobb bankvezetőségeknek nem egy pszichológiai eszköz áll rendelkezésükre a saját közönségükkel szemben. Ha tehát a koronánk árfolyamát védő akció nem merül ki csupán a gépies finanszírozásban, hanem el tudja érni, hogy imént jelzett természetű támogatásban is részesüljön, akkor ez a körülmény csak növelheti az eredményesség kilátásait, feltéve természetesen, hogy itthon — nagy tömegű új papírpénz kibocsátások nem történnek. De még bizonyos mérvű elkerülhetetlen új kibocsátások mellett is szükséges ez az eljárás, mint amely a legrosszabb esetben is mindenesetre lassabbá teszi pénzünk árfolyamhanyatlását és arra alkalmas, hogy mintegy kivegye a kezdeményezést a lefelé tendáló spekuláció kezéből a koronaárfolyam alakításában.

Ha azután ily módon sikerül bizonyos ideig ad hoc stabilizációt elérni a korona kurzusában és sikerült az üzérkedő közönséget hozzászoktatni ahhoz a jelenséghez, hogy a korona nem az a feltétlen bizonyossággal és irányíthatósággal hanyatló valutafajta, melyre biztosan építhet az ily irányú spekuláció, akkor elérkez az ideje az árfolyam óvatos emelésének is ugyanesak ezen a módon. A koronát tartó — és pszichológiailag beváltóhely-természetű — exponens lépésről-lépésre valamivel

többet ad a koronáért, hogy árfolyamát emelje, aszerint természetesen, amint arra a körülmények alkalmasnak mutatkoznak. Ez az eljárás természetesen gondos szervezést és anyagi áldozatokat igényel. A gyakorlati megvalósítás feladata erre vonatkozólag a részletekbe menni, a már szerzett tapasztalatokat értékesíteni és praktikus eljárásokat javasolni.

Itt csak azt kívánjuk hangsúlyozni, hogy az eddig előirt gondolatmenetnek megfelelően a devizaközpont intézménye nemcsak szükséges, hanem még jobban kiépítendő, hogy a körvonalazott cél szolgáltatába annál jobban beilleszkedhessék.

11. Fontos kérdés az is, hogy milyen nagy áldozatokat igényel a valutastabilizáló akció. Minthogy az intervalutáris árfolyamalakítás (különösen egy nemzetközileg kisebb jelentőségű valutánál) mint láttuk is, át meg át van szöve üzerkedépszichológiai szálakkal, az árfolyamstabilizálás költségei is — mondhatjuk tulnyomó részben — pszichológiai koefficienspektől függnnek. Ha tehát a koronavédő exponensnek megjelenése az illető pénzpiaccon szuggerálni tudja az elszánt akciót és a belföldi gazdasági viszonyok arra érett realitását, hogy t. i. elérkezett az ideje annak, hogy a korona zuhanása végre megálljon, hogy a valóságban (vásárlóerőben) mindig többet ér az az árfolyamértéknél s így nagyon is van értelme és lehetősége a jövőben az árfolyam felfelé tendálásának stb. stb., akkor az árfolyamstabilizálás költségei aránylag összezsugorodnak. Éppen ezért fontos dolog oly módon lépni fel a stabilizálás akciójánál, hogy lehetőleg minél nagyobb valószínűségei legyenek a szuggesztív hatásnak. Magától értetődik, hogy jól meg kell alapozva lennie anyagilag is az akciónak. Ennek mikéntjére és a konkrét költségek mérvére nézve nem az én feladatomban javasolgatásokba becsátkozni, hanem a gyakorlatilag irányító pénzügyi embereké. Vezető szempont azonban, hogy a koronaárfolyam stabilizálása nagy áldozatokat ér meg — minden ellenkező áramlat és vélemény dacára is csak ezen a nézeten lehetünk, — mert ugyszólván minden pénzügyi jobbrafordulásnak kiinduló pontja innen következik. Ezért a valuta-stabilizáló akció fedezetéről is szerves intézményességgel szükséges gondoskodni, ami természetesen nem érinti a szükséges diszkréció szempontjait. Nem csupán arra gondolunk tehát, hogy egyes bizományosokat időnkint bizonyos összegekkel dotáljon az állam erre a célra, hanem többre, t. i. hogy tervszerű stabilizáló fedezet létesítésére törekedjék. Az ebben az irányban eddig követett eljárást nem áll módomban ismereteni s így bírálni sem ezuttal. Mindenesetre szükségesnek látszik a kivitel útján rendelkezésre jutó külföldi fizetési eszközöket, amennyire lehetséges, erre a célra felhasználni.

Összefügg ezzel a feladattal az a kivitelében nehéz és kényes kérdés is, hogy mit lehetne tenni a korona intervalutáris árfolyamának rontására irányuló tudatos, tehát rosszhiszemű üzelmek ellen. Hangsúlyoztam, hogy nehéz kérdéstről van szó, de azért korántsem szabad a *laissez-faire* elvére helyezkednünk abban. Természetesen már elvi szempontból is egészen más a feladat a külfölddel, mint a belfölddel szemben. A külfölddel szemben csak szorosabb értelmű valutapolitikai eszközökről lehet szó, a belföldiekkel szemben azonban ilyen esetekre fel kell állítanunk a megtorlás elvét, bármily nagyok is a megvalósítás és a bizonyíthatóság nehézségei. A bizonyítható esetekre meg kell találni az államnak a büntetőjogi szankciót. Ezt ki kellene egészítenie — a gyakorlatban valószínűleg könnyebben érvényesíthető — olyasféle szankcióknak, hogy a különböző gazdasági, illetve kereskedelmi testületek ezzel párhuzamosan a maguk körében fegyelmileg becsületbirósági, vagy választottbirósági úton kényszerüljenek szintén felelősségre vonni tagjaikat azokért az üzelmekért, mint a kereskedelmi tisztességbe ütközőkért, amelyek a korona árfolyamának tudatos rontására irányulóknak tekinthetők.

12. És most kénytelenek vagyunk néhány megjegyzést tenni a problémánkkal szorosan összefüggő árfelhajtó s így eredményében infláló hitel kérdésére.

Kétségtelen dolog, hogy a mai gazdasági életben többféle mód van arra, hogy *új* pénzösszegek, közelebbről nézve: új fizetési hatalmat tartalmazó összegek, vagyis új tőkék jöjjenek létre. Nagy különbség van azonban az új fizetéshatalmi összegek, azaz tőkék szerepe és hasznossága dolgában. Ezek az új tőkék a gazdasági élet milliárdnyi jogügyleteiben születnek meg, mint áruk, nyereségek, kamatok stb. Ha most már a keletkező új pénzösszegek új termelt javak létrejöttének a kísérői, mint ezeknek normális árai, akkor éppen nem veszedelmesek, mert ellenértékük a használati javak fizikai realitásában cirkulál a társadalomban. Veszedelmessé válhatnak akkor, ha ezeket a javakat, vagy nagy részüket a társadalom elfogyasztja anélkül, hogy reprodukálná ismét. Ebben az esetben üres, termelt valóságos javakkal többé nem fedezett pénzösszegek cirkulálnak tovább az emberek között, mint drágító jövedelemrészek.

Még rosszabb eset az, amikor pénzösszegek a termeléstől teljesen izoláltak kerülnek már a forgalomba is, amikor tehát az új pénzösszegnek semmiféle új vagy újonnan belépő fizikai jószág nem felel meg. Ezek a pénzösszegek infláló, higitó pénzösszegek, melyek improduktív módon keletkező jövedelmekké válnak, de mivel mégis fizetési erőt képviselnek, megnagyobbítják a keresletet az élet és termelés javaival szemben: vagyis drágítanak. Nem kell azért a mechanikus kvantitatív-elmélet követőjének lenni, hogy ezt belássuk. Ezek az infláló pénzösszegek ugyanis

nem önmagukban mechanikus hatásukban, hanem jövedelemrészekké (nyereségek) válásukon és megnagyobbodott fizetőerejü birtokosaiknak nagyobb árak megadására kész pszichológiai hajlandóságain keresztül drágítanak.

Vagyis drágító eszközökké, infláló fizetőképességgé válnak a drágítók kezében. Ilyen természetü infláló hitelösszegek a Jegyintézet által nyújtott hitelösszegek közül azok, amelyeket nem a mezőgazdasági vagy ipari termelés céljaira, sem pedig valóságos fizikai árukat beszerző reális kereskedelem céljaira nem használnak fel, hanem amelyeket pusztán üzérkedésre, pusztán továbbkamatoztatásra, láncolatossá drágításra és tőzsdei különbözeti ügyletek útján elérendő nyereségszerzésre használnak fel. Az így felhasznált pénzüsszegek aláássák pénzünk belső vásárlóerejét, aláássák pedig legelőször is olyan téren, amelyen a leggyorsabb a vásárlóerőcsökkenésnek a hatása pénzünk intervalutáris árfolyamalakulására, t. i. a tőzsdéken. A legrombolóbb hatásuk pedig pénzünk árfolyamára akkor nyilvánul meg, amikor az improduktív keletkezésű és szerepű új pénzüsszegek a külföldi fizetési eszközök után való üzérkedő kereslet megnagyobbítóivá válnak.

Élesen meg kell tehát különböztetni a Jegyintézet új kibocsátású hitelösszegeinek közgazdasági hatását aszerint, amint reprodukcióra, avagy fizikai értelemben vett termelést elő nem készítők pusztán nyereségszerzésre használják fel azokat. Míg az első esetben új javakat segítvén létrejönni, egészséges gazdasági folyamatot indítanak meg és a kivitelre alkalmas jószágok szaporításával fizetési mérlegünk javítására folyhatnak be, addig a másik esetben egyenesen bűnös hitelfelhasználással állunk szemben, amely nemcsak hogy nem igyekszik produktív felhasználással ellensúlyozni az új államjegykibocsátást, hanem az infláció káros hatását még sietteti, felfokozza és közvetlenebbé teszi improduktív különbözeti nyereségek teremtésére irányuló üzérkedésével s ezzel összefüggésben a koronaárfolyamnak meg nem akadályozható vagy épen szándékosan segített aláadásában. Züllő gazdasági helyzetünkben kifejlődött nagy hitelbetegségünk: az improduktív üzérkedésre adott és felhasznált hitel ekként egyik nagy valutabetegségünk is. Veszedelemes volta és kiirtásának nehézsége főleg abban rejlik, hogy jobban kifizeti magát, mint a termelési célokra adott hitel. Más szóval: a termelő vállalkozói nyereség rátája alacsonyabb az improduktív üzérkedő tőkenyereség rátájánál. Ennek következménye azután, hogy a tőke kinyomul a termelő vállalkozásból és üzérkedő elhelyezéseket keres a sokkal nagyobb kamat és nyereség reményében.

A Jegyintézetnek a legelszántabb igyekezettel kell ennél fogva

minden módjában állót elkövetni arra, hogy az általa nyújtott hitelekben az államjegyek csakis produktív célokra legyenek felhasználhatók. Különösen a kereskedelmi hitelnél nehéz és kényes dolog ennek az ellenőrzése. A hitelösszegek folyósításának és visszafizetésének aranykoronára való átszámítás alapján kellene történnie. Ez az eljárás teszi egyedül lehetővé, hogy a hitelezés ismét normális kamatláb mellett történhessen. A hitelezett összegnek megfelelő érték visszafizetési kötelezettsége akadályul szolgálna abban a tekintetben, hogy a kölcsönvevők továbbra is az inflációs tendenciát tegyék gazdasági konjunktúrájukká és rákényszerítene őket arra, hogy saját érdekükben küzdjenek valutánk stabilitásáért s erre a törekvésre rendezkedjenek be, aminek legréalizabb s legegyszerűbb módja a hitelnek termelő vállalkozásban való felhasználása. Egyébként a Jegyintézet kevésbé alkalmas is arra, hogy a hitelfelhasználás bonyolult labirintjét a gyakorlatban végigkövesse és ellenőrizze. Ezért célszerű volna a mezőgazdaság, az ipar és kereskedelem részére olyan főelosztó szervezeteket állítani a Jegyintézet és a hitelígénylők köze, amelyek anyagi szavatosság mellett garantálnák, hogy a hitelfelhasználás kizárólag előre kikötött produktív célra és módon legyen eszközölhető. Ezeknek a hitelleosztó pénzügyi szervezeteknek kellene gondoskodniuk arról is, hogy ők maguk pedig liquid közvetlen adósokként szerepeljenek. A Jegyintézet hitelpolitikáját illetőleg rá kell tehát mutatnunk, hogy illogikus törekvés egyfelől a koronát kívülről stabilizálni akarni, másfelől pedig eltérni azt, hogy új kibocsájtások improduktív üzérkedési hitelként legyenek felhasználhatók s fokozzák az inflációt és mindennek a drágaságát. Ez az ut koronánk belföldi vásárlóerejét csökkenteni következetesen az aranyparitás színvonalára felé, sőt az alá, — ami megint a pénzünk intervalutáris árfolyamát súlyosztó tendenciát erősíti, úgy, hogy az eredmény valutánk megsokszorozott értéksúlyedésében fog megnyilvánulni. A papírpénzkibocsátásnak még infláló hitelpolitikával való egybekapcsolódása adja meg ekként pénzünknek a kegyelemdőfést.

* * *

Nagy gazdasági betegségünkben aggódva keressük a gyógyulás eszközeit. Ezuttal azonban nem a végleges rendbejövésnek szempontjai érdekeltek, hiszen ebben a tekintetben nagyon, de nagyon sok nem tőlünk függő, reánk nézve tehát szinte vis major jellegű körülmény játszik közre.

Ezuttal csupán olyan gyors segítség után tekintgetünk, amely a gyors elvérézés megakasztásához, a gyors elkötéshez hasonló.

Valutabetegségünk mai állapotában ilyeneknek látszanak a most elmondottak alapján:

a) a koronaárfolyamnak valutáris oldalról való stabilizálása a nemzetközi tőzsdei árfolyamalakításra befolyást gyakorló célszerű védekező műveletek útján,

b) infláló üzérkedés céljaira nyújtott hitelek megakadályozása a pénzügyi politika minden eszközével és a hitelnek a termelés csatornáiba való gyors visszaterelése.

Azt hiszem, mondani is felesleges, hogy az államháztartásban a bevételek és kiadások egyensúlyba juttatására, majd megfelelő kölcsönműveletekre, jegybank felállítására stb. irányuló tervszerű következetes törekvés ezzel párhuzamos, szélesebbkörű feladat.

Budapesten, 1923 március hó 7-én.

Balás Károly.

A gazdaságosság elve a közigazgatásban.

Minden gazdálkodó alany tevékenységének egyik vezető elve a takarékoság, jobban mondva a gazdaságosság, vagyis az, hogy a lehető legkevesebb erőfeszítéssel érjük el a lehető legnagyobb eredményt. Amikor *erőfeszítésről* beszélek, gondolok úgy az anyagi, mint a szellemi erőforrások igénybevételére: teljesen pontos mérleget ugyanis csakis abban az esetben állithatunk fel, ha mindig figyelembe vesszük azokat az elmebeli és erkölcsi tényezőket is, amelyeknek munkaegyenértéke pénzben kifejezhető, sőt azokat is, amelyekre vonatkozólag ilyen közvetlen hatás nem mutatható ki, azonban tudjuk róluk, hogy fennforgásuk vagy távollétük befolyásolja a valamely cél elérésére szükséges anyagi eszközök mennyiségét.

Mindezek figyelembe vételével kell vizsgálat tárgyává tennünk azt, hogy az állami életben általában és különösen megpróbáltatásoknak kitett hazánk állami berendezéseiben a gazdaságosság mennyiben érvényesül. A lehetőség szerint ki kell terjeszkednünk minden mozzanatra, első sorban azonban mégis a pénz felhasználását kell ellenőriznünk, minthogy az állami célok megvalósítására közvetlenül szolgáló egyének és intézmények fenntartásához pénzösszeg szükséges és az élethivatásukként közfeladatokat megoldó egyének szellemi és erkölcsi erőfeszítéseinek is, ha nem is egyenértéke, azonban minden esetre ellentétele pénzösszegekből áll.

Az, hogy most ilyen vizsgálatot tartsunk, feltétlenül indokolt. Csonka-Magyarország államháztartása az összeroppanás előtt áll, csak az állami költségvetési előirányzat 40 milliárdnyi, a valóságban azonban jóval több hiánnyal zárul. Jól tudjuk és eléggé nem hangsúlyozhatjuk azt, hogy szomorú pénzügyi helyzetünknek nagyon kevésé vagyunk okai. A reánk kényszerített és létfeltételeinket megtámadó békeszerződés rendelkezései, az ország teherbiróbb részének elvesztése jóformán leküzdhetetlen nehézségek elé állítja mindazokat, akik a megszükitett határok között rendet akarnak teremteni és a tovább-

fejlődés csiráit oltják be. A jóvátételi kérdés rendezetlensége lehetetlené tesz minden reális tervekészítést, esetleges ellenünk irányuló megoldása pedig az eddigi nehézségeket újakkal és még súlyosabbakkal gyarapítja. Minthogy azonban a nemzet életfolytonosságának bármilyen áldozatokkal biztosítása feltétlen észparancson alapuló követelmény, meg kell keresnünk azokat a módokat, melyek a legrosszabb eshetőségek bekövetkezése esetében is ezt lehetővé teszik.

Kétségtelen, hogy a nemzeti élet fenntartására számos eszköz szolgál, az állam életére azonban alig egy-kettő. Az is biztos, hogy a nemzet hivatását csak abban az esetben teljesítheti, ha állami léte megmarad, amiből következik, hogy az állami szervezet fenntartása és megerősítése, a fennforgó viszonyokhoz alkalmazása az, amit most nemzeti szempontból is sürgetnünk kell.

Minden körülmények között, minden időre nézve áll ez a tétel. Akkor azonban, mikor valamely nemzet a megsemmisülés határán áll, mikor területi és faji megsemmisítés, vesztett háború, forradalmak és ellenséges megszállás értékpusztításait, anyag- és erőfecsérléseit nyögi, akkor csak azon csodálkozhatunk, hogy nem ez a probléma áll az érdeklődés homlokterében és azt nem értjük, hogy miért volt az utóbbi három évben határozott ellenszenv mindazokkal szemben, akik állami életünkben a gazdaságosság érvényesítését követelték.

Sokat emlegetett, de kellően be nem igazolt jelszó az, hogy az állam és a többi közjogi jellegű közösségek feltétlenül erő- és anyagfecsérléssel láthatják csak el feladataikat, hogy ugyanannak a közszükségletnek kielégítése feltétlenül többbe kerül, s amellet tovább tart, ha azt közhatóság végzi és nem magánegyen, vagy magánjellegű szervezet. *) Anélkül, hogy ennek a sokat vitatott, egész könyvtárra menő irodalommal bíró kérdésnek taglalásába belebocsátkoznánk, megállapíthatjuk azt, hogy vannak olyan közszükségletek, amelyeknek magánosokra bízásával a legtulzóbb individualista sem kísérleteznék és éppen az egyének elgyengülése következtében leromlott országunkban a közfeladatok körének lényeges, számbavehető megtakarítással járó szűkítését egyetlen józan eszű ember sem kívánja, sőt nap-nap mellett hangoztatnak olyan kívánságokat, hogy az állam, vagy a területi és hivatási önkormányzatok testületei még újabb ügyeket is vonjanak hatáskörükbe, a közigazgatás határait terjesszék ki. Ha tehát hü tükörképet akarunk kapni, a közfeladatok körét adottnak kell elfogadnunk és csak azt vizsgálhatjuk, ezeknek a feladatoknak megoldása valóban

*) Az erre vonatkozó anyagból a legjobban kiemelkedik lord Avebury könyve és ennek bírálatai.

ugy megy-e végbe, hogy a legkisebb erőfeszítésnek a lehető legnagyobb eredmény feleljen meg.

Amikor ezt tesszük, tudatában vagyunk annak, hogy a felülvizsgálatra, szervezési irányelveink megváltoztatására országunk mai szomorú helyzete kényszerít. Nem elég azonban az, ha a mai viszonyokat hasonlítjuk össze a háború előtti utolsó normális év körülményeivel, hanem vizsgálnunk kell azt, hogy az akkori állapot, rendszer, berendezkedések és cselekvési módok teljesen és tökéletesen megfelelnek-e a követelményeknek, kiállják-e a bírálatot, kizárnak-e minden káros hatást. Semmisen félrevezetőbb azoknak eljárásánál, akik kikapnak valamely részletjelenséget, mondjuk a köztisztviselők létszámát és azt mondják: 1923-ban nincs aránylag több tisztviselő, mint volt 1913-ban, tehát kár a létszám leszállításáról beszélnünk. Éppen ellenkezőleg, azt kell ebben az adott esetben vizsgálnunk, szükség volt-e 1913-ban minden tisztviselőnkre és az akkor alkalmazott tisztviselők mindegyike el látta-e valóban feladatait, ha dolgozott, nem végzett-e fölösleges vagy legalább mellőzhető munkát. Elvonatkoztatva ettől a konkrét példától, nem azt kell vizsgálnunk, hogy közhatalmi szervezetünk megfelelőbb, teherbíróbb-e, mint volt 10 év előtt. Még azt sem, hogy milyen változtatásokat kell rajta végezni a mostani kényszerhelyzetben, hanem abból kell leszűrni megállapításokat, hogy egyáltalában, abszolút mértékkel megközelítjük-e a lehető-legjobb, legkevesebb erőfecsérléssel járó közigazgatás fogalmát, vagy sem.

Sajnos, erre a kérdésre csak nemmel felelhetünk s ezzel a felelettel bevalljuk azt is, hogy az előbb felvetett problémát, azt t. i., hogy elvileg kell-e erő és anyagfecsérlésnek lenni az állam és más közösségek működésében — meg sem közelíthetjük. Akkor ugyanis, amikor nem megfelelő és helyes képzettségű, hibás tájékozódású emberek, célszerűtlen keretek között intézik az esetek legnagyobb részében a közügyeket, csak azt tehetjük meg, hogy minden egyes konkrét esetben rámutassunk az elkerülhető hibákra és nem emelkedhetünk az elvi általánosítás magaslatára.

Ha állami és önkormányzati végrehajtási berendezésünket vizsgáljuk, *három* alapfogyatkozást kell megállapítanunk: a túlzott *központosítást*, a feltétlen *bizalmatlanság* rendszerét és a gyakran vérlázító gyakorlatiatlanságot, amivel párosul *a bürokrácia* tultengése.

Nem szándékom az, hogy a közigazgatási politika megállapított tételeit ezuttal alátámasszam, vagy vitás kérdéseinek mélységeibe bocsátkozzam. Ismerem és méltatom a kormányzati és igazgatási központosítás közötti különbséget és magam is azt vallom, hogy az alapirány

meghatározása, valamint a végrehajtó működés általános előfeltételeinek megteremtése, vagyis a *Concha Győző* értelmében vett kormányzás minden nemzeti államon belől az állami élet egységére tekintettel csak egységes, egy akarattól függő lehet. — Még ennél is tovább megyek: számolok azzal, hogy vannak ügyek, amelyek csak az egész ország területére kiterjedőleg, egységes nézőpontok szerint oldhatók meg jól, melyeknél tehát az igazgatási központosítás is indokolt, így pl. a vasúti tarifák megállapítása vagy a járványok elleni védekezés szervezésének felállítása és vezetése csak országosan, központi szervekből történhet. Ennek tudatában figyelemmel vagyok arra is, hogy a létérti küzdelem legsúlyosabb óráit élő nemzetek számos olyan szükségletre vonatkozólag léptetik életbe a központosítást, amelyet békés és rendes időkben területi vagy ügyi szétpontosítás útján elégitenek ki. Példaként szolgálhat Nagy-Britannia, amely a háború kitörésekor nemcsak államosította a löszergyártást, sőt a közélélmezést is, hanem egyszerűsített központosította is.

Mindezek mellett sem hunyhathunk szemet a központosításnak azon rendszerén, amely ma szintén szomorú napokat és válságos perceket élő hazánkban van. Folyton hangoztatjuk azt, hogy a magyar politikai szabadság és önkormányzat egyenlő értékű az angollal, arra azonban nem vagyunk figyelemmel, hogy a szabadsággal, az önkormányzattal együtt jár a teljes szétpontosítás, vagyis az a rendszer, hogy az ügyek intézésébe közvetlen befolyással bírjanak az érdekeltek közösségei, ami csak úgy lehetséges, ha az ügyeket a felmerülő eset helyéhez egész közel intézik, még pedig úgy, hogy a helyi ismereten alapuló döntés lehetőleg végleges legyen.

Ezzel szemben nálunk komoly önkormányzatról a területi igazgatást illetőleg nem beszélhetünk és a hatáskörnek megosztása az egyes ügydöntő hatóságok között akként történt, hogy az alsóbb hatóságok hatásköre merőben problematikus a felsőbb hatóságéval szemben. Az önkormányzati önállóság üres szó akkor, amikor a községnek minden fontosabb akaratnyilvánítása a vármegyei törvényhatóság jóváhagyását igényli, a törvényhatóság pedig meg sem mozdulhat a nehézkes és lassu miniszteri hozzájárulás nélkül. Eltekintve ettől a szerkezetbeli hibától, figyelemmel kell lennünk arra is, hogy mai tételes jogunk szerint minden és nem csak jogvitás közigazgatási ügyben kétfokú fellebbevitelnek van helye: nem egy esetben ezenfelül még közigazgatási bírósági panasznak. A felsőbb fokú ügydöntő hatóság pedig az esetek túlnyomó többségében a miniszter, aki feltétlenül igénybeveendő abban az esetben, ha két alsófokú hatóság egybehangzóan határozott. Ez azután azt jelenti, hogy éppen a gazdasági élettel közvet-

len összeköttetésben lévő, az egyesek érdekkörét legszorosabban érintő igazgatási ágakban: mezőgazdaság, iparügy, egészségügy feltétlenül a miniszter a harmadfokú hatóság és még azokban az ügyekben is, amelyekben jogrendszerünk más szervet, pl. a közigazgatási bizottságot jelöl meg harmadfokú hatóságként, a felülvizsgálat a miniszter előtt folyik, vagyis egyrészt kielégítetlen marad a szükséglet sokáig és erőfecsérléssel megy végbe az ügyiratok továbbítása, kezelése és elintézése, másrészt az esettől teljesen távol álló és emellett végtelenül költséges szerv hozza a felsőbbfokú döntést.

Természetes, hogy a jogorvoslati rendszernek ilyen, teljesen téves alapokon felépítése másrésztől azt eredményezi, hogy a felsőbb hatóságoknak nem fellebbviteli hatósági ügyköre szintén a túlzott központosítás bélyegét viseli magán. Törvényhozás, kormányzat, sőt a jogszokást bevezető tisztviselői kar is ahhoz szokott, hogy minden apróságot felsőbb, lehetőleg a legfelsőbb hatóságnál intézzenek el. Még sem kísérlik tehát azt, hogy egyes tennivalók meghatározásánál, új feladatok megoldásának szabályozásánál alsóbbfokú szervekre bármilyen ügydöntő hatáskört bizzanak. Ebben a tekintetben ijesztő példát mutat a közoktatásügyi és a honvédelmi igazgatás, ahol a legegyszerűbb engedélyek megadása is miniszteri elhatározást igényel, jóllehet jogszabályok határozzák meg az engedély megadásának feltételeit és a felterjesztő alsóbb hatóságok érdemben állást foglalnak. Léptenyomon tapasztaljuk, hogy elkésett beiratkozások ügyében a közoktatásügyi miniszter a tanév végén dönt, amikor az illetőre nézve a helyzet már amugyis jobbra vagy balra kialakult. A felebbviteli központosításra pedig ijesztőbb példát nem hozhatok fel, mint egész fiatal tisztviselő korombeli emlékeimből azt, hogy a belügyminiszter illetékes ügyosztálya 1911-ben nem egy esetben községek 1908. vagy 1909. évi költségvetési előirányzatait bírálta felül.

Nagyon nehéz, jóformán lehetetlen számszerűleg kimutatnunk azt, hogy a túlzott központosítás milyen pazarlást, milyen munkaerő és pénzfecsérést, a gazdasági életre a késedelem révén milyen károkat jelent, milyen költségtöbblettel jár az ügyeknek a központi kormányhatósághoz, tehát drágább szervezethez felszívása, az ügyiratoknak ide-oda utaztatása. Mindez külön nem mutatható ki, mindössze arra szorítkozhatunk, hogy a háború előtti, túlságosan központosított, a bizalmatlanságon alapuló és a gyakorlati érzék hiányáról tanuskodó közigazgatást összehasonlítjuk más, szétpontosított, az egyéni felelősség elvére alapított, nem bürokratikus közigazgatásokkal. Kétségtelen azonban, hogy egyrészt a színvonal csökkenésében és az aránylag kis

eredményekben, másrészt a közigazgatás költségeinek óriási mérvű emelkedésében nagy, talán tulnyomó része van a túlzott központosításnak.

Ezt a hihetetlen központosítást csak úgy érthetjük meg, ha figyelemmel vagyunk a magyar közigazgatás másik eredendő hibájára: az intézményes bizalmatlanságra és a felelősségtől irtózásra.

Első sorban bizalmatlan az állam polgárainak minden szabad társulásával szemben. A területi önkormányzat — amint már erre utaltunk is — nem független, nem önálló. A hivatási önkormányzat szervezete csak most épül ki, illetőleg csak legutóbb nyert vagy nyer törvényes szabályozást, most kapja meg igazi jellegét: az egyesületi élet többnyire pang és mindenféle túlzott aggodalmak, nehézkes akadályok érvényesülnek vele szemben. Ez bizonyos fokig érthető volt mindaddig, amíg az államhatalom a nemzeti társadalom túlnyomó többségének ellenszenves közjogi megoldást testesített meg és állandóan félnie kellett attól, hogy a területi és élethivatási önkormányzatok, az állampolgárok szabad egyesülései erőre kapván, megdöntik az amúgy is csak ügyel-bajjal fenntartott, évtizedek óta recsegő-ropogó kiegyezési rendszert. Semmiesetre sem lehet azonban indokolt ez a bizalmatlanság most, amikor szűk határok között ugyan és szuverén jogaiban mindenkitől veszélyeztetve, azonban mégis önálló állami életet él a magyar, a nemzet az állammal azonosulhat. Nem indokolt azonban az élethivatási önkormányzatoktól és a szabad egyesülésektől való huzodozás azért sem, mert ez azt a hitet kelti, mintha a magyar államnak oka lenne tartania egyik vagy másik társadalmi osztály érvényesülésétől, mintha nem az osztályok, élethivatások és politikai pártok felé emelkedő közjót testesítené meg.

Az önkormányzattal szemben táplált bizalmatlanság a gazdaságosság és takarékoság szempontjából szintén nagyon szomorú eredményekkel jár. Köztudomásu, hogy az emberek ott hajlandók önfeláldozásig menő erőfeszítésekre, munkálkodásra, ahová szellemi vagy anyagi érdekeik erősen kötik őket. Az önkormányzat elvileg sokkal olcsóbban és jobban, mert formához nem kötötte igazgat, mint az állam. Példaként említhetjük fel a protestáns egyházi autonómiát, melynek igazgatási költségei alig vannak és mégis mintaszerűen intézi több milliós egyház szellemi, sőt anyagi ügyeit is. Azzal tehát, hogy az állam a mainál sokkal nagyobb mértékben nem használja fel a különböző önkormányzatokat közügyek intézésére, önmagát fosztja meg segítő erőktől és határozott erő- és pénzfecsérlést követ el.

Az államnak az önkormányzattal szemben tanúsított bizalmat-

lansága természetszerűleg maga után vonta az önkormányzat idegenkedését az államhatalomtól.

Ez történeti okok következtében nálunk nagyon is érthető. Az államhatalom évszázadokon keresztül nem testesítette meg a nemzeti eszmét vagy legalább is nem teljes tisztaságában képviselte azt. Ilyen körülmények között a nemzetnek gondoskodnia kellett arról, hogy a tételes közjogunk szerint a királyt megillető végrehajtó hatalom tulajdonságainak ellentétele legyen, amit az önkormányzat sajátlagosan magyar formájában: a vármegyei passzív ellenállási jogban találtak meg. Minden más államban a közigazgatásnak és így az önkormányzatnak is a szükségletek kielégítése a feladata, nálunk ezzel szemben az ellenőrzés, a feladat megoldásának megakadályozása lép a homlokterbe. Nálunk az a fontos, hogy nemcsak a meg nem szavazott adót és meg nem ajánlott ujoncot nem szolgáltatja a közigazgatás, hanem az is, hogy minden intézkedéssel szemben felírhat, és azokban az esetekben, mikor a felírási vagy panaszjog eredménnyel nem jár, passzív rezisztenciát fejt ki. Az ellenállásnak ez a szelleme azután beidegződött egész közéletünkbe, még az első sorban amugy is szenvedőleges magatartásra kárhoztatott állami tisztviselői karba is, de legmérgezőbb hatását úgy gyakorolta, hogy a végrehajtó hatalomnak teljes kettéoszlását idézte elő, melyből az egyik rész akar valamit, a másik rész pedig mindig megakadályozza ennek az akaratnak az érvényesülését.

Természetes, hogy ez a rendszer közvetve is óriási anyagi károkat okoz a huzavona, a feladatok megoldásának késedelmessége következtében; van azonban közvetlen káros következmény is: a bizalmatlanság következtében számos szervezet működik, amelyek teljesen mellőzhetők lennének.

Az önkormányzat azonban nemcsak az állammal szemben bizalmatlan, hanem az alsóbb fokú önkormányzati testületekkel is. A vármegye nem tűri azt, hogy a nagyközség, a körjegyzőség, vagy a rendezett tanácsú város önállóan, gyorsan és olcsón intézze ügyeit, hanem egyrészt megköveteli a legfontosabb ügyeknek jóváhagyás végett hozzá felterjesztését, másrészt fenntartja magának azt a jogot, hogy bárkinek a kezdeményezésére az illető község vagy város helyett döntsön.

Ezt a tényezőt már a központosításnál is érintettük, igazi méltatása azonban a bizalmatlanság fejezetébe tartozik. Arra mostan tulajdonképpen kiterjeszkedni nem kívánok, hogy miért bizalmatlan a vármegye a községeivel szemben, csak röviden említem meg, hogy ennek társadalmi alapja van: a régi középbirtokos osztály helyébe lépett, de

annak erényeivel nem bíró vármegyei vezető réteg igen jól tudja és látja azt, hogy a vármegyei keretek önkormányzatot már nem tartalmaznak, mögöttük egyetlen társadalmi tényező sem áll, félnek tehát a községektől és a városoktól, mint a kisbirtokos-, kisiparos- és munkásosztály természetes területi önkormányzati szervezeteitől. Ettől a társadalmi aláfestődéstől eltekintve, most csak azt vizsgáljuk, van-e egyáltalában értelme és haszna egyrészt az adminisztratív tutela rendszerének, másrészt a közigazgatási fellebbvitelnek.

Mindkét kérdésre nemleges választ adhatunk.

Két ellentétes rendszer érvényesülését látjuk a világon: egyik az angol-szász, másik a német-osztrák, melyhez lényegében alkalmazkodik a szerpelésükben csökkenő hatású latin és még csak a jövőben magasabb fejlődési fokra jutó szláv népek igazgatási rendszere. Az első abból indul ki, hogy felnőtt emberekkel és azok közösségeivel minél kevesebbet törődjék az állam, bizza rájuk, hogyan végzik feladataikat, helyezze a szükségletek kielégítését a legerősebb ellenőrzés, az érdekeltek bírálata alá és csak akkor avatkozzék be az ügyek vitelébe, mikor baj van, vagy amikor egyesek vagy közösségek az állam különös gondoskodására szorulnak. Ezzel szemben a német-osztrák rendszer az egyes emberektől elvileg semmi jót sem tételez fel, őket ostobáknak, ügyeik vitelére képteleneknek tartja és ezért mindent előír számukra, gyámlik felettük. Az első rendszernek politikai és fejlődéstani eredménye az, hogy az angol-szász faj századok óta vezető faj a földön. Ezt az állását minden viszontagság ellenére megtartotta és úgy egyénei, mint közösségei a folyton változó viszonyok követelményeihez alkalmazkodni tudnak anélkül, hogy alapjellegüket megváltoztatni lennének kénytelenek. Ezzel szemben a másik rendszerben felnevelkedett és tulajdonképpen nem értéktelenebb népek önállótlank, gyámoltalanok és időközönkénti nagy erőfeszítéseik ellenére tartós sikert nem érnek el, — egyéni vagy közületi veszedelem esetében pedig tanácstalanul kapkodnak és egyénileg meg nem engedett eszközökhöz. szervezeteikben forradalomhoz nyulnak. Közigazgatási és gazdaságpolitikai szempontból vizsgálva a két rendszer közötti különbséget, azt látjuk, hogy az angol-szász jogterületen olcsó és jó a közigazgatás, a másik rendszerben pedig még ha jó is, felette drága és az adminisztratív tutelának teljes kiépítése, az ellenőrzés, felülvizsgálat, előzetes jóváhagyás vagy utólagos hozzájárulás sokféle szabályozása foglalkoztatja ugyan a tisztviselők és hivatalok légióit, azonban a visszajelések lehetőségét nem zárja ki, azok számát és súlyát kisebbé nem teszi, mint ahogy ezt az angol-szász, jóformán ellenőrzés nélküli köz-

igazgatásban tapasztaljuk és emellett a késedelmén kívül és felül rengeteg effektív költséget okoz.

Ugyanigy vagyunk a fellebbviteli hatósági jogkörrel is. Az elmélet emberei azt mondják, hogy az igazgatás egyöntetűségének biztosítására van szükség kétfoku fellebbvitelre, mert az alsó hatóságtól nem lehet várni azt, hogy valamely jogszabály alkalmazását illetőleg minden részletbe behatoljon és a jogszabály alkotójának akaratát feltétlenül keresztülvigye. Ezért szükséges, hogy a döntéssel meg nem elégedő fél a képzetebb egyénekből álló középfoku hatósághoz fordulhasson; minthogy pedig középfoku hatóság is több van az országban, módot kell adni arra, hogy az egymással ellentétes gyakorlatot követő középfoku hatóságoktól a felsőfoku — többnyire a kormányzati hatósággal egybeeső — szerv döntését lehessen kikérni.

Ez az okoskodás merőben téves. Téves elsősorban azért, mert az állam és a többi közület működésének igen kis része az, ami jogszabály végrehajtásának tekinthető. A tulnyomó nagy rész az építő, gondozó, fenntartó tevékenységre esik és arra például senki sem gondol, hogyha a fél nem elégszik meg az alsófoku szerv tanításával vagy távirókészülék-kezelésével, akkor a konkrét leckét vagy táviratot a közép vagy felsőfoku hatósághoz vihesse, hogy az tartsa meg az előadást vagy vegye le a távirat szövegét. Nem tarthatjuk azonban indokoltnak azt sem, hogy a jogszabályok által vont határokon belől fellebbvitel legyen. Ez ugyanis merőben az egyes egyének kénye-kedvétől teszi függővé azt, hogy az a bizonyos sokat emlegetett jogegység vagy magasabb színvonalu döntés bekövetkezik-e vagy nem. A legrosszabb, a jogszabályokat a legjobban sértő határozat is alakilag és tartalmilag jogerőre emelkedhetik a mai rendszerben, ha az a félnek érdekeit szolgálja és így a fél nem tolja át az ügyet felsőbb hatósághoz.

A fellebbviteli rendszer nem jelent egyebet, minthogy a felsőbb hatóságok drágább szervezetükkel, nagyobb fizetést élvező tisztviselőikkel teljesen fölöslegesen ismétlik az alsóbb hatóság munkáját és ezzel nem csak késedelmet, hanem pozitív kiadást is okoznak. Azt már láttuk, hogy a jogegység kérdése teljesen elhanyagolható a fellebbvitel szempontjából; most még csak arra utalunk, hogy a tartalmilag jobb, magasabb színvonalu döntést illetőleg is szomorú a helyzet, mert még a legjobb személyi összetételű felsőbb hatóságoknak is a felmerült esettől távol, ügyiratokból, közvetett bizonyíték alapján kell dönteniök és nélkülözik azt a közvetlen életszemléletet, a viszonyok kényserítő hatalmának azt a benyomását, amit az alsóbb hatóságnak fel-

tétlenül figyelembe kell vennie. Végül nem maradhat figyelmen kívül az egységességre törekvést illetőleg az sem, hogy maguk az életviszonyok sem törnek egységességre és különböző viszonyokra ugyanannak a megoldásnak erőszakolása nem csak ostoba dolog, hanem gazdasági károkat is okoz. Ennek a kárnak mérlegelésénél a mai rendszerben azt is számításba kell vennünk, hogy míg az alsóbb hatóság-nál többnyire vagy legalább gyakran gyakorlati érzékű és jól döntő egyetlen személyt találunk; addig a középső és felsőbb hatóságoknál az ügyeket sokkal kisebb tudású és tapasztalatu egyének intézik tulajdonképen.

Ha bizalmatlan ugyanis az állam az önkormányzattal, az önkormányzat az állammal szemben, ez a bizalmatlanság eltörpül amellett, ami pl. meg van a tisztviselői szervezet és állami felsőbb hatóságok beléletében. Teljesen lehetetlen, gáncoskodó és amellett komoly ellenőrzést ki nem fejtő számvevőségi intézményünk időleges figyelmen kívül hagyásával most csak arra mutatunk rá, milyen károkat okoz a bizalmatlanságnak ez a rendszere ugyanannak a hatóságnak ügydöntő, ugynevezett fogalmazó személyzete körében.

Az ügy számos és később vázolandó akadályon keresztül az előadóhoz jut, aki többnyire fiatalabb és alacsonyabb fizetési osztályu tisztviselő. Ahhoz azonban, hogy az általa áttanulmányozott iratok alapján döntés következne be, még három-négy más egyénnek közreműködése is szükséges: az osztályvezetőé, osztályfőnöké, központi kormányhatóságoknál fontosabb ügyekben ezenfelül az államtitkáré és a miniszteré. Ezek mind fokozatosan kevesebbet tudnak a részletekből az előadónál, azonban azért mindegyikük megismétli az előadó munkáját, vagy szinlegesen és ebben az esetben csupán mechanikus működést fejtenek ki, aláírják nevüket és elárulják fölösleges voltukat — vagy pedig komolyan, és ebben az esetben az előadó munkája fölösleges az osztályvezető számára, az osztályvezetőé főnöke számára, és így tovább. A gazdaságosság elvével ez a teljesen fölösleges munkaismétlés nagyon kevésbé egyeztethető össze. Ha az olcsó miniszteri fogalmazó is jól intézte el az ügyet, kár azzal még a miniszteri tanácsosnak és államtitkárnak is foglalkoznia, ha pedig a miniszteri tanácsos valóban újra dolgozta az ügyiratot, akkor teljesen hiábavaló volt a miniszteri fogalmazó munkája és kidobott pénz az ő illetménye. Ezen gazdasági kár mellett itt is számításba jön a belső felülvizsgálati rendszer következtében előálló késedelmekből előállott kár, valamint a szervezet hiábavaló működtetéséből eredő hátrány.

Ugyancsak erre a lapra tartozik mindaz a késedelem és nehé-

kesség; ami nagyobb létszámmal dolgozó hatóságaink, hivatalaink, így különösen a minisztériumok, nagyobb pénzügyigazgatóságok és a székesfőváros kereteiben tapasztalható. Ha az ember valamely ügyiratnak a sorsát vizsgálja a beérkezéstől az elintézés elküldéséig, a fölösleges és teljesen céltalan mozzanatok egész sorozatát figyelheti meg.

A különböző és többnyire az évtizedek előtti kis ügyforgalomhoz és lassu ügyintéző lehetőségekhez mért belső szervezeti és ügyviteli rendszerek alapjukban közös típusra vezethetők vissza. Az ügyirat az iktatóba érkezik, ahol vezérszavak, vagyis önkényesen kiadott ismerető jelek szerint a kezelő személyzethez tartozó és így önként érhetőleg kisebb intelligenciájú, vagy legalább is csekélyebb képzettségű egyének sorozzák be és vezetik be adatait az iktatókönyvbe. Az iktatóhivatal ezenfelül vezet idegen szám-mutatót is, valamint esetleges más segédkönyveket, melyek szintén az ügy könnyebb megtalálását biztosítanák. A gyakorlatban mindez teljesen értéktelen: tapasztalásból tudja mindenki, hogy a minisztériumokban és a fővárosnál a félnek napokig tartó munkájába kerül az ügyirat számának megtudása. Emellett azzal a veszedelemmel is jár az a rendszer, hogy az önkényesen kiemelt s az ügyirat igazi tárgyát fel nem tüntető vezérszó rossz megválasztása esetében elég az ellenőrző könyvben egyetlen számmak elírása ahhoz, hogy az ügyirat soha se legyen megtalálható.

Ezután az ügyirat az osztályirodába vagy osztálykezelőséghez kerül, ahol a legtöbb hatóságnál uralkodó rendszer szerint szintén vezetnek iktatókönyvet, idegen szám-mutatót, valamint külön nyilvántartó könyvet a más osztályokból átkerült, ugynevezett giró darabok számára. Két helyen azonos természetű és beosztású segédkönyvek vezetése teljesen és tökéletesen fölösleges, csak pénzkidobást jelent és azt a lehetőséget, hogy a vezérszó megválasztásánál más lesz a felismerése az iktató hivatalnak és ismét más az osztályirodának. Abban az esetben azonban, ha az ügyosztályok ilyen külön nyilvántartásokat nem vezetnek, nem sokkal jobb a helyzet és még csak nem is sokkal olcsóbb. Valamelyes nyilvántartásra ugyanis az osztályoknak is szükségük van az osztályba bekerülő és onnan elmenő ügyiratok számára; ez ebben a második esetben abból áll, hogy az ügyosztályba érkező iktatott ügyiratokat az osztályban is folyószámmal látják el és ebben a folyószámot, valamint az iktatószámot tartalmazó könyvbe, jegyzékben a beérkezés és továbbítás időpontját feljegyzik. Ez a nyilvántartás azonban sem az ügyosztály előadóit, sem a feleket nem elégíti ki; előadók, felek, segédszemélyzet állandóan keringenek az ügyosztályok, központi iktató és központi irattár között úgy, amint ezt

ennek a dikaszteriális rendszerű ügymenetnek legalaposabb ismerője: *Kielmansegg* gróf *) oly találóan megírta, de amint nap-nap mellett az életben is tapasztaljuk. Ez a megoldás tehát rengeteg erőt és időt vesz el az ügyek intézésére hivatott egyénektől.

Az ügyirat az osztálykezelés után az előadóhoz kerül. Az előadó — amint már vázoltuk — írásos elintézési tervezetet készít, amelyet más hagy jóvá, esetleg a felette levő tisztviselőknek egész láncolata. Az írásos elintézési tervezet jóváhagyás, ugynevezett kiadványozás után az osztálykezelőségen keresztül a kiadóhivatalba jut, ahol ismét külön nyilvántartásokba (kiadókönyv, munkakönyv) kerül, lemásolják, összeolvassák és felkerül aláírás végett ahhoz, aki az elintézési tervezetet jóváhagyta. Ezután az aláírt és lemásolt ügyirat ismét visszakerül a kiadóhivatalba, ahol elküldik a letisztázott és akaratnyilvánítást tartalmazó iratot, a fogalmazványt pedig az iktató hivatalon keresztül küldik a központi irattárba, ahol ismét egész önkényes rendszer, az ugynevezett kutfők szerint helyezik el akként, hogy ugyanazon ügyben a legalacsonyabb számmal, az előiratnál szerepelnek az utóiratok. A kutfők eredetileg egy-egy igazgatási ágának legkisebb önálló részletét jelentették, azonban most már nagyon gyakori az az eset, hogy ez a legkisebb ágazat több kutfőre van felosztva, viszont ugyanaz a kutfő több fontos ágat, teljesen heterogén tartalommal foglal magában. Osztályirattárak esetében a helyzet annyiból még bonyolultabb, hogy az utolsó két vagy három évi irattári anyagot az osztályban kezelik; azok az ügyiratok azonban, amelyek közvetlen kapcsolatban vannak az utolsó két évben elintézett ügyekkel, szintén felkerülnek az osztályba. Ez ismét ok arra, hogy állandó legyen a futkosás, az iratkeresés. Ime! Ennyi, nagyrészt fölösleges mozzanat kerülődik bele a központi kormányhatóságok és nagyobb létszámmal dolgozó, tehát differenciálódottabb egyéb hatóságok ügyrendjébe. Az ember ezek után nemcsak a fölösleges idő-, erő- és pénzpocsékolást sajnálja, hanem csodálkozásának ad kifejezést azon, hogy egyáltalában megtörténhetik két-három hónap alatt valamely ügynek az elintézése, minthogy ennyi retortán kell átmennie, ennyi érzéketlen, az ügy fontosságát nem ismerő ember kezén kell megfordulnia. Mindez mire vezethető vissza? A bizalmatlanságra, mert hiszen azért szükséges azonos természetű és beosztású több könyvnek vezetése, ugyanannak a funkciónak ismétlődőleg többek által végeztetése.

Ugyanez, a bizalmatlanságra visszavezethető munkaismétlés

*) *Geschäftsvereinfachung*. Wien 1906.

kisebb mértékben meg van az alsóbb hatóságoknál is és tetőfokát az állami pénzügyigazgatásban éri el, ahol az óriási személyzet nagyrésze teljesen mellőzhető munkát végez. Részletek helyett elég arra utalnom, hogy mennyivel több tételt könyvelnek, mennyivel több kifizetést fogyanatosítanak, mennyivel több követelést hajtanak be a pénzügyintézetek sokkal kisebb létszámmal, holott funkciójuk teljesen azonos természetű a pénzügyigazgatással, ellenőrző szervezetük pedig sokkal tökéletesebben működik.

Ezzel azonban már a gyakorlati szempontok mellőzésének és a *bürokráciának* mozzanatait is érintjük.

A magyar közigazgatásnak a gazdaságosság szempontjából is legjobban kifogásolható tulajdonsága az, hogy nagyon kevésé gyakorlati. Ez visszatükröződik már abban is, hogy a közigazgatás vezető állásaiban többnyire nem a gyakorlati életben kipróbált emberek ülnek. Ritka kivétel az, aki valamely gyakorlati pályán elért eredmények után lép a közigazgatás szolgálatába. Láttuk, hogy önkormányzati életünk is elsorvadt, úgy, hogy ezen a réven sem kerül az állami végrehajtó hatalom közvetlen kapcsolatba az étellel, a termelés és fogyasztás, a javak megoszlásának kérdése nem gyakorol reá egyenes befolyást.

Ilyen körülmények között nem csodálkozhatunk azon, ha már jogszabályalkotásunk, valamint a kormányzati intézkedések: pénzükiutalás, fegyelmezés, a költségvetési keretek megállapítása a hivatalszobák légkörének kinyomatát viseli magán és nem tart lépést az életviszonyok haladásával, az élet fejlődésével. Hány gyönyörűen átgondolt, vagy az idegen eredetiből igen szépen lefordított törvényünk vagy rendeletünk van, melynek soha egyetlen szakaszát sem alkalmazzuk. Hogy egyebet ne említsek, adótörvényeink légiója vagy iskolai törvényeink törvényszerkesztés szempontjából kiállják a bírálatot, azonban aki végrehajtásukat látja, szükségképen arra a meggyőződésre jut, hogy teljesen másképp történik a szükségletek kielégítése, mint ahogy az előírások tartalmazzák.

Az íróasztal mellett felnőtt felsőbb hatósági tisztviselők, szakmai elfogultságuktól vezettetve, konkrét ügyekben is zudítják a rendeletek tömegét az alsóbb hatóságokra, végső sorban a községekre, ahova összpontosul azután csaknem minden feladat megoldása, a felelőssel érintkezés. — Mindegyik parancsol, sürget, határidőket ír elő olyan munka elvégzésére, amelyet pl. lehetetlenné tesz a tavaszi sár következtében beálló rossz közlekedés, vagy valamely más hasonló körülmény. — Ha gyakorlati emberek ülnének a felsőbb hatóságoknál, nem

zaklatnáak fölöslegesen az alsóbbakat, mindezeket a tényezőket figyelembe vennék és nem lenne szükség arra a munka- és költség-többletre, amelyet egyrészt a határidők nyilvántartása és a sürgetések, másrészt az igazoló jelentések kötnek le.

A gyakorlati érzék hiányát sokan az elmélet tultengésére vezetik vissza. Ez tévedés; a tudós — bármilyen szakon legyen is — mindig alkalmazza az indukciót, az empiriát, és így figyelemmel van a gyakorlat követelményeire. Az igazi tudás még az elvont tudományokban is elméleti és gyakorlati ismeretek együttes birtoklását feltételezi; a végrehajtó hatalomban is azok állják meg legjobban helyüket, akik nagy szakmabeli tudással rendelkeznek. Amit összetévesztenek az elmélettel, az többnyire nem elméleti tudás, hanem a tudás határáig még el nem jutott részletismeretek birtoklása vagy legfeljebb némi igazgatási ügyesség és gyakorlat, mely minden komoly alapot nélkülöz, — és amely éppen ezért sem a jelenségek lényegének behatolásába, sem a viszonyokhoz alkalmazkodásra nem alkalmas, és az új viszonyok kialakítására képtelenségét érezvén, görcsösen ragaszkodik ugy a keretek, mint a tartalom tekintetében a megszokotthoz.

Ez az ál-tudás, a nehézkességnek és ügyeskedésnek ez az egyvelege az, ami legerősebb aláfestődését adja a hivatalnoki rendszer tultengésének: a bürokráciának.

A bürokrácia szükséges velejárója mindazon államok részleteiben is kialakított végrehajtó szervezetének, amelyek állami létüket nem a kimüvelt állampolgárok szabad és tettekre kész működésére alapítják. Kinában éppen úgy megvan, mint ahogy meg volt Bizancban, nagyra nőtt az abszolút Franciaországban és legesunyább torzképeit bemutatta a délnémet államokban és Ausztriában. Az, hogy nálunk ily nagy mértékben lépett fel, hogy már 1902-ben egy szakavatott bírónak *) panaszkodni kellett tultengései miatt, több okra vezethető vissza.

Az első minden esetre az, hogy az önkormányzat elve mindinkább háttérbe szorult. A vármegye és a törvényhatósági város már nem, a községek még nem voltak képesek igazi önkormányzatra és így hivatalnokivá vált közigazgatásuk. A második lépés azzal történt, hogy az állam mind több és több igazgatási ágra tette reá a kezét és szervezetlen társadalmunknak még tehetős rétegei is ezt a folyamatot elősegítették, örömmel látták. A végrehajtó hatalomban tehát ezzel tulsulyra jutott a hivatalnoki elem, amelynek jellegét három típus

*) Neményi Ambrus: Bürokrácia Magyarországon. 1902.

határozta meg: a jogászi képzettségű, de felületes jogi tudással rendelkező fogalmazó, a kameralisztikus hagyományokon élősködő számvevő és a teljesen színvonal alatti kezelő.

A tisztviselői kar kialakulása csak úgy érthető tulajdonképpen, ha a történeti előzményeket is ismerjük. A 48-as idők előtt a közigazgatás tulnyomó nagyrésze valóban önkormányzati, azaz formákhoz alig kötött és olcsó volt; igen dicséretre méltó törekvések voltak már arra is, hogy tartalmilag jobbra legyen. Ezt a fejlődést akasztotta meg a szabadságharc leveretése, minek bekövetkezése után sok más egyébbel együtt ajándékba kaptuk az osztrák-német civilizáció egyik legszörnyűbb átkát: a rosszindulatu és ostoba bürokráciát. Ezt a tényleges helyzetet kellett 1867-ben a magyar kormánynak valamiképpen rendeznie. — új nehézségekkel együtt, melyek abban csucsosodtak ki, hogy két évtized alatt kihalt az emberekből az önkormányzatra való képesség és készség. Nem maradt tehát más hátra, minthogy alkalmazták az osztrák bürokrácia tagjainak nagyrészét, akik természet-szerűleg magukkal hozták rendszerüket és korlátoltságukat is, és kiegészítették soráikat a régi önkormányzati elem egyes rétegeivel, akik azonban nem az önkormányzat elevenségét hozták magukkal, hanem hivatalnoki erények teljes hiányában a meglévő rendszerbe illeszkedtek be. Ez azután odáig fajult, hogy a rendszer alapelve: a tisztviselői kar öncélúsága mindennél erősebben érvényesült és tisztviselőket csak azért alkalmaztak, hogy államfenntartónak elismert, vagy befolyásos elemek megélhetéshez jussanak.

Köztudomásu, hogy Tisza Kálmán miniszterelnöksége idején vette kezdetét a tisztviselői állások derüire-borura szaporítása, mely folyamat ma sem ért véget. Nem az új feladatok felmerülése okozta ezt, vagy legalább nem tulnyomó részben az, hanem az, hogy ellátást kívánt a kormány biztosítani a tönkremenő középosztálynak, majd az alsóbb állások szervezése alkalmával a tönkremenő kisiparos osztálynak. Ez a törekvés nem sikerült, mert amint látjuk, a tisztviselői kar létszámának derüire-borura szaporítása lehetetlenné tette a multban, és még inkább lehetlenné teszi most létminimumuknak biztosítását, míg a fölösleges állások szervezésének mellőzése esetén az elmúlt évtizedek során a mostani közalkalmazottak nagyrésze egyéb pályákou elhelyezkedett és boldogulását megtalálta volna. Amíg tehát szociál-politikai szempontból feltétlen hiba volt a folytonos létszámemelés, addig igazgatási szempontból helyrehozhatlan károkat okozott, mert megerősítette a nehézkes és rosszindulatu bürokráciát, lehetővé tette azt, hogy egyes miniszteriumokban köztudomás szerint 11 után kez-

dődjék a hivatalos óra. a vármegyei igazgatásban megmaradjon a kedélyes bonhomia, a számvevőségnél folyják a derűre-borura könyvelés és a segédhivatal minden látható ok nélkül rubrikázzon és vezessen könyveket: ami azután összeségében oda vezet, hogy az ügyeket intéző szervek személyi kiadásai és a hivatalos ügymenettel összefüggő dologi kiadások a költségvetés nagyobb felét foglalják el. az ügyek azonban ennek ellenére rossz és lassu elintézésben részesülnek és a közönség elégedetlenkedik.

A gyakorlati szempontokat mellőző, az egyéni felelősségeket kizáró és amellet a középszerűséget dédelgető rendszer azután hovatovább azt eredményezte, hogy a tisztviselői kar felsőbb rétegében társadalmi és politikai összeköttetések, alsóbb rétegében pedig a szolgálkúség biztosítottak előmenetelt és boldogulást. és a gyengébb vagy lelkiismeretlenebb tisztviselőktől senki sem kívánt komoly munkát, mert büntető rendelkezések a tehetségtelen, avagy lusta egyénnel szemben alkalmazhatók nem voltak. a társadalmi vagy kari összetartás megvédte az illetőket hibáik vagy fogyatkozásaik megtorlásától. Ez azután végeredményben az a mozzanat, amely legnagyobb erőfecsérlést jelent a közigazgatásban: a tulnyomó többség nem is igyekszik arra, hogy munkaerejét kifejtse, az a kisebbség pedig, amely az épületet az összeomlástól megóvjá, rosszul vezetett és főleg rosszul szervezett munkateljesítményt állít elő, melynek eredménye az erőfeszítéssel arányban nincs, ami végeredményben ezt a jobb sorsra érdemes elemet is elkесeríti és előbb-utóbb elfásulttá teszi őket nagyobb, átfogóbb eszmékkel szemben.

A belátóbb, az élettől nem teljesen elszakadt tisztviselők élete valóságos kinszenvedés. Az emberi rosszindulatnak és elfogultságnak oly megnyilvánulásaival találják magukat szemközt állandóan, hogy csak egészséges humoruk menti meg őket a teljes összeomlástól.

Rendszeresen le sem írható az a sok nevetséges eset, amely mindenkinek munkakörében nap-nap mellett előjön, csak néhány kivívó illatu virágból kötök itten bokrétát.

Általános és semmivel sem indokolható, semmiféle jogszabályban elő nem írt gyakorlat az, hogy a központi kormányhatóságok sem magánfelekkel, sem a községi előljárósággal közvetlenül nem érintkeznek. Ez csak arra a hivatalnoki gögre vezethető vissza, amely az osztrák-német jogterületen és annak hatásaként nálunk is a hivatalnokokat eltöltötte és amelynek nem legkisebb szerepe van abban az ellenszenvben és türelmetlenségben, mellyel sokan a tisztviselőkérdést tárgyalják. Ez a gög sugallta azt a megoldást, hogy ha pl. falun lakó magánféltől

beszerzendő okiratra van szükség, úgy a miniszter leír az alispánhoz, az alispán a főszolgabíróhoz, a főszolgabíró az előljárósághoz, amely a felet az illető okirat bemutatására utasítja és azután ugyanezen az úton terjeszti fel az okiratot. Mellőzöm most annak a munkának értékelését, amelyet jelent az alispánnál, főszolgabírónál, az előljáróságnál, magyarul a jegyzőnél az illető ügyirat iktatása, mutatózása, az előadóív kitöltése, az elintézési tervezet kiadása, azután leírása és postázása. Azt a költséget sem veszem számba, amibe kerül három helyen az előadóív és a tisztázat papíránya, valamint a postai bélyegjegy. Most tisztán arra mutatok rá, hogy a miniszter egy példányban ír le az alispánhoz, az alispán egy példányban iratja le a miniszteri rendeletet, csak azért, hogy a főszolgabíró is és a községi előljáróság is ugyanazt a szöveget leírják. Ha tehát már mindenáron be akarják tartani ezt az ugynevezett szolgálati utat, mennyivel egyszerűbb lenne a felsőbb hatóságnál annyi példánynak előállítását, amennyi az összes közbeeső hatóságok szükségletét is kielégíti. Még inkább áll ez a felsőfoku határozatoknál, ahol a végső fokon döntő hatóság — ellentétben a bíróságokkal — sohasem gondoskodik elegendő számu, az érdekelt felek igényét is kielégítő példányról.

Hasonló bohózáti jellegű az a hihetetlen bonyolultság és költségpazarlás, ami a községi alkalmazottak kedvezményes élelmiszerének igazgatása körül tapasztalható. Meg vagyok róla győződve, hogy, ha az igazgatási költséget is hozzászámítva, a kedvezményes ellátás pénzbeli egyenértékét mindenkinek odaadnák, a szorosabban érdekelték szövetkezeti alapon a mainál jóval kedvezőbb eredményeket érnének el. Vegyük pl. az 1921. év júniusában ki nem szolgáltatott és 1922—23. év telén megtérített burgonya-egyenértékét. Ez harminc korona volt. Kiutalása pedig községi alkalmazottaknál úgy ment végbe, hogy az adóhivatal a pénzügyigazgatóság mellé rendelt számvevőség számfejtése lapján kifizette, akkor előterjesztést tett az érdekelt miniszterhez a kifizetett összeg megtérítése iránt, akinek viszont a pénzügyminiszter téríti meg egy tételben valamennyi hasonló jellegű községi alkalmazott burgonyaegyenértékét.

Ha azonban már itt tartunk, néhány szót szentelhetünk az állami illetményrendszer rendkívüli gyakorlati voltáról is. Teljesen és tökéletesen értjük azt, hogy pénzünk vásárlóerejének állandó ingadozása következtében lehetetlen a községi alkalmazottak illetményeinek végleges megállapítása. Minden józanészű ember azonban ezt a kérdést úgy oldotta volna meg, hogy megtartva a békebeli alapfizetéseket, ezekhez egyetlen és időközönként változó pótlékot csap hozzá. Nálunk nem ez történt. A békebeli fizetésekhez — amely a magyar törvényhozást jellemző kicsinyesség következtében amúgy is két részből: az 1893. évi IV.

t.-cikken alapuló törzsfizetésből és az 1904. évi I. t.-c. alapján járó személyi pótlékból áll — a különböző segélyek egész sorozata jött (rendkívüli, havi drágasági, felemelt segély, lakáspénzpótlék stb.), melyek egyike sem helyezte hatályon kívül az előbbit, úgy, hogy ma egy fizetési utalvány elkészítése, egy tartozási kivonat kiállítása, valamely egyén illetményeinek könyvelése csakis logaritmusokkal végezhető magasabb fokú matematikai műveletté vált.

Nagy mértékben kihívja a bírálatot a rendőri büntető biráskodásnak az ugynevezett „egyszerűsítési“ törvény (az 1901 : XX. t.-cikk) által szabályozott módja. A súlyosabb tényálladéku kihágásokban tudvalevőleg a kir. járásbiróság intézkedik, melytől egyfokú fellebbvitelnek van helye a kir. törvényszékhez. Az enyhébb kihágásokban ezzel szemben kétfokú fellebbvitel van, harmadfokon a költséges miniszteri szerv dönt és az eljárás olyan perrendi formákhoz van kötve, hogy ritka kivétel az, amikor a rendőri büntető eljárás megindításától számítva két éven belül bekövetkezik a megtorlás: pár száz koronás pénzbüntetés, amely az államnak súlyos tizezreiben van.

Tekintettel arra, hogy a mai közigazgatás legnagyobb hibáit a túlzott központosításban, a bizalmatlanságban és felelősségtől irtózásban, valamint a bürokrácia túltengésében jelöltük meg, önként értődik, hogy a gazdaságosság elvének érvényesítésére ezeknek a hibáknak teljes ellentéte, a szétpontosítás, az egyéni felelősség elvének érvényesítése és a közigazgatásnak a bizalomra alapítása, valamint a bürokrácia teljes letörésével a fejlett üzemtechnikai rendszerek alkalmazása vezetnének.

Körülbelül azt a folyamatot kell megindítani a közigazgatásban, amely végbement az ipari termelésben a Taylor-rendszer alkalmazásával. Természetes, hogy a maga egészében az iparban bevált szervezési folyamatot nem alkalmazhatjuk: bármennyire fontos az ipari termelésben is a lélektani tényező, mégis a súlypont a fizikai teljesítőképességen, a testnek munkáján van, míg az intézkedő és határozó közigazgatásban mindig az agy- és idegmunkának kell a vezérszerepet vinnie. Kétségtelen azonban, hogy mindaz, ami *Taylor*, *Fayol* és követőik munkálkodásának mintegy bölseleti alapját teszi, alkalmazható a közigazgatás szervezése alkalmával is. Itt is, éppen úgy, mint amott, a legszebb sikerek érhetők el minden *fölösleges mozzanat* kikapcsolásával és az *egyéni alkalmasság* szabatos meghatározásával.*

*) A vonatkozó művek közül különösen ajánlhatók: *Joteyko*: La science du travail, Paris, 1907. *Amor*: Le moteur humain, Paris, 1914. *Baum*: Industrielle Verwaltungstechnik, Frankfurt a/M., 1918. *Packhurst*: Applied methods of scientific management, New-York, 1912.

Számolunk azzal a nehézséggel, amelyet az átalakulással szemben az érdekeltek ellenhatása jelentene. A régi vármegyék passzív ellenállási jogát most a tisztviselők, altisztek és egyéb alkalmazottak gyakorolják, akik a mai keretekhez hozzászoktak és el sem tudják képzelni az életet azok nélkül. Sokban az a nem is egészen indokolatlan gyanu él, hogy az egyszerűsítés őt egyénileg fölöslegessé teszi, más életmódra szorítja, vagy közszolgálatban megmaradása esetében az eddigi sablonos működésnél erősebb erőfeszítésre kényszeríti. Emellett az sem maradhat figyelmen kívül, hogy egészségesebb szervezési irányelvek mellett megszűnnék az egyes politikai pártoknak és társadalmi osztályoknak ma élvezett befolyása. Az okszerű átszervezésnek tehát úgy a mai birtokon belül lévők ellene lennének, mint azok, akik ad absurdum viszik a mai rendszert csak azért, hogy lejárássák és azután ők üljenek a hatalmon levőknek helyébe.

Mindezekkel a nehézségekkel meg kell küzdenünk, mint ahogy legyőzte azokat Poroszország újjáalkotása alkalmával Stein, Franciaország újjászervezése alkalmával Napoleon: épp oly kevésbé idegenkedhetünk gyökeres változásoktól, mint ahogy nem tette ezt a tatárdulás után IV. Béla.

A központosítás megszüntetése szempontjából felülvizsgálat alá kell vennünk egész közigazgatásunkat és meg kell állapítanunk minden ügyágban azt, melyek azok az ügyek, jobban mondva ügyágak, amelyek széttagolt, több önálló hatóság által intézése közérdekbe ütközik. Ugy fogjuk találni, hogy igazgatási funkció alig van ilyen, talán a honvédelem és egészségügy egyes kérdéseit kivéve, nincs is. Teljesen elég, ha a kormányzati központosítás érvényesül, vagyis a legfőbb irányítás történik egy helyről, amely szerv az illető ágra vonatkozó jogszabályokat is megállapítja, vagy ezt kezdeményezi, az ügyek tényleges vezetésével megbizottakra felügyel, személyi kiválasztásukra valamilyen befolyást gyakorol, a mulasztók megtorlása, a tudatlanok kieserélése iránt intézkedik és emellett rendelkezésükre bocsájtja a szükséges anyagi eszközöket.

Az igazgatásban feltétlenül előnyt kell adnunk a teljes szétpontosításnak. Régi, de a gyakorlatban még mindig nem követett tétele az 1852. III./15-iki francia decret-nek az, hogy kormányozni távolról, igazgatni azonban csak közlelől lehet jól. A *szétpontosítás* maga után vonja a helyi viszonyoknak, az eset különleges körülményeinek ismeretét és figyelembevételét, mellőzhetővé teszi a hosszadalmas írásos elintézéseket. Arra a kérdésre nem kívánok mostan kiterjeszkedni, vajjon nálunk a szétpontosítás önkormányzati, vagy állami igazgatási fajtája

indokoltabb-e. Társadalompolitikai szempontból feltétlenül az első ke-
segtet sikerrel; ha azonban a kormányzat vagy a törvényhozás bizal-
matlan az egyes önkormányzati testületekben elhelyezkedő néprétegek-
kel szemben. közigazgatási szempontból még az ellen sem emelhetünk
kifogást, ha tisztviselői közigazgatást léptet életbe az egész vonalon és
emellett az alsóbb hatóságokhoz rendelt tisztviselőknek önálló hatás-
kört, végleges döntési lehetőségeket ad.

A művelt világnak talán nagyobbik felében teljesen ismeretlen
a közigazgatási fellebbvitel fogalma éppen úgy, mintahogy a kereske-
delmi világban teljesen lehetetlen az üzletkötéssel megbízott felelős
tényezőktől a vállalat más szerveihez való fellebbezés. A páratlan ötle-
tessége és széles látóköre mellett sem érvényesülő osztrák *Brockhausen**)
hosszu évek óta küzd az *egyetlen hatósági tagozat* eszméjének valóra
váltásáért, vagyis azért, hogy az alsófoku hatóságokat lássák el képzett
és kifogástalan tisztviselőkkel és azután bizzák rájuk teljesen önállóan
az ügyek intézését. Sajátságos, hogy törekvéseinek mily kevés vissz-
hangja támadt ugy hazájában, mint azokban az országokban, amelyek
közigazgatása ugyanazokkal a bajokkal küzd, mint amilyenekkel sinylő-
dött ez az ország. Pedig nyilvánvaló, hogy okoskodása a gyakorlati élet
ismeretén és a takarékoság elvén alapul, nem egyéb, mint az orvos-
tudományban már régóta felismert annak a tételnek az alkalmazása,
hogy nem tüneti kezelésre van szükség a bajoknál, hanem az alapokok
megszüntetésére, illetőleg a szervezet megerősítésére. Jóval kevesebb
tisztviselő kellene, ha az alsó hatóságokat látnánk el megfelelő és olyan
tisztviselőkkel, akikben az államhatalom és a közönség egyaránt meg-
bízhatna. A középfoku hatóság szerepe a munkamegosztásban nem lehet
egyéb, mint a felügyelet, a felsőfokué a kormányzás. Mindaz a személy-
ügyi és dologi kiadás, ami ma nálunk a közép- és felsőhatóságoknál, a
kormányhatóságoknál igazgatási tennivalókra esik, teljesen fölösleges
erőfecsérlést jelent, mely nemesak milliárdokat von el, hanem száz-
milliárdnyi károkat okoz a szükségletek késedelmes kielégítése révén.

Természetesen figyelemmel kell lennünk arra, hogy az alsóbb
hatóságokat nem láthatjuk el mindenféle feladat megoldására egyaránt
alkalmas szervezettel, a reálrendszeret nem vihetjük ott mereven keresz-
tül. Ha azonban tárgyilagosan és előítélet nélkül vizsgáljuk a magyar
közigazgatás épületének labirintusát, csakhamar rájövünk arra, hogy
éppen a legalsó tagozaton: a hatósági jogkörrel fel sem ruházott község-
ben közigazgatási polyhistor ül: a jegyző, akinek minden szakigazga-

*) Zur österreichischen Verwaltungsreform. Wien u. Leipzig, 1917.

tási ágat éppen úgy kell ismernie, mint az illető szakigazgatás tisztviselőjének, mert ha nem ismeri, fegyelmi büntetéssel sújtják. Nem boszorkányság tehát az, hogy az alsó fokon is: képes szervezetet létesítsünk, csak le kell szállnunk oda, ahova a fejlődési irány mutat, ahol az élet keze már kialakította a helyzetet, legalább az esetek túlnyomó többségének elintézésére a községbe. A mai községek és körjegyzőségek a városok mellett azok az alakulatok, amelyeket amugy is belevonnak minden ügy intézésébe, amelyeknek jelentéseink, helyzetfelismerésén fordul meg a jó vagy rossz döntés. Mi sem lenne természetesebb tehát, minthogy ezeket tegyük meg első- és végsőfoku igazgatási tagozatnak akként, hogy a pénzügyi és közgazdasági igazgatásra minden körjegyzőségbe és nagyközségbe a középfoku és felsőbb hatóságoknál felszabaduló tisztviselők közül egyet-egyet beosztanánk.

Ezzel kitörölhetnénk közigazgatási szervezetünkől a rendkívül költséges és fölösleges beavatkozása révén mérhetetlen idővesztést és így anyagi károkat is okozó járási szervet, de egyszersmind könnyűszerrel lepasszthatnánk a közép- és felsőhatóságok óriási hivatalnokseregét is.

Szemben azzal a rendszerrel, amely mindig a középszerűsége, vagy a közepen aluli tehetségekre, a munkaiszonyra alapít és emiatt költséges ellenőrző szervezetet állít mindenüvé, sokkal egészségesebb megoldás lenne a tehetsége, a munkakészsége, az egyéni felelősségre hivatkozás. Mielőtt ennek a közigazgatási szervezetre alkalmazásáról megemlékeznénk, legyen szabad kiáltó példaként a félig-meddig községi üzem jellegű budapesti közuti vasutra hivatkoznunk. A jegyárak folytonos emelkedését a személyzet jogos követeléseinek teljesítésével indokolják. Senkinek sem jut eszébe azonban az, hogy csaknem minden egyes kocsin most két kalauz működik, holott egy ügyes kalauz éppen olyan jól ellátja a szolgálatot, illetőleg a második kalauz hiánya sokkal kevesebb kárt okozna az üzemnek, mint amennyibe kerül a második kalauz eltartása. Ami áll az üzemekre, ugyanaz áll a közigazgatás egész szervezetére. Sokkal kisebb kár származik abból úgy a közérdek, mint a magánosok érdekköre szempontjából, ha nincs fokozatos fellebbvitel, ha nem igényelnek a határozatok felsőbb jóváhagyást, ha nem ismétlik ugyanazon a hatóságon belül négy-öt ember egymás munkáját fölöslegesen, mintha mindez bekövetkezik, ha óriási tisztviselősereget foglalkoztatunk, országunk felét hivatalnává változtatjuk, semmit idejében el nem intézünk és a hibás döntéseket, rossz intézkedéseket minden biztosító berendezés ellenére mégsem kerüljük el.

Ahhoz azonban, hogy tisztviselők és önkormányzati szereplők-

ben az egyéni, az egyes hatóságokban a hivatalos felelősségérzet fel-
éledjen, hogy ezt az egyszerűsítést valóban véghezvihezzük, kiméletlen,
minden melléktekintettől ment személyi kiválasztás és a szervezési
irányelveknek következetes keresztülvitele szükséges. Nagyon kevés
tisztviselő, nagyon egyszerű hatósági tagozat csodás eredményeket tud
elérni, ha a tisztviselők közül csak a legkiválóbbakat alkalmazták és az
egyed hatóságokat oda helyezik, ahol hivatásukat legjobban telje-
sithetik.

Éppen ezért nem látszik szerencsésnek az a létszámesőkentési
irányzat, mely a közigazgatás megfelelő egyszerűsítése nélkül a tiszt-
viselők bizonyos százalékának elbocsátásától várja az üdvöt. A létszám-
csökkentés eredmény lehet, következmény és nem cél; a cél a közigaz-
gatás jobbá, olcsóbbá tétele, a célszerűbb berendezkedés, amivel együtt
jár a kevésbé képzett, közszolgálatban nélkülözhető, munkához nem
szokott, vagy csak sablonmunkát teljesítő tisztviselők eltávolítása is.
Amennyiben az előfeltétel megvan, nem huszszázalékos tisztviselőelbo-
csátásról tárgyalhatunk, hanem talán husz százaléknak megtartásáról.
Amennyiben az előfeltételek az általános közigazgatási reform bizony-
talan kódébe vesznek el és bekövetkezésük társadalmi, pártpolitikai
harok eldőlésétől függ, szóval, ha a mai hatósági tagozat, hatásköri
megoszlás, ügyviteli és ügyintézési rendszer megmarad, akkor a gazda-
ságosság elvének komoly érvényesítéséről és komoly létszámesőkent-
tésről alig beszélhetünk.

Szó sincs róla, ügyeskedéssel még a mai keretekben is érhetünk
el részleteredményeket. Elég ebben a tekintetben *D'Arenel* vicomtenak,
az egykori francia belügyminiszternek anekdotaszerű esetére utalnunk,*
aki eltávozott, vagy elhalt tisztviselők helyét nem töltötte be, ellen-
ben illetményeiket felajánlotta a többieknek, akik előzetesen sürgősen
szükségesnek mondták a munkaerők pótlását, azonban ilyen feltétel
mellett a legnagyobb készséggel állottak el követelésüktől. Ezen a módon
sikerült leszorítania egy harmaddal tisztviselői számát, vagyis bebizo-
nyította azt, hogy egy harmada a tisztviselőknek fölösleges volt.

Mi azonban ez a megtakarítás ahhoz képest, amit elérhetnénk min-
den fölösleges mozzanat kikapcsolása, a közigazgatási ügymenet feltét-
len egyszerűsítése révén, mennyire eltörpül az állami és önkormányzati
költségvetéseknek személyi kiadás tétele azon közvetett haszon mellett,
amelyet az ügyeknek lehetőleg helyszínen és gyorsan intézése a köz-
gazdaság és a nemzet vagyonosodása szempontjából jelent.

*) *Jenks* angol közig. jogának francia kiadásához irt előszavában.

A bürokrácia letörése, a gyakorlati szempontok érvényesítése nem érhető el részletintézkedésekkel, csupán teljesen átgondolt, az érzékenységeket kevésbé kimélő rendszernek azonnali életbeléptetésével. A rendszerben előkelő szerepet kell játszania a személyi kérdések jó megoldásának is: ez azonban csak második lépés a keretek megállapításához képest. A szervezettel teljesen egyenértékű az ügyintézés, ügyiratkezelés, szóval a közigazgatás technikájának kifejlesztése is.

A szervezetben kellőleg ki nem aknázott előnyt jelentene a szakértelmnek a mainál nagyobb érvényesítése. Ez természetesen ismét előtérbe állítja az önkormányzati megoldásokat: magától értetődik, hogy gyakorló orvosokból, vagy magánmérnökökből álló albizottság az egyes tagok munkaereje igen kis részének igénybevételével díjtalanul elláthat olyan feladatokat, amelyekre különben csak költséges és talán kisebb szakértelmmel rendelkező hivatalos szervezet képes. A tisztviselő igazgatás körén belül is azonban, nemcsak hatalmas javítást, hanem munkaerőmegtakarítást is jelentene az, ha a mérnök, az orvos, a mezőgazdasági tisztviselő nem csupán szakértője lenne a jogásznak, hanem önállóan intézkedhetnék. Hogy mennyire alaptalanok a velük szemben táplált aggodalmak, azt nemcsak külföldi példák igazolják fényesen, hanem az a körülmény is, hogy nálunk is ép a központi kormányhatóságoknál az illetékes szakosztályfőnökök sokszor orvosok, mérnökök, gazdák és erdészek, akik közvetlenül érintkeznek a közigazgatási szempontból többnyire teljesen laikus miniszterrel anélkül, hogy működésükből a közre bármilyen hátrány származnék.

Megfelelő emberek alkalmazása esetében nem kell félnünk attól, hogy a község ellássa a mai járás ügyeit is, a megyei szerv a mai kerületi szerveknek ügyeit is. Megfelelő emberek alkalmazása esetében nem kell arra támaszkodnunk, hogy magasabb rangú tisztviselők jobban végeznek valamit, hanem csak azt kell néznünk, ki és hol legalkalmasabb valamely feladat megoldására. Ha tehát úgy látjuk, hogy a mi óriási tisztviselőseregünkből már a községekbe is tudunk tenni olyat, akinél többet az illető ügyhöz felsőbb fokon sem értenek, bátran odairányíthatjuk az illető ügy végsőfoku intézését, megbizhatunk benne.

Általában a *bizalomnak* sokkal előkelőbb szerepet kell játszania a közigazgatás szervezési irányelvei között, mint ahogy előbb tette. Főlöszeges az ellenőrzésnek az az óriási szervezete, amely a „politikai megbízott”-szerű szerepet is betöltő főispántól kezdve le egészen a számveteli szolgálatig mindenkiben csak gazembert lát. Gazemberek mindennütt voltak és lesznek: a visszaéléseket azonban sohasem az ellenőrzés, hanem a művelődés zárta ki. Konkretizálva a kérdést, ha a főispánok

és ellenőrök illetményeiből népiskolákat állítanak, a felülvizsgálatot végző tisztviselők illetményeit az előadó tisztviselők helyzetének javítására fordítanak, kevesebb lenne a visszaélés és a jobban fizetett tisztviselők feltétlenül jobban dolgoznának, mint ma.

A bizalom és a felelősségérzet egyik alkalmazási módja ugyanis nemcsak a hatósági tagozatok számának csökkentése, a fellebbevitel kizárása lehet, hanem az is, hogy nagyobb hatóságoknál a felülvizsgálatot eltörölnék és minden tisztviselőt önálló intézkedésre jogosítanak fel.

Főnököknek, irányító akaratnak mindenütt kelennie. Ez a követelmény azonban nem vonja feltétlenül maga után azt, hogy a főnök elintézési tervezeteket vizsgáljon. Ha a kölcsönös bizalom és egyéni felelősség elve érvényesül, teljesen elegendő az, ha a főnök előzetes, általános utasításokat ad, vagy legfeljebb egyes fontosabb ügyekre felhívja az előadó figyelmét. Hogy ezzel a rendszerrel milyen eredményeket lehet elérni, arra legkiáltóbb bizonyíték a magyar rendszernek a még mindig nem teljesen ideális poroszszal összehasonlítása. 1913-ban, tehát az utolsó teljesen normális évben, a magyar belügyminisztériumban 200-nál több központi fogalmazási tisztviselő összesen 254.351 olyan ügyiratot intézett el, amelyeknek nagyrésze semmi gondolkozást sem igénylő sablonos eset volt (illetőség, állampolgárság, névváltoztatás, anyakönyvi ügyek stb.), ezzel szemben ugyanakkor a kormányzati tennivalókat ellátó magas színvonalú porosz belügyminisztériumban összesen 36 főnyi fogalmazói személyzet 120.000-nél több olyan ügyet intézett el, amelyek csaknem kivétel nélkül nagyon erős mérlegelést és beható tárgyalást igényeltek. Poroszországban ugyanakkor a belügyminisztériumban a súlyosabb természetű ügyek mindegyikének elintézése 10 korona 50 fillérbe került, a bürokratikus osztrák belügyminisztériumban ezzel szemben 18.30 koronába, nem is számítva azt, hogy az alsófokú eljárás ott feltétlenül olcsóbb volt.*

Hogyan lehetséges az, hogy Poroszországban a jobban fizetett és magasabb képzettségű tisztviselők mégis olcsóbban dolgoznak? Ugy, hogy munkaerejüket jobban használja ki a közhatalom — és megadja az összes technikai előfeltételeket. Ott megvan az ügyi szétpontosítás, nincs belső felülvizsgálat és van olyan ügyviteli, ügyiratkezelési rend, amihez képest a miénk igazán elavultnak látszik.

Már az 1910 július hó 15-iki utasítás oly tökéletesnek mondható, hogy azon változtatni alig lehet, a háború és háború utáni kényszer-

*) *Davy Róbert*: Die Verwaltungseinrichtungen in Preussen, Sachsen, Bayern, Württemberg und Baden. (Kézirat gyanánt!) Wien. 1912.

helyzet azonban a továbbfejlődés csiráit vetette el és ma azt látjuk, hogy a porosz igazgatásban nincs iktatás és mégsem vesznek el az ügyiratok (Grüneberg-rendszer), úgy, mint nálunk; nem vezetnek csak egyetlen segédkönyvet és mégis mindent megtalálnak; az elintézésel egyszerre készül a tisztázat és az mégis precizebb, mint a mienk; belső felülvizsgálat nincs és a döntések az esetek túlnyomó többségében kifogástalanok.

Nem találunk bonyolult irattári rendszereket, hanem a kartoték és dossierkezelés uralkodik; nincs nehézkes, kamerálisztikus hagyományokon élősködő számvevőség, hanem alkalmazzák az egyszerű kereskedelmi könyvelést a legtöbb helyen. Lázasan munkát folytat, átértékelés az egész vonalon, hogy utóljárják a győztes nagy versenytárs mintaszerű közigazgatását és ha pillanatnyi elhajlás látszik is szociálpolitikai okokból az osztrák bürokratarendszer egyes megnyilvánulásai felé, a végcél mégis csak a jelenlegi legtökéletesebb szervezet: az angol civil service megközelítése.

Mit csinálunk ezzel szemben mi?

Önmagunk által alkotott göz körben ülünk, mely tisztánlátásunkat zavarja. Számadatokat alig mer az ember közölni a munkaerő és költségek rossz felhasználására vonatkozólag, nehogy azokat ellenünk használják fel. Csak azt látjuk, hogy nap-nap mellett nagyobb az erőfeszítések és az eredmények között az ellentét, rosszabb az erők felhasználása.

A kormány ezen nem segíthet, mert politikai szempontok feszélyezik szükségképen. A tisztviselői kartól nem jöhet a kezdeményezés, mert könnyen hajótörést szenvedhet a rosszul értelmezett kari összetartozás érzése. Egyedül a közvetlenül érdekelt termelési ágak érdekképviseletei hathatnak oda, hogy reszort-elfogultságtól ment, az igazgatást töviről-hegyire ismerő egyén, diktátori hatalommal, igazi szakértők meghallgatása után biztosítsa a közigazgatásban a gazdaságosság elvének érvényesülését és így szegény hazánk boldogulásának egyik legerősebb előfeltételét.

Dr. Weis István.

Anglia, az Egyesült Államok és Japán versenye a világgazdaságban.*)

A verseny, melyet ez a dolgozat tárgyalni óhajt, nem új keletű. Anglia csak a múlt század hetvenes éveig volt egyedül uralkodó a világgazdaságban, attól fogva erős versenytársai támadtak, elsősorban Németország. Az Unio csak harmadik helyen következett. A következő táblázatból kitűnik, hogy az évek folyamán az egyes országok milyen mértékben vették ki részüket a világ külkereskedelmi forgalmából:

	1885	1912
Anglia	18.1%	16.2%
Brit gyarmatok	12.8%	11.2%
Németország	10.0%	12.6%
Egyesült Államok	9.3%	9.6%
Franciaország	9.9%	8.8%
Japán	0.4%	1.4%

Látjuk, hogy az eredetileg nagy kereskedelmi államok: Franciaország, Anglia, egyre jobban háttérbe szorultak. Sőt háttérbe szorultak a brit gyarmatok is, minden gazdasági fejlődés ellenére.

Előtérbe nyomult ellenben az Unio, ha nem is lényegesen. Egyenesen félelmetes viszont a német térfoglalás.

Még érdekesebb képet nyújtanak *Grossmann professzor* diagramjai, melyeken a három legnagyobb hatalom (Anglia, az Unio és

*) Előadás a Magyar Földrajzi Társaságban 1923. január 11-én.

Németország) ki- és bevitelét tünteti fel.*) Láthatjuk itt, hogy ezeknek az országoknak a kiviteli görbéi milyen szédületesen emelkednek s mennyire maguk mögött hagyják a többi államéit. Még az angol vezet 1913-ban, de csak nagyon kevéssel. A másik két hatalom görbéje meredekebben emelkedik s egyre jobban megközelíti az Egyesült királyságét. Ha 1914-ben nem szakadt volna meg a békés fejlődés, Németország biztosan eléri Angliát. Ugy látszik, mintha a háború kitörését épen ennek a két vonalnak a találkozása okozta volna; szinte érezzük azt a hatalmas feszítő erőt, ami ebben a diagrammban rejlik s mely a vonalak találkozásakor végül is kirobbant.

A kivitelben Németország mellé már a háború előtt felnyomult az Unio, noha az összes kereskedelmi forgalomban (be- és kivitel) való részvétele még nem közelítette meg Németországét.

Két főoka volt annak, hogy a háború előtt a németek sokkal veszedelmesebb versenytársai voltak Angliának, mint az Unio.

Egyik: az a körülmény, hogy az iparos Angliának sokkal kellemtlenebb volt az iparos Németország, mint a nagyrészt agrár- és nyersanyagkivitelű Egyesült Államok.

A másik ok az volt, hogy a németek a nyílt tengeri hajózást sokkal nagyobb mértékben fejlesztették, mint az amerikaiak. Az angolokat nemcsak a híres német „Flottaprogramm“ ijesztette meg; talán ugyanakkora mértékben zavarta őket a német kereskedelmi hajóraj szédületes arányu fejlődése is.

A világháború azután teljesen megváltoztatta a helyzetet. Németország elveszítette gyarmatait és hajóit, a birodalmat magát pedig jóvátételi követelésekkel, megszállással és kereskedelempolitikai rendszabályokkal odáig juttatták, hogy ma azon kénytelenek gondolkodni, hogyan segítsenek rajta.

Míg azonban Németországot sikerült ilyen módon jó időre ártalmatlanná tenni, addig a másik oldalon az eddiginél sokkal veszedelmesebb ellenfele támadt Angliának: az Északamerikai Egyesült Államok.

Egyetlen példa megmutatja, hogy mennyire komoly a helyzet. A következő táblázat a kereskedelmi hajórajok fejlődését tünteti fel a háború folyama alatt:

*) Prof. Dr. Grossmann: „Entwicklung des deutschen Aussenhandels“. Technik und Wirtschaft 1914.

Ország	1914. június		1921. június	
	Tonnatartalom (milliókban)	A világ tonnatart. %-ában	Tonnatartalom (milliókban)	A világ tonnatart. %-ában
Britt birodalom	20.28	47.7	21.24	39.3
Egyesült Államok	1.84	4.3	12.31	22.7
Franciaország	1.92	4.5	3.05*)	5.6
Németország	5.10	12.0	0.65	1.2
Hollandia	1.47	3.5	2.21	4.1
Japán	1.64	3.9	3.06	5.0
Az egész világ	42.51		54.22	

Ezek az adatok Sir Westcott Abell-től származnak (Lloyds Register of Shipping alapján. **)

1914-től 1920-ig 42 millióról 54 millióra emelkedett a világ hajótonna-tartalma. Ebből a növekedésből 10 millió teljesen az Egyesült Államokra esik.

Kihasználták az Egyesült Államok egyebekben is a háboruadta helyzetet. Elterelték Londonból Newyorkba a koloniális kereskedelem nagy részét.

Kétségtelen, hogy az amerikai verseny a háboru nélkül is fokozódott volna. A hajóraj eloszlásában beállott új helyzet azonban békében nem egykönnyen jöhetett volna létre. Az Unióban a háboru előtt a hajóépítés a magas munkabérek folytán sokkal többbe került, mint Angliában; Amerika ezen a téren nem válhatott volna veszedelmes versenytárrsá. A háboru hozta meg az Uniónak azt, amit a béke nem hozhatott volna meg: sikerült megingatnia Anglia egyeduralmát a hajózás terén.

Tanácsstalanul állunk az új helyzettel szemben. Amint azt egyik kiváló professzorunk megjegyezte: mi magyarok, sajnós, -csak a karratról nézhetjük mindazt, ami a nagy színpadon lejátszódik. Végeredményben azonban a közel jövő világtörténelmét ezek a tényezők fogják eldönteni és ezért végtelenül érdekesek; alig van kérdés, amely érdekesebb volna náluk.

Kétségtelen, hogy a háboru következtében a természetes fejlődés durva lökést kapott; előbbre lendült, mint kellett volna s bizonyos mértékben talán el is tért a pályájától.

*) A békeszerződés a német hajók jelentékeny részét Franciaországnak juttatta.

***) Reconstruction in Europe. Section two. Shipping.

Mekkora ez az eltérés s mennyiben van kilátás arra, hogy a helyzet ismét a természetes fejlődésnek megfelelően fog alakulni?

Ha ezekre a kérdésekre akarunk választ kapni, akkor a természetes tényezők *irányát* és *súlyát* kell megvizsgálnunk, másszóval: az országok gazdasági erejét kell összehasonlitanunk.

Az országok gazdasági ereje igen sok tényezőn épül fel. Csak pár fontosabbat említsünk meg. Ilyenek: 1. a gazdasági földrajzi tényező, 2. a versenyző nemzetek faji sajátosságai, 3. a történelmi tényező. *) 4. a technikai gondolat, 5. az országok kereskedelempolitikája stb.

Mindezek között az *alapot* a gazdasági földrajzi tényező alkotja. Ezt könnyen beláthatjuk.

Ha az országok gazdasági erejét kívánjuk összemérni, ha a külkereskedelmi vonatkozásokat vizsgáljuk, akkor a közgazdasági viszonyok számára a gazdaságföldrajzi tényező kínálkozik természetes alappul. Itt van a gazdaságföldrajz kapcsolata a közgazdasági politikával. Ez a kapcsolat kettős.

Az ország gazdasága két tényezőn épül fel: a termelésen és a kereskedelmen.

A gazdaságföldrajzi viszonyok szabják meg azt, hogy valamely ország milyen mértékben kapcsolódhatik bele természetesen a világkereskedelembé.

Ez az egyik kapcsolat.

A másik kapcsolat a következő: a gazdaságföldrajzi viszonyok szabják meg részben az ország termelési lehetőségeit. Kérdés: mekkora részük van a termelési lehetőségekben a gazdaságföldrajzi tényezőknek?

Az ország termelőképességének tükrét a termelési költségek alakulása adja. A termelési költségek alakulása pedig a termelési tényezőktől függ.

Melyik termelési tényezőre vannak befolyással a gazdaságföldrajzi viszonyok?

Szokás ujabban negyedik termelési tényezőn a technikai gondolatot érteni. Mennyiben van jogosultsága ennek a megállapításnak,

*) Értendők ezen azok az előnyök vagy hátrányok, melyek a történelmi fejlődés során keletkeztek egyik vagy másik versenyzőre nézve. Így idesorolhatjuk azt a körülményt, hogy Gibraltár, Málta, Szuez, az összes fontosabb szénállomások stb. mind Anglia kezében vannak. Nyilvánvaló, hogy ezeket a jelenségeket csak az egyszerűség kedvéért soroljuk a történelmi tényezők közé, hiszen ezeket megint más, főleg földrajzi körülmények okozták.

ez a kérdés nem ide tartozik. Bizonyos azonban, hogy a technikai gondolatra — ha azt mint termelésítényezőt fogjuk fel — a gazdaságföldrajzi viszonyoknak befolyásuk nincsen.

Sorban visszafelé következik a harmadik termelési tényező: a tőke.

Nyilvánvaló, hogy a gazdaságföldrajzi viszonyoknak a tőkére sincs befolyásuk. Tőke elsősorban ott keletkezik, ahol keletkezését termelési vagy kereskedelmi viszonyok megengedik. A tőke azonban nincsen ahoz a helyhez kötve. Mihelyt másvalahol jobb befektetési alkalom mutatkozik, oda vándorol. Így az angol tőke az egész világon mindenütt ott van.

Egészen másként állunk a sorban második termelési tényezővel: a *munkával*. A munkateljesítmény nem függ kizárólag a földrajzi körülményektől, de a földrajzi viszonyok (éghajlat stb.) igen nagy befolyással vannak rá, nem nagyitunk, ha azt mondjuk, hogy ebben a termelési tényezőben a gazdaságföldrajzi viszonyok hatása legalább 50%.

Ha végül utolsónak azt a termelési tényezőt vizsgáljuk, melyet sorrendben elsőnek szokás említeni: a *természetet*, nyilvánvalóvá válik, hogy ez ugyyszólván teljesen a gazdaságföldrajzi állapot függvénye.

Ilyen módon vagyunk képesek közelítőleg megítélni, hogy a termelési költségek alakulására mennyiben vannak befolyással a gazdaságföldrajzi viszonyok s a gazdaságföldrajznak, ha közgazdasági politika számára megfelelő alapul kíván szolgálni, eben az irányban kell az adatokat nyújtania s a kapcsolatot keresnie. *)

Lássuk tehát, ennek a módnak megfelelően, hogy a gazdaságföldrajzi viszonyok milyen esélyeket adnak Angliának és milyen esélyeket adnak az Uniónak.

Azt mondtuk, hogy az ország gazdasági erejének két támasza van: egyik a termelés, másik a kereskedelem és ennek alapján kettős a kapcsolat is a gazdaságföldrajz és a nemzetgazdasági viszonyok tárgyalása között.

A kettő közül logikusan először a termelést kell tárgyalnunk.

I. *Természet*. Geográfusok előtt nem kell bővebben fejtegetni a különbséget. Ismeretes, mennyivel nagyobb, kiterjedtebb és kincsek-

*) Nyilvánvaló, hogy a termelési tényezők hatásukban ma már annyira összefonódtak, hogy ez a módja a vizsgálatnak (külön-külön vesszük tekintetbe őket), csak kezdetleges képet ad.

ben gazdagabb az Egyesült Államok területe, mint az egyesült királyságé. *Teleki Pál gróf* említi fel, hogy talán a gummi az egyetlen közszükségleti cikk, mely az Egyesült Államok területén nem termelhető. Az Egyesült Államok a világ első termelő állama, mely mezőgazdasági áruknak s nyersanyagoknak elvezetésére ugyszólván egyáltalán nem szorul, sőt mind a kettőből lényeges exportja van.

Nézzük ezzel szemben Angliát. Itt mindenekelőtt egy fontos kérdést kell tisztáznunk. Geográfusok munkáiban gyakran látunk összehasonlításokat gazdasági szempontból az Unió és az angol világbirodalom között. Ha itt összehasonlításként az angol világbirodalmat vesszük, úgy elveszítjük lábunk alól a talajt, mert az angol birodalom csak politikai szempontból egység. Gazdasági szempontból éppen nem az. A kérdés részletezése nem ide tartozik, elég, ha talán csak arra mutatunk rá, hogy míg Anglia egészen a háboruig a szabadkereskedelem alapján állott, addig a gyarmatok vámsorompókat állítottak fel határaikon s megvámolták az angol árut éppen úgy, mint az idegent.

Gazdaságilag Anglia számára külföld úgy Ausztrália, mint Kanada. A gyarmatok csak sokszoros sürgetés s nagy agitáció (*Chamberlain*) folytán voltak hajlandók Angliának némi vámkedvezményt adni, így Kanada 1897-ben, Barbados, Délafrika és Uj-Zeeland 1903-ban, Ausztrália 1907-ben. A közösség még fokozódott a háboru után, mikor Anglia is védővámokat vezetett be, s a gyarmatokkal kölcsönösen kedvezményeket nyújtottak egymásnak. *Chamberlain* eszméje, a Greater Britain azonban nem valósult meg. Ha egyes gyarmatok adtak is vámkedvezményeket az anyaországnak, mindig úgy jártak el, hogy először felemelték a vámtarifát s azután léptek Angliával szemben a kedvezés terére. Találón mondja ezért *Enver Todd*: Az anyaországnak megengedik, hogy egy külső falon belül haladjon, van azonban belső fal is, mely magasabb mint valaha volt s Anglia ezt kerülgeti, de hiába, mert zsákutcába kerül s csak saját magával képes elhítni, hogy megfogja hódítani az Ausztráliai piacot. *) A gyarmatok most felemelkedő nyersanyag termelő helyek s az ilyenek — amint azt a történelem tanítja — mindig arra igyekeznek, hogy mihelyt szabad kezet kaptak a kereskedelem politikában — industrializálódjanak. „Sie wollen nicht Halbnationen sein“ mondja Bonn, „Die Organisation des Britischen Weltreiches“ című munkájában. Amint *Schultze-Gaevernitz* állítja, ma

*) L. *Jastrow*: Handelspolitik, Berlin, 1914. 133. old.

már anachronizmus, ha a britt nemzetről beszélünk. Kanadában, Ausztráliában új, sajátos nemzetek fejlődnek ki. *)

Ezzel szemben az Unió belsőleg teljesen a szabad kereskedelem alapján áll; egyike ez azoknak a körülményeknek, melyek elősegítették az Egyesült-Államok hihetetlenül gyors felemelkedését.

Nem szükséges külön rámutatnunk, itt arra, hogy az Egyesült-Államok s a britt birodalom belső kereskedelem politikájában rejlő különbségnek is megvoltak a maga földrajzi okai. Érdekes azonban megemlékeznünk egy nagyobbarányú mozgalomról, mely közös vámterületet hozott létre a britt birodalom *egy* részében: 1901 január 1-én egyesült a hat Ausztráliai gyarmat, s Barton elmondhatta: „Zum ersten Male in der Weltgeschichte gibt es eine Nation für einen Kontinent und einen Kontinent für eine Nation“. **) Természetes, hogy Ausztrália egyesülése a Greater Britain eszméjének inkább akadálya mint sem előmozdítója volt. A gyarmatok egyesülten nagyobb erőt képviseltek az anyaországgal szemben, mint külön-külön.

A birodalom jelenlegi belső vámpolitikai helyzete csak némileg kedvezőbb.

A mi jelenlegi szempontunkból a britt gyarmatok — némi vámkedvezménytől eltekintve — éppen úgy külföldnek tekinthetők Anglia számára, mint bármely más idegen ország: a különbség mindössze az, hogy a gyarmatokkal való kapcsolat a rokoni és baráti kötelékeknél fogva talán mégis szorosabb. Ennek tulajdonítható például, hogy a legújabb időkben létre jött a British Empire Steel Corporation (angol-kanadai nehéz ipari egyesülés, 100 millió font alaptőkével), mely egyszerre méltó ellenfelévé tette nyersanyag készlet szempontjából is az angol ipart, az amerikaiak s a két ország versenyére döntő hatással lehet.

Angliának mezőgazdasági termelése számba nem jöhet, míg az Unió kivételében még jelenleg is igen nagy szerepet játszanak a mezőgazdasági termékek. Anglia kimondottan ipari állam, egész termelését az iparra rendezte be, határait megnyitotta az agrár termékek előtt s ezzel szinte elsorvasztotta saját mezőgazdaságát, csak hogy memél olcsóbb élelemmel láthassa el az ipari munkásságot s megakadályozhassa ezáltal a munkabérek túlságos emelkedését.

A verseny szempontjából azonban ez a körülmény legfeljebb

*) Britischer Imperialismus. Leipzig. 1906.

**) L. Krauel: Die Entstehung des australischen Bundesstaates. — Preussische Jahrbücher 1912.

azért fontos. mert Anglia mezőgazdasági termékekből behozatalra szorul, s ehhez fizető eszközökre s hajókra van szüksége.

A termelési konkurrencia a bányászati és ipari termékek terén folyik, s itt Amerika különösen veszedelmes a háboru óta. mert a háboru alatt az industrializálódási folyamat az Unióban igen nagy léptekkel haladt előre.

Nyilvánvaló, hogy ezen a téren az Unio óriási előnyben van: nemcsak hogy rengeteg nyersanyagot termel. hanem képes a termelést még ki is terjeszteni, anélkül. hogy a termelési költségek tulságosan emelkednének. Megmutatták ezt különben a háboru alatt és utána bekövetkező konjunkturális évek is.

Angliának ezzel szemben csak szene van és némi vasa. Mig azonban a gazdaság földrajzi momentumok itt teljesen az Unionak kedveznek, addig Anglia képes a hátrányokat némileg ellensúlyozni olyan eszközökkel, melyekről már megemlékeztünk. ilyen módon jött létre az angol-kanadai acél egyesülés.

A legfontosabb ipar-ága mindkét országnak a nehéz ipar és rendkívül érdekesek ezért az adatok, melyek az amerikai és angol acélipar versenyére vonatkoznak.

Kétségtelen ugyan, hogy az ilyen összeköttetéseken. kereskedői ügyességeken alapuló termelésnél (amilyen az angol) végeredményben mégis erősebb az, amelyiknek a természeti tényezők, — mondhatnók — korlátlanul állanak a háta mögött. Az erőknek ez a viszonya azonban — és ezt ne felejtsük el — csak pillanatnyi s megváltozhatik. ha az Uniónak egyik vagy másik nyersanyaga elfogy. Aktuális kezd lenni ez a kérdés a petroleumnál. A petroleumversengés ismertetésére itt ki nem terjeszkedünk, noha ez magában is rendkívül érdekes probléma. Elég ha a következőkre mutatunk rá:

Az Egyesült-Államok geológiai hivatala szerint az Unio saját területén levő petroleum készletek körülbelül 18 évre elegendők csak. Ezzel szemben Anglia a világ különböző részeiben rá tette a kezét olyan petroleum-készletekre. melyeket csak a jövőben fognak még a maguk teljességében feltárnia. Így a mezopotániai petroleum. mely a Royal Dutch Shell Comp. kezében van, állítólag mennyiség tekintetében eléri az Unio saját területén levő petroleum készletét.

Az angol petroleumtermelés nincs Anglia területén. Anglia számára tehát a termelés lényegesen nehezebb. a jövő azonban ezen a téren a jelenlegi állapotok alapján Angliáé.

Ezekben mérhettük össze az egyik termelési tényezőben. a ter-

mészetben levő különbségeket. most vegyük a második termelési tényezőt: *a munkát*.

Már láttuk, hogy erre a földrajzi viszonyok csak némileg hatnak és itt végeredményben egyéb tényezők befolyásával is számolnunk kell.

Földrajzi szempontból az esélyek — azt mondhatnók — egyenlők. A klimatikus viszonyok mindkét országban nagyjából egyenlően kedvezőek az ipari termelésre nézve: a mezőgazdasági termelés összehasonlítása — mint láttuk — nem lényeges.

A második termelési tényezőben, a munkában, egyéb hatások is megnyilvánulnak, melyek tisztán földrajziak: így a kínálkozó munkaerő, az általános életszínvonal és a sokat hangoztatott drágasági index, melyeknek a munkabérekre van hatásuk, stb. Ezeknek a hatása következtében Amerikában a munkabérek a háboru előtt magasabbak voltak mint Angliában. Amint *H. Sisson* a *Guaranty Trust Co.* alelnöke megjegyzi: az amerikai külkereskedelem legsebezhetőbb pontja a háboru után is a fél- és készgyártmányok területe, mert a munkaköltségek aránylag igen nagyok.

Következik végül a harmadik termelési tényező: *a tőke*.

A gazdasági fejlődés során az országok előbb mezőgazdasági terményeket exportálnak (agrárállam) azután mezőgazdaságit és iparit vegyesen (agrár-ipari állam) végül csak iparit, mert a kifejlett ipar folytán megszorodott lakosság maga éli fel a mezőgazdasági terményeket. Amerika most átmenetben van a második állapotból a harmadikba, egyszersmindt azonban már a negyedik állapot tünetei is mutatkoznak rajta. Ez a negyedik állapot pedig az, mikor az ország már az ipari exporttal sem nyer kielégítést s egyebet is exportál: tudniillik tőkét. Anglia már régen a háboru előtt ebben az állapotban volt s részben ez a körülmény tette Angliát az ipari állam típusává. A háboru alatt azonban az Egyesült-Államokban annyit tőke halmozódott fel, hogy most már ők is tőke-exporttal kezdenek foglalkozni: egyelőre főleg Közép- és Délamerikában. Ha azonban *Ford Uppon* kereskedelmi megbízottra hallgatunk, — az Egyesült-Államok egyik bécsi képviselőjére látjuk, hogy az Unio — ha egyelőre csak teoretikusan is — de már Ausztriáig is kiterjesztette Európában a tapogatózó szerveit. Ő a következőket mondotta: „Das amerikanische Kapital ist zum ersten Male auf der Suche nach ausländischen Investitionen. Die Finanzgeschichte steht somit vor einer neuen Entwicklungsperiode und Europa muss ein bisschen geduld haben, denn Amerika muss dieses geschäft erst lernen. Mein Bureau (Vertretung des amerikanischen Staatsamtes für Handel in Wien) wurde erst vor kurzem aufgefordert, österreichische

Wertpapiere zu nennen, de sich zur Anlage von amerikanischem Kapital eignen“ *)

Az eddigiek alapján tehát azt mondhatjuk, hogy termelés szempontjából az Unio sokkal jobban áll Angliánál, mert termelése saját talajában gyökeredzik. Sikerült tehát talán tulszárnyalnia az angol termelést mennyiségben de nem gazdaságosságban, mert az angol üzletember ügyességével, összeköttetéseivel, részben kipótolja azt, amit a természet neki nem juttatott.

Ezeknek a viszonyoknak az alapján tekintsük most a következő táblázatot, mely a legélénkebben mutatja azt, hogy annak ellenére, hogy az Unio a jellegzetesen termelő állam még egyáltalában nem beszélhetünk végleges amerikai hegemoniáról. A táblázat *Francis C. Hood*-tól származik. **)

Ország Pénznem	Anglia Sterling	Franciaország Sterling***)	Németország Sterling	Egyes. Államok Sterling
<i>I. Kokszarak:</i>				
1913 átlag	21/8	22/—	17/—	10/—
1920 január	48/6	64/—	17/—	32/—
junius	62/9	109/—	37/—	66/—
1921 január	62/9	50/—	23/—	27/—
junius	42/6	47/—	25/—	15/—
1922 január	23/6	25/—	14/—	13/—
junius	23/6	36/—	18/—	29/—
<i>II. Nyersvasarak:</i>				
1913 átlag	59/—	71/—	76/—	68/—
1920 január	160/—	163/—	101/—	239/—
junius	217/6	253/—	224/—	239/—
1921 január	125/—	139/—	136/—	180/—
junius	120/—	101/—	121/—	135/—
1922 január	100/—	81/—	84/—	102/—
junius	90/—	81/—	85/—	124/—
<i>III. Acéllemezarak:</i>				
1913 átlag	158/—	135/—	113/—	138/—
1920 január	430/—	473/—	201/—	330/—
junius	470/—	674/—	518/—	403/—
1921 január	480/—	408/—	252/—	317/—
junius	380/—	326/—	137/—	232/—
1922 január	210/—	273/—	143/—	160/—
junius	200/—	273/—	163/—	162/—

*) *Ford Uppon*: Aus der Werkstatt eines ausländischen Handelskommissärs. (Vortrag. Közölve „Neue Freie Presse“ 1922. ápr. 22-iki számában.)

**) *F. C. Hood*: Prices and costs of production of iron and steel in the United Kingdom, France, Belgium, Germany and the United States, Reconstruction in Europa. Section seven.

***) Átszámítva.

Hangsúlyozzuk itt, hogy a táblázat nem a termelési költségekre, hanem az árakra vonatkozik. Tudjuk, hogy közvetlenül a háboru után az árak még a termelési költségek felett voltak. Viszont a krízisek folytán a két utolsó évben az árak közel a termelési költségek körül mozogtak.

Látjuk a táblázatból, hogy ott, ahol az első termelési tényezőnek, *a természetnek* a feltételei közel egyenlőek, ott a többi tényező, mely nem földrajzi, Amerikával szemben, Anglia javára dönti a mérleget. Kitűnik ez a nyersvas árakból. Annak ellenére, hogy a vasércet Angliában tulnyomóan külföldi behozatal szolgáltatja, a háboru előtt az angol nyersvas volt a legolcsóbb s most, háboru után is olcsóbb, mint az amerikai. Pedig Anglia itt némileg ki van szolgáltatva a külföldnek. 1913-ban a spanyol magasfoku érc tonnája 20 shilling volt, 1922-ben 27 shilling. Ennek ellenére Anglia gazdaságosabban termel, mint az Egyesült-Államok. Az Unio viszont sokkal nagyobb mértékben fejlesztette ki termelését, mint Anglia 1921 júniusban a nyersvastermelés 90%-kal volt nagyobb az Egyesült-Államokban mint 1913 júniusában. Itt látjuk az Unio óriási fölényét: a termelés kiterjesztése mindig a termelési költségek emelkedésével jár s itt a nagy kiterjesztés hatása még sem látszik meg a termelési költségeken.

Hogy némi fogalmunk legyen a termelés kiterjeszhetőségéről, jegyezzük még itt, hogy 1870-től 1913-ig az angol nyersvastermelés évi 6 millió tonnáról 10 egynegyed millió tonnára emelkedett, ugyan-ezen idő alatt a német termelés 1,4-ről 19 egynegyed millió tonnára, az amerikai termelés 1,7-ről 31 millió tonnára emelkedett.

*Az „Iron Trade Review“ szerint 1921-ben a világ vastermelése 35.960.000 tonna volt, szemben az 1913-iki 76.644.000 tonnával. Ez a tény a kereslet igen nagymérvű csökkenésére mutat s a versenyt csak még élesebbé teszi. A termelési költségek csökkenése az egyedül lehetséges elv, az az ország fogja legjobban bírni a versenyt. *) amelyik a termelési költségeket legjobban bírja redukálni. A természettől fogva

*) A „verseny“ szóból itt nem szabad túl messzemenő következtetéseket levonnunk. Mert igaz, hogy a nehézipar általában az országok legfontosabb iparága: *a kivételre azonban a nehéz ipar sokkal kisebb mértékben dolgozik, mint a „könnyű“ iparok.* Védővámok és kifejlett kartellek esetén u. i. a nehéz ipar számára az exportnak nagy jelentősége nincsen. — L. ennek az okait bővebben kifejtve *Schilder: „Die Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft“* I. köt. 66—67. old. Az itt felhozottakból kitűnik az is, hogy az angolok által a háboru előtt is olyan sokat emlegetett német „dumping“-veszély tulzott volt, l. erre nézve: *Dr. Willi Morgenroth: „Die Exportpolitik der Kartelle, Leipzig, 1910“* c. munkáját.

az Egyesült-Államok volnának erre a legjobban predesztinálva, igen nagy akadály rejlik azonban a magas munkabérekben. Emellett, mióta Anglia Kanada termelését a magáéba vonta, az angol termelés esélyei nagyon megnöttek.

Ennek ellenére tulzott volna, ha termelés terén az Unio végleges térfoglalásáról beszélünk. Ne feledjük el, hogy a háboru utáni, a legújabb statisztikai adatokat csak a legnagyobb meggondolással lehet mérlegelés tárgyává tenni különböző okokból. Nevezetesen: A háboru óta immár a harmadik krízis vonul végig a világ termelésén. Emellett a külkereskedelemre vonatkozó adatok rendszerint pénzben és nem sulyban, vagy térfogatban vannak megadva. Az árak pedig hihetetlen mértékben váltakoztak a világpiacon. Talán korai tehát még az a megállapítás, hogy Anglia külkereskedelmi forgalma a háboru óta süllyed, míg az Unioé emelkedőben van. Mert ne feledjük el, hogy ugyan abban az évben mikor Anglia külkereskedelmi forgalma olyan nagy mértékben süllyedt, süllyedt minden országé, így az Unioé is. Emellett Anglia termelésében igen nagy zavarokat okoztak olyan tényezők, melyek tulajdonképen kívül állók, például a bányász-sztrájkok.

Az egyetlen dolog, amit bizonyossággal konstatálhatunk, az, hogy Amerikának a háboru alatt történt industrializálódása következtében a verseny az ipari termelésben a két angolszász nagyhatalom között sokkal élesebb, mint volt azelőtt. Anglia azonban a helyzet magaslatán mutatkozik, a gazdasági küzdelemre a legnagyobb célcudatosággal készülődik. Ennek a készülődésnek két legfőbb momentuma: A világ petroleumkészlet jelntékeny részének biztosítása és a British Empire Steel Corporation megalkotása.

Miután a közgazdaság egyik oldalát, a termelést, ilyen módon röviden végig futottuk, lássuk a másikat: a kereskedelmet.

Míg gazdaság földrajzi szempontból a termelés terén az Unio van előnyben, addig a kereskedelem szempontjából Anglia.

Ha a föld fölszínének azt a felét keressük ki, amelyiken a legtöbb kontinens van, akkor ennek London csaknem a közepén van. Emellett Anglia Európának a kapujában fekszik. Anglia összekötőkapocs a világ két legkulturáltabb területe: Europa és Északamerika között.

Anglia kikötői elsőrangúak. Amint Teleki Pál gróf mondja: „Az árapálnak a Sellen növekvő intenzitása nyitva tartotta itt a partok folytő torkolatait és hatalmas estuáriumokat teremtve a tenger és szárazföld érintkezését e partvonal mentén tette a legkönnyebbé. *)

*) *Teleki Pál gróf*: Az angol világhatalom. Kogutovicz zsebatlasza 1923.

Fokozza Anglia kedvező helyzetét a történelmi moentum: London a postautak centrumává fejlődött; Europa ma már tulajdonképen csak Londonon át közelíthető meg. A legfontosabb átjárók és szén-állomások Anglia kezében vannak: az évszázados szokás és gyakorlat az angolt tette a világ legkiválóbb kolonizátorává, tengerészévé és kereskedőjévé.

Ezek a körülmények okozzák azután azt, hogy egy ország közgazdaságában sem jut a kereskedelemnek olyan jelentős szerepe, mint Angliában. Az angol nemzeti jövedelemnek sokkal nagyobb százaléka származik a kereskedelemből, mint bármely más országban. Az angol külkereskedelmi hivatal kimutatása (az Annual Statement of the Trade of the United Kingdom) a kivitelt két részre osztja: egyik az ugynevezett speciális kivitelt, mely oly árukra vonatkozik, amelyeket az Egyesült Királyságban állítottak elő. A másik rész azoknak az áruknak az exportját tartalmazza, melyeket Anglia csak azért importál, hogy tovább exportálja őket.

Anglia kereskedelmi mérlege igen nagy mértékben passzív. Ezt a passzivitást nagy részben abból a jövedelemből pótolta, amelyet hajói a közvetítő kereskedelem révén szereztek.

Nyilvánvaló most már az Anglia és Unio közötti különbség, mely a gazdaság földrajzi helyzetből folyik: Anglia számára életszükséglet az, hogy a *szétesztő* szerepét játssza a világgazdaságban, mert termelése nem nyújt elég alapot nemzetgazdaságához, mivel nem áll olyan szilárd alapokon, mint az Unioé. Ezzel szemben az Unio számára a világkereskedelemben való részvétel nem annyira szükséges. Az Unionak erre irányuló törekvése nem létért való küzdelem, hanem csak az expanzivitás folyamánya. Amíg azonban egyrészt ebben rejlik Anglia sebezhető pontja, addig másrészt erejét is innél meríti, mert míg a ráutaltság folytán Angliában az egész nemzet egységes ebben a küzdelemben, addig az Unióban inkább csak a keleti partok lakóssága kívánja a világkereskedelemben való fokozott részvételt.

Nyilvánvaló, hogy az Egyesült-Államok helyzetét ezen a téren is rendkívül nagy mértékben megerősítette két moentum. Egyik: A Panama-csatorna megnyitása, másik a világháború. Határozott jelei vannak azonban annak, hogy az az eltolódás, mely a világháború következtében a kereskedelemben állott be az Unio javára, koránt sem felel meg annyira a természeti feltételeknek, mint az az eltolódás, mely a termelésben állott be.

Az előadás elején láttuk, hogy a háború hatása hogyan mutatkozott a hajók eloszlásában. Itt azután most konstatálhatunk egy igen

érdekes körülményt. mely azt látszik bizonyítani. hogy a természeti tényezők mégis erősebbek. mint minden más behatás.

Az Unio 1919-ben 4.075 millió tonnát épített. Ettől fogva a szállítási krízis következtében az Egyesült-Államok teljesítménye egyre csökkent s 1920-ban a következő mennyiségben épülnek hajók:

	Szám	B. R. T.
Egyesült Államok	509	2.476.253
Anglia	618	2.055.624
Japán	140	456.642
Angol gyarmatok	103	203.644
Hollandia	99	183.149
Olaszország	82	133.199
Németország	76	200.000
Franciaország	50	93.449

Anglia teljesítménye rekord-érték. Az Egyesült-Államokat még nem érte ugyan el. A következő. 1921. évben azonban megváltozik a helyzet. A következő táblázat — mely Lloyd Register-ből van véve — legjobban mutatja ezt. *)

Tengerre bocsájtott hajók 1920-ban és 1921-ben

Ország	1920		1921		
	Szám	B. R. T.	Szám	B. R. T.	
Az egész világon	1.759	5.861.666	1.377	4.341.679	(—25%)
ebből					
Nagybritannia	618	2.055.624	426	1.538.052	(—25%)
Egyesült Államok	509	2.476.253	173	1.006.413	(—59%)
Németország	254	241.200	242	509.064	
Hollandia	99	183.149	98	232.403	
Japán	140	456.642	43	227.425	
Franciaország	50	93.449	65	210.663	

Látjuk, hogy a hajó tultermelés miatt már 1921 elején bekövetkezett a krízis. A világ tonna termelése csökkent. ehhez arányitva azonban Anglia sokkal kisebb mértékben csökkentéi építkezését mint Amerika. A következő táblázat különben negyedévenként mutatja ki az építésben levő hajó mennyiséget 1921-ben (1000 B. R. T.)

*) Annual Summary of the Mercantile Shipbuilding of the World for the Year 1921. London, January 1922.

Ország	1921 márc. 31	1921 június 30	1921 szept. 30	1921 dec. 30
Nagybritannia	3.799	3.560	3.283	2.640
Egyesült Államok	1.103	718	434	216
Hollandia	411	391	349	314
Franciaország	427	390	350	353
Olaszország	352	310	398	394
Japán	294	229	187	145

Látjuk ebből, hogy Anglia, mielőtt kiheverte azt a nagy megrózkódtatást amit a háborús gazdálkodásról a békegazdálkodásra való átmenetel okozott, azonnal teljes erővel azon volt, hogy vissza szerezze régi pozícióját. Pedig a világ hajóiparában hatalmas krízis állott be. A hajóárak egyre estek. A „Fairplay“ szerint egy új. 7500 tonnás gőzös ára ebben az időben így alakult:

1920 március végén	258.250 font st.	—	1 tonna Deadweight	$34\frac{1}{10}$ font st.
december végén	105.000	„ „	— „ „	„ $14\frac{1}{—}$ „ „
1921 március végén	82.500	„ „	— „ „	„ $11\frac{1}{5}$ „ „
június végén	63.750	„ „	— „ „	„ $8\frac{1}{10}$ „ „
1921 december végén	60.000	„ „	— „ „	„ $8\frac{1}{—}$ „ „

December végével tehát a normális, háborúelőtti árra jutottak vissza (8 font pro tonna — deadweight), azzal az egy különbséggel, hogy ma Anglia sem képes 8 fontért egy tonnát építeni. A Fairplay szerint ez már veszteségi ár, mivel egy tonna előállítása legalább 13 fontot követelne.

Nemcsak a hajózási viszonyok tanuskodnak azonban amellet, hogy Anglia ismét kezdi kezébe keríteni régi hatalmát a kereskedelem terén, erre mutatnak a külkereskedelmi statisztikai adatok is.

Példaképen nézzük az angol külkereskedelmi forgalom alakulását az 1922. év első kilenc hónapjában. Az itt következő táblázat egyébként is nagyon tanulságos; megmutatja, mennyire óvatosoknak kell lennünk akkor, ha a mai adatokat a háboru előttiekkel akarjuk összehasonlítani. *)

*) Barometer of Economic Conditions in the United Kingdom. Compiled by the London school of Economics, University of London. Reconstruction in Europe. Section ten.

	Import oly árukból, mely az Egyesült királyságban maradnak				Export oly árukból, melyeket az Egye- sült királyságban termeltek			
	1913-ban közötti érték	1922-ben közötti érték	1922 az 1913-as árakban	1913 árak 1922 aránya	1913-ban közötti érték	1922-ben közötti érték	1922-ben 1913-as árakban	1922 árak 1913 aránya
Első negyed								
Élelmiszerek	608	996	636	1.57	} 69	89	44	2.02
Dohány	15	47	21	2.24				
Nyersanyagok	599	525	338	1.55	155	224	133	1.68
Gyártmányok stb.	430	481	284	1.69	1049	1548	678	2.28
Összesen:	1652	2049	1279	1.60	1273	1861	855	2.18
Második negyed								
Élelmiszerek	669	1123	677	1.66	} 72	91	44	2.07
Dohány	16	45	15	3.00				
Nyersanyagok	423	579	422	1.37	168	238	152	1.57
Gyártmányok	437	520	337	1.54	1057	1328	647	2.05
Összesen:	1545	2267	1451	1.56	1297	1657	843	1.97
Harmadik negyed								
Élelmiszerek	706	1054	628	1.68	} 91	91	44	2.07
Dohány	16	25	9	2.78				
Nyersanyagok	401	582	391	1.49	164	270	163	1.66
Gyártmányok	434	530	340	1.56	1082	1463	728	2.02
Összesen:	1557	2191	1368	1.60	1337	1829	935	1.96

Lássunk ezzel szemben szintén csak futólag pár adatot az Egyesült-Államok külkereskedelmi forgalmából. Az Unio kivitele az 1921. fiskális évben elért 6.5 milliárd dollárról 1922-re 3.8 milliárdra esett, a bevétel 3.7 milliárdról 2.6 milliárdra. Ami a leglényegesebb: ez a nagy csökkenés nem az Európával való forgalomra esik, hanem inkább az észak-, közép- és délamerikai kereskedelemre, mely a háborus évek alatt olyan nagyfoku lett. Érdekes körülmény még az, hogy csak az Amerika többi részeivel való forgalom ment nagy mértékben vissza, míg az Ázsiával való kereskedelem nem. Van-e ebben valami része a Panama-csatornának? Erre határozat választ nem adhatunk. *)

*) Lásd: Annual Report of the Governor of the Panama Canal for the Fiscal Year, ended June 30, 1921. Washington, 1921. Közölve a Weltw. Archiv 1922. évfolyamban.

A Panama-csatorna forgalmáról a következő táblázat adhat felvilágosítást (1921-ben):

Végállomások:	Tartalom tonnákban	Az egész forgalom %-ában
Egyesült Államok keleti partja (Délamerika nyugati partja)	1,908.858	16.46
Egyesült Államok keleti partja (Távoli kelet)	1,641.950	14.15
Egyesült Államok keleti partja (Egyes. Áll. nyugati partja)	1,372.388	11.83
Egyesült Államok nyugati partja (Európa)	1,299.431	11.21
Délamerika nyugati partja (Európa)	1,219.665	10.51
Ausztrália, Ázsia (Európa)	971.593	8.38
Egyesült Államok keleti partja (Ausztrália, Ázsia)	768.305	6.63
Mexikó keleti partja (Délamerika nyugati partja)	654.889	5.64
Mexikó keleti partja (Egyes. Államok nyugati partja)	269.360	2.32

Fontos körülmény azonban az, hogy a legutóbbi adatok szerint az Uniónak nem Anglia a fő szállítója, hanem részben Kanada s főleg Japán. Itt veti először előre az árnyékát a japáni kérdés Anglia számára. A következő táblázat mutatja egyébként az Unió be- és kivitelének az alakulását.

Fiskális év jun. 30-ig	Összesen millió dollár	ebből %-ban esik				
		Európára	Észak- és Közép Amerikára	Délamerikára	Ázsiára és Afrikára Óceániára	
<i>Bevitel:</i>						
1914	1894	47.29	22.57	11.75	17.38	1.01
1915	1624	36.70	78.26	15.62	17.94	1.48
1916	2198	28.04	26.92	17.82	24.27	2.95
1917	2659	22.96	28.80	29.39	25.59	2.26
1918	2964	13.97	31.18	19.26	33.01	2.58
1819	3096	12.05	34.00	18.36	32.47	2.62
1920	5238	22.51	28.38	16.43	29.14	3.54
1921	3654	25.66	33.05	13.27	26.52	1.50
1922	2608	31.84	26.87	11.08	28.21	2.00
<i>Kivitel:</i>						
1914	2365	62.87	22.36	5.27	8.32	1.18
1915	2768	71.21	17.23	3.59	6.94	1.03
1916	4333	69.21	16.92	4.16	8.71	1.00
1917	6290	68.75	18.50	4.13	7.78	0.84
1918	5920	63.05	20.89	5.30	9.84	0.92
1919	7232	61.23	17.80	5.54	11.25	1.18
1920	8109	59.98	20.25	8.03	12.24	1.57
1921	6517	52.30	25.27	8.03	12.24	2.06
1922	3771	54.82	23.78	5.06	14.97	1.37

Kétségtelen, hogy a külkereskedelmi forgalom adataiból messze-
menő következtetéseket levonnunk nem lehet. Anglia azonban szemmel
láthatólag hódija vissza az Uniótól régebbi kereskedelmi piacait. Mu-
tatja ezt a következő körülmény is.

Argentína szénbevételét a háboru előtt Anglia látta el. A háboru
alatt itt is kiszorította Angliát az Unió. A békekötés óta azonban a
helyzet ismét megfordul. Az Egyesült-Államok Buenos Airesi konzulja
szomoruan jelenti haza Anglia újabb térfoglalását. Ebből a jelentésből
származnak a következő adatok: *)

Market“.

Argentína szénbevitel

Év	Szénbevétel (tonna)	Bevétel Angliából	Bevétel az Unióból
1913	4,046.278	3,977.650	56.206
1914	3,421.526	3,242.519	169.786
1915	2,543.887	* 1,844.845	651.747
1916	1,884.781	1,038.024	823.915
1917	707.712	380.372	310.915
1918	821.974	467.336	245.037
1919	1,258.745	689.655	515.176
1920	2,045.834	461.935	1,441.700
1921	950.000	887.344	62.653
1922 (első 6 hónap)	1,076.631**)	1,030.082	41.852

Ami általában az Unio jelenlegi helyzetét illeti, az emlékeztet
némileg Angliáéra a Napoleoni háboruk után. A Britanniától keletre
levő országok egész erejét a háboru foglalta le Napoleon korában s az
angolok hatalmas térhódításának semmi sem állott útjában. Waterloo
után azonban a kontinentális államok is lélegzethez jutottak s termé-
zetesen igyekeztek visszahódítani régi kereskedelmi összeköttetéseiket
és piacukat, melyekre a háboru alatt Anglia tette rá a kezét. Anglia
kereskedelmi politikája ezzel a visszahódítási vágygal szemben éles
defenziv álláspontra helyezkedett: az 1815-iki törvényben fenntartotta
a régi jogszabályt, mely szerint európai árukat Angliába és az angol
gyarmatokra csak angol hajók szállíthatnak. ***)

S mit látunk jelenleg az Unio kereskedelem politikájából? Az
Egyesült-Államok olyan vámtarifát vezetnek be, amelynek nehéz párját
találni a kereskedelempolitika történetében. A vámvédelem-mozgalom a
Fordney és a Mac Cumber bill mellett mindenképp a „merchant
marine bill“-ben jut kifejezésre. Eszerint minden olyan áru, mely nem

*) Manchester Guardian 1922. okt. 16. szám: „British Shippers Regaining the
Market“.

**) Ideértve a Délafrikából bevitt 4.696 tonnát.

***) *Peez-Dehn*: Englands Vorherrschaft.

az Unio hajóin érkezik annak kikötőjébe, a többi vámon felül még igen magas vám alá esik. Kedvezményt adnak ezenfelül a vasutak is olyan áruknak, melyeket a kikötőbe amerikai hajó hozott s kedvezményt élvez az imperteur a jövedelmi adóban, ha áruját amerikai hajó hozta be.

Hogy ez a törvényjavaslat mit jelent Anglia számára, azt az eddigiek alapján körülbelül megítélhetjük. Kétségtelen, hogy ez a konkurrencia sokkal kellemetlenebb Angliának, mint amilyen volt a háboru előtt a német.

Az itt felhozottakkal még nincsen kimerítve minden szempont, ami a két vetélytárs versenyére vonatkozik. Még egy körülményt kell itt megmlitenünk, mely a viszonyokat még komplikálja: Japán konkurrenciája.

A világháboru hatása mindazokra az országokra, melyek a háboruban csak messziről vettek részt, az volt, hogy ezek az országok igen nagy mértékben industrializálódtak s hajóparkjukat kifejlesztették. Nemcsak az Unióra áll ez, hanem áll Japánra is, mint az a következő táblázatból kitűnik.

*Évi termelés gépekben és szerszámokban (1000 yenben) *)*

Év	1914	1917	1918
Érték	24.200	82.300	421.000

Shotaro Kojima Japán nemzeti vagyonát 1910-ben 21.9 milliárd yenre teszi. **) A háboru után ez az érték megkétszereződött, főleg a nagymértékű iparosodás folytán.

Amint a háboru alatt kiszorította Északamerika Anglia kereskedelmét Közép- és Délamerikából, úgy szorította ki Japán Angliát keleten. Japán térfoglalása különösen a következő országokban jelentős: India, Egyiptom, Natál, a Cap gyarmat, Szipéria, Argentina, Peru, Chile, Kanada és az Egyesült-Államok.

A háboru után itt is visszafejlődtek a viszonyok, de itt is csak részben. Japán szintén veszedelmes versenytárs.

Egy pillantás a térképre meggyőz a hasonlatosságról, mely Anglia és Japán fekvése között van.

Mind a kettő szigetország. Határuk a legideálisabb: a tenger. Körülbelül egy szélességi fokon fekszenek. (Japán valamivel lejjebb.) Mindkettőnek nagyszerűek a kikötői; az a körülmény, hogy Japán partjai juvenilisok, a kikötőkre gazdasági szempontból jelentőséggel nincsen.

*) *Shotaro Kojima*: „The influence of the great War upon Japanese National Economy“. — Weltw. Archiv XVII. 4.

**) Valamivel több, mint Magyarország nemzeti vagyona a háboru előtt.

Mindkét ország kontinens előtt fekszik, a kontinensnek mint egy feje.

Mindkettő medencékre oszlik, Japán még inkább, mint Anglia. Ez a medencékre való oszlás volt mindig az előidézője a hűbéri rendszer kifejlődésének; a különböző medencékben kisebb egységek alakultak, melyek egymással azután folytonosan harcban állottak. Innen keletkezik mindkét szigetország alkóinak vitézsége, harcratermettsége. *)

Egészen apró dolgokban is találunk analógiákat.

Mindkét országnak fontos ipara a textilipar. Anglia a textilipar minden ágát üzi, saját használatára azonban elsősorban a gyapjuipart és pedig azért, mert Angliában erre van meg a legkedvezőbb kereseti és kínálati viszony. Kínálat azért, mert Anglia legelői nagy mértékben kedvezőek a juhtenyésztésre, Anglián kívül Európában csak a Balkánon van jelentős juhtenyésztés. Míg azonban a Balkánon a juhott a husáért tenyésztik, addig Angliában a gyapjuáért.

Másrészt a kereseti viszonyok is kedvezőek Angliában a gyapjuiparra. Nagybritánia éghajlata mérsékelt és kevésbé ingadozó. Az állati bőrök viselete túl meleg, a gyapotárak viselete nem eléggé meleg volna, a gyapju a legmegfelelőbb.

Azt a szerepet, amit Angliában a gyapju tölt be, tölti be Japánban a selyem. Japán természeti viszonyai a selyem tenyésztésnek kedveznek. A kereslet szempontjából tudjuk, hogy Japánban nyáron meztelenül járnak. Télen viszont erős hidegek vannak, ezek ellen legjobb védelem a selyem.

Hasonló a két ország népességének a helyzete is. Mindkettő igen sűrűn lakott s a sűrű lakottságnak mindig természetes folyamánya egyrészt a növekvő élelmiszer-szükséglet, másrészt az expanzió, mely akármilyen formában jelentkezik is, végül mindig imperializmusra vezet.

Ha ezek után figyelembé vesszük a Japániak kiváló képességeit, szorgalmát, alkalmazkodni tudását, Japánt méltán tekinthetjük a Csendes Óceán Britanniájának s megértjük, miért veszedelmes konkurrens ez a birodalom.

A gazdaság földrajzi viszonyok azonban arra mutatnak, hogy Japán Angliának a jelentőségét nem egy könnyen érheti el, sem termelés, sem kereskedelem szempontjából.

Lássuk először is a termelési viszonyokat.

*) Dr. Cholnoky Jenő egyetemi tanár ur gondolatmenete.

Mezőgazdasági termelése Japánnak sokkal fejlettebb, mint Angliáé. Ezzel szemben a lakosság igényei kisebbek s ennek következtében Japánnak sokkal kevesebb élelmiszer bevitelére van szüksége mint Angliának. Mutatja ezt a következő táblázat is: *)

Anglia és Japán élelmiszerbevitel az 1909/1913. évek átlagában
(1000 t.-ban)

	Buza	Árpa	Zab	Tengeri	Összesen	Egy lakosra kg.
Anglia	5881.6	1060.2	990.2	893.3	8825.4	187
Japán	110.6	0.2	0.5	3.1	112.9	2

Ezek a számok óriási eltérést mutatnak fel Anglia és Japán gazdasági viszonyai között. Míg Anglia az ipari állam típusa, addig Japán a háboru előtt kimondottan földművelő ország volt s élelmiszerek bevitelére csak lakosságának tulszaporodása folytán szorult. Már dr. Kambe kifejtette azonban, hogy Japánnak szükségletszerűleg ipari állammá kell válnia a következő öt oknál fogva: **)

1. Japán tulajdonképen nem alkalmas földművelő államnak, mivel az országnak tulnyomóan hegyvidéki jellege van.

2. Japán gyarmatai nemcsak közel a legkisebb, hanem már is a legsűrűbben lakott gyarmatok a világon.

3. A nagyhatalmak között Anglia mellett Japánnak van a leg-sűrűbb népessége.

4. Oroszország mellett Japánnak van a legnagyobb születési arány száma.

5. A japániakat a fehér hatalmak nem engedik az ő területükre bevándorolni.

Nyilvánvaló, hogy ilyen sűrű lakosság mellett már a háboru előtt sem volt képes a nép egy része mezőgazdaságból élni, ezek az iparra szorultak. A technikai ismeretek és a szükséges nyersanyagok hiánya miatt azonban nem fejlődhetett ki nagyipar. Japán a kézműipar hazája.

Valódi nagyipari fejlődést csak a háboru idézett elő.

Lássuk most már a termelési lehetőségeket a nagyipar terén.

Az első termelési tényező, a természet, sokkal mostohábban bánt Japánnal, mint Angliával. Angliának bőségesen van szene, Japánnak olyan kevés jutott, hogy az termelés szempontjából számba nem jöhet.

*) Technik und Wirtschaft. 1914. évf.

***) Dr. M. Kambe: „Grundlagen und Entwicklungstendenzen der japanischen Volkswirtschaft“. Weltw. Archiv. V. köt. 63. old.

Ugyanolyan szegény az ország vasban is; a nehéz ipari termelés két pillére hiányzik.

A textiliparban fejlett a selyem áruk előállítására. Ez az egyetlen a fontos iparágak közül, amelyik Japánban ki van fejlődve.

A nyersanyagok hiánya a sebezhető pontja Japán termelésének. Mutatja ezt az a körülmény is, hogy a háboru utáni krízisek Japánt különösen erősen sújtották.

Másképpen vagyunk a második termelési tényezővel, a *munkával*. Ennek a földrajzi tényezői Japánban éppen olyan kedvezőek, mint Angliában. A két ország éghajlata különböző. Angliáé óceáni, Japáné kontinentális. Az ipari termelés szempontjából azonban a japáni klíma nem hátrányosabb az Angolországinál. Ezzel szemben a *nem* földrajzi tényezők a munkaviszonyokat Japánban kedvezőbbé teszik. A túlnépesedés folytán munkaerőkben nagyobb a kínálat. Olcsóbbá teszi a munkaerőt emellett a lakosság alacsony igénye.

Az első két termelési tényező hatását a három államra tehát ilyenformán foglalhatjuk össze:

Az Uniónak van legtöbb nyersanyaga, de ott a legdrágább a munkaerő. Japán legszegényebb természeti feltételekben, de Japánban a legolcsóbb a munkaerő. Anglia a középuton jár, egyrészt sok esetben az Uniónál dolgozik kisebb termelési költséggel (olcsóbb munkaerő s jobb szervezet következtében), más esetekben megint Japánnal termel olcsóbban, mert a természet kevésbé mostohán bánt vele.

Ami most a kereskedelmi viszonyokat illeti, ezen a téren Anglia helyzete a legkedvezőbb. Anglia a kontinentális, a lakott világ középpontjában fekszik, s Európa kapujában. Japánról nem mondhatjuk egyiket sem a kettő közül. Igaz, hogy Európának dél felé is van kijárása, különösen mióta a szuezi csatorna megnyílt; a főforgalom mégis nyugat felé bonyolódik le: Amerikának. Emellett Anglia a déli forgalmat is kezében tartja, Szuez, Málta és Gibraltár birtoka révén.

Japán helyzete koránt sem ilyen előnyös. Ázsia tulajdonképeni kapui délre nyílnak. Az Orosz-Ázsiának egyetlen fontos kikötője fekszik szemközt Japánnal: Vladivosztok s télen ez a kikötő is használhatatlan. Hol vannak itt a dover-calais-i forgalmi viszonyok?

Anglia a világ kereskedőjévé vált; nagyszerű földrajzi helyzete predesztinálta rá, s óriási hajóparkja képesíti rá. A földrajzi fekvésén kívül egyéb gazdaság földrajzi tényezők is elősegítették ennek a flottának a megalakulását: Angliának korlátlan mennyiségben volt szene s meglehetősen mennyiségben vasa a hajóépítés számára, Japánnak mindez nincs meg. A háboru előtt az amerikai hajóépítés a magas munka-

bérek miatt nem versenyezhetett az angollal, a japáni hajóépítés a nyersanyagok hiánya folytán nem versenyképes s ugylátszik: a hajóparkok mostani eloszlásában is megvan az a tendencia, hogy a háboru előtti viszonyokhoz alakuljon vissza.

A természeti tényező azonban nemesak a flottaépítésben, hanem a flotta üzemtartásában is támogatja Angliát; ha az angol hajózást a világ vérkeringésének tekintjük, akkor a szív, amelyik ezt a vért állandóan keringésben tartja, a Pennini hegység és Wales karbonja és devonja, ahonnan Európa legrégebb és legjobb szenét bányászik.

Japánnak szene nincs, a vérkeringéshez hiányzik a szív s Japánnak nehéz utja lesz még addig, míg Kinában véglegesen bir magának széntelepeket biztosítani.

Mindezek a körülmények hiven tükröződnek vissza a japán külkereskedelmi forgalom legújabb alakulásában. *) A háboru előtt Japán kereskedelmi mérlege passzív volt s az angolszász nagyhatalmakéhoz képest jelentéktelen terjedelmű. A háboru aktívra változtatta a mérleget s hihetetlenül megnövelte — 1919 óta a mérleg ismét passzív s csökkenő irányzatot mutat.

Év	Export**)		Import**)		Export t ö b b l e t az import f ö l ö t t (1000 yen)	Import az export (1000 yen)
	Egész érték (1000 yenben)	Egy főre esik (yen)	Egész érték (1000 yenben)	Egy főre esik (yen)		
1913	632.460	11.85	729.431	13.67	—	96.971
1914	591.101	10.90	595.735	10.98	—	4.634
1915	708.306	12.86	532.449	9.85	175.857	—
1916	1,127.468	20.31	756.427	13.51	371.040	—
1917	1,603.005	28.35	1,035.811	18.32	567.193	—
1918	1,962.100	34.38	1,668.143	29.24	293.956	—
1919	2,098.872	—	2,173.459	—	—	74.587
1920	1,468.215	—	1,897.736	—	—	429.520

(jan.—aug.)

Japán ezek alapján koránt sem látszik olyan veszedelmes versenytársnak, mint azt első pillanatra gondolkodnók. Hiba volna azonban, ha ezek után tulalacsonyra értékelnék. A konkurrencia ma már olyan éles a három nagyhatalom között, hogy minden egyes japáni hajó-

*) L. Shotaro Kojima: The influence of the great War upon Japanese National Economy. Appendix.

***) Ebben a táblázatban a Koreára és Formosára vonatkozó adatok nincsenek meg.

járatot fájdalmas csapásnak érez ugy az Unio, mint Anglia. A piacokért folyó verseny is kiélesedett. Japánnak a háboru alatt bekövetkezett industrializálódása a két angolszász nagyhatalomra igen kellemetlen.

Ugylátszik, Japán az ipari felszerelését inkább az Unióból szerzi be, mint Angliából s az angol lapok gondterhesen regisztrálnak minden hajórakomány amerikai gépet, mely Japánba megy. Anglia viszont Indiába és Kinába szállit s méltán nevezhetjük Merkur isten iróniájának azt a jelenséget, hogy Anglia a konkurrensait egyre nagyobb mértékben látja el fegyverekkel, a majdan ellene is irányuló gazdasági háboruhoz. (Különösen textilgépek). *)

Kísértsük meg most már végezetül, hogy a gazdaság földrajzi tényezők alapján megérthetjük-e Anglia fejlődésének két főirányát.

Angliát földrajzi helyzete predesztinálta arra, hogy a világ első gyarmati hatalmasságává váljék. Az ujkor elején, mikor a Földközi tenger mellett az Északi- és Keleti tengeren játszódott le a világkereskedelem, északon a gazdasági súlypont a Hanza városokra esett. Ekkor Anglia kereskedelmi forgalmát is a Hanza hajói bonyolították le. Amint azután az újabb felfedezések következtében a világkereskedelem súlypontja lépésről-lépésre tolodott el az Atlanti óceán felé, ugy váltak a kereskedelem terén vezető államokká Spanyolország, Portugália, Franciaország és végül Anglia.

Mig a többi európai hatalom kontinentális helyzeténél fogva többé-kevésbé belevonódott az állandó szárazföldi háborukba, addig Anglia ideális határainál fogva, szabad kezet nyert kifelé és teljes erejével a kolonizációra vethette magát.

Rendkívül érdekes kérdés itt Hollandia szerepe. Tudjuk, hogy Hollandia az újabb gyarmatosításban Anglia mellett talán a legfontosabb szerepet játszotta. Angliának ennek ellenére is sikerült a versenytérről Hollandiát kiszorítania, így Indiában is. Pedig Hollandia számára kiváló alkalmak kínálkoztak. Kedvező parti fekvésüknél fogva a hollandusok már az ujkor elején arra látszottak predesztinálva lenni, hogy a németységnek mintegy a kapujává, fejjé váljanak s a hátuk mögött levő hatalmas kontinentális germán tömegre támaszkodva a koloniális hegemoniát a maguk számára szerezzék meg. **) A fejlődés nem ebben az irányban folyt le, s ezt nagyrészt földrajzi körülmények okozták, így 1. Hollandiának földrajzilag meglehetősen erős elkülönődése a háta mögött levő német területtől, aminek követ-

*) L.: Industrie und Handelszeitung 1922. jun. 4. számát.

**) A Hollandiára vonatkozó gondolat dr. Prinz Gyula pozsonyi egyetemi tanár urtól származik.

keztében nagyobb mértékben fejlődhetett ki az a természetes ellentét, mely a parti és a belföldi lakosság között különben is mindig fennáll. Fokozta ezt az ellentétet 2. az a földrajzi körülmény, mely a hollandusokat egészen más gazdasági tömörülésbe kényszerítette, mint a szárazföldi németeket: a tenger elleni védekezésnek szükségessége.

Ezek a körülmények választották el Hollandiát a németektől s tették Anglia számára kevésbé veszélyessé ezt a versenytársat. Ilyen módon lassan Anglia kerítette kezébe a gazdasági hegemóniát egész Európa felett, megtörte Franciaország ellenállását is (Napoleon kontinentális zárlata).

Természetes folyománya ennek a körülménynek Angliának az a — mondhatnók ösztönszerű — igyekezete, hogy a világnak a termelés szempontjából legalkalmasabb és legfejlettebb területét: Európát a maga égisze alatt egységesítse a termelés és kereskedelem szempontjából. Cobden agitációja, a szabad kereskedelem kimondása, mind erre az ösztönszerű törekvésre vezetendő vissza.

Angliának ebben a törekvésben azonban olyan ellenfele támadt, melyet a Cobden által propagált szabad kereskedelem és béke politikájával legyőznie nem lehetett: Németország.

Abban a pillanatban, mikor a kis német államok egymás között ledöntötték a vámsorompókat s az egész németiség egy vámunióba egyesült — Anglia kilátásai jelentősebben rosszabbak lettek. Németország a gazdasági fejlődésnek bámulatos fokára emelkedett; egész kereskedelmi politikájából kitűnt azonban az, hogy nem lenne képes betölteni azt a szerepet, melyre a sors szerint — ugylátszik — mégis Anglia a hivatottabb: Európának gazdasági erőinek egyesítését. *Penntmann*: „Die Zollunionsidee und ihre Wandlungen“ című munkájában felsorolja az ilyen irányú törekvéseket. A német agráriusok valóban agitáltak egy időben az európai vámunió mellett. Ez a vámunió azonban csak középeurópai lett volna, ki kellett volna maradnia belőle Oroszországnak és Angliának. Angliának e vámunióba való bevonása a szabad kereskedelmi álláspont miatt lett volna lehetetlen. Ez a körülmény azonban éppen nem arra mutat, mintha Európa egyesítésére védővamos Anglia lett volna hivatottabb, a német agráriusok egész agitációja csak a Caprivi-féle iparfejlesztő politika ellen irányult s mihelyt a birodalmi kormány kedvezni kezdett vámvédelem szempontjából az agráriusoknak, azok rögtön felhagytak a vámunió gondolatával.

Azok az akadályok azonban, melyeket Anglia egységesítő törekvése ellen főleg Németország támasztott, Angliában egy másik

kereskedelem politikai irányzatot is támasztottak. Ennek hívei Anglia gazdasági feladatait nem a kontinensen keresték, hanem ott, ahol az szerintük politikailag természetesebbnek látszott: az angol gyarmatokon. Ekkor kezdett kifejlődni a „Három világbirodalom“ eszméje: *) Egyik az Egyesült-Államok, a „korlátlan lehetőségek hazája“, a másik Oroszország, a szárazföldi hatalom harmadik Anglia, a tengeri hatalom. Amint Oroszország birtokait a szárazföld, úgy köti össze az angol birtokokat a tenger; Angliának a tenger az életető eleme, a tenger az alap, amelyen a világ legnagyobb birodalma felépült.

Akiket ez gondolatmenet vezetett, azok számára lehetetlen volt az az állapot, hogy az anyaországot gyarmataitól vámsorompók választották el. E második kereskedelmi politikai irányzat híveit a Greater-Britain eszméje lelkesítette. Hevins szerint ez az „Egyetlen ideál, mely az angolokat tartósan lelkesíteni képes“, **) míg minden más lehetőség végül is a birodalom széteséséhez vezet és „Testvérharcok és háborúk rémképét idézi fel a britbirodalom egyes részei között“. Az egységes angol vámterület, ez volt az agitáció bevallott célja.

A szabad kereskedelmi alapon álló Angliával szemben a gyarmatok a vámvédelem alapjára helyezkedtek. A Greater-Britain hívei először vámkedvezményt kívántak a gyarmatoktól Anglia számára. „Tegyétek ezt — mondotta a koloniáknak Chamberlain — hiszen testvérek vagyunk.“ Végleges megoldás nem következett be s ez természetesen felvetette azt a lehetőséget, melyet a sokat hangoztatott német Dumping miatt amúgy is követeltek az angol nagyiparosok: A vámvédelmet az anyaország számára.

Ezekben vázolhatnánk azt a két kereskedelem politikai irányzatot, mely Angliában a gazdaság földrajzi tényezők alapján állott elő. A kettő közül a Cobdené látszik helyesebbnek. Mert a Greater-Britain megbukott már akkor, mikor született. A gyarmatok szabad kezet kívánnak maguknak s iparosodást. Nyilvánvaló, hogy nem óhajtják az elnyomatást az anyaország ipara részéről. Ez a tendencia különben ellenkeznék azzal a mélyrelátó kolonizáló politikával is, melyet az angolok 1776 óta folytatnak.

És mit hozott mindezek után a háború?

A háború meghozta azt, amit Anglia óhajtott, eltávolította a legnagyobb akadályt, mely Európa gazdasági egyesítésében Anglia elé

*) Teljes kiforrottságban jelentkezik ez: *Dietzel*: „Die Theorie der drei Weltreiche“. Dresden 1900. c. munkájában.

**) *Hevins*: *Der Imperialismus und seine voraussichtliche Einwirkung auf die Handelspolitik des Ver. Königreiches*. Leipzig, 1901.

állott: Németországot. Anglia megnyerte a háborút és nyert a háborúval.

A jelek azonban azt mutatják, hogy Anglia csak a háborút nyerte meg, a békét azonban elveszítette. A békekötések tönkretették a német valutát és ennek következtében Anglia védővámokat volt kénytelen bevezetni. De tönkre ment az egész európai piac is és úgy látszott, hogy a Cobden politikája mögött rejlő végső célt megvalósítani nemcsak nem lehet, de nem is érdemes már. Ha igaz, amit mondani szokás, hogy Cobden és Chamberlain még a siron keresztül is küzdenek egymással, akkor ez a küzdelem az utolsó években nagyon változatos lett; a háboruban Cobden, a béke embere győzött, és a rákövetkező békében Chamberlain, az imperialista. És ebben rejlik épen e jelenlegi állapot egészségtelensége. Mert Európa minden jóvátétel mellett is egyre nagyobb szerepet játszik Anglia külkereskedelmében. Míg 1913-ban Anglia kereskedelmi mérlege a kontinenssel szemben passzív volt, addig most aktív. Híven tükrözteti vissza ezt az állapotot a következő táblázat:

Teljes brit kivitel Európába (millió font Sterling) *)

Hová?	1913		1919		1920		1921	
	Millió	%	Millió	%	Millió	%	jan.—szept.	%
Franciaország	40.9	6.4	183.3	19	175.5	11.3	6.4	
Németország	60.5	9.5	23.2	2.4	51.1	3.3	5.0	
Hollandia	20.5	3.2	60.2	6.3	62.1	4.0	4.4	
Belgium	20.7	3.3	65.5	6.8	68.5	4.4	3.5	
Délkelet-Európa	10.9	1.7	16.9	1.7	28.2	1.8	2.6	
Olaszország	15.6	2.4	33.4	3.5	45.3	3.0	2.3	

„Helytelen volna tehát, ha azt tennők, amit sokan propagálnak, hogy tudniillik Európának hátat fordítsunk“ mondja az Economist.

És most gondoljuk meg, mennyivel nagyobb lehetne Anglia exportja Európába, ha nem volna jóvátétel és rendben volnának a kontinentális valuták.

Anglia úgy járhat a jóvátétel által tönkretett Európával, mint a románcból ismeretes mór lovag, aki éveken át küzdött az asszonyáért s mikor végül elnyerte azt, örülési rohamában potom pénzért adta el az első kalmárnak.

Látni való, hogy Anglia ösztönszerűleg érzi ezt a veszedelmet. Aki Lloyd George cikkeit olvassa, aki ismeri Keynes irásait vagy a Manchester Guardian kiadásában s ugyancsak Keynes szerkesztésében

*) L. az Economist 1921. évfolyamát.

most megjelenő *Reconstruction in Europe* című sorozatot, az észrevehette, hogy Anglia mélyebbre látó emberei észre kezdik venni, mennyire elhibázott volt a békekötés és mennyire ellenkezik annak a szelleme azzal a mélyre látó politikával, melyet ösztönszerűleg követett a szigetország Cobden óta.

A probléma azonban még fontosabb Angliára nézve, mint azt ezek alapján is gondolnánk.

Ha a jóvátételi politikát kellő időben meg nem változtatják, ha Németországot s talán minket, magyarokat is tönkre tesznek, ez nagy csapás lesz ránk nézve, s nagy csapás lesz az angol közgazdasági életre is.

Az angol gazdasági élet ezt a csapást azért még valahogyan kiheverhetné, hiszen bizonyos, hogy végeredményben Németország is ki fogja heverni, mert a németeket elpusztítani nem lehet.

Nem is ebben a lehetséges gazdasági kárban rejlik a legnagyobb veszély, amit a jóvátétel hozhat Angliára.

Angliát a világ első hatalmává földrajzi helyzetén kívül népének szorgalma, bátorsága és főleg az a bámulatos politikai ösztöne tette, mely mindig megtalálta a helyes utat. Az angol világhatalom nagyszerű kifejlődésében és kormányzásában páratlanul áll; egyetlen birodalom hasonlítható csak hozzá: Róma.

Montesquieu: „Elmélkedések a rómaiak nagyságának és hanyatlásának okairól“ című munkájában a következőket írja: „Róma bármely kormányforma alatt volt, legyen az királyság, arisztokrácia vagy demokrácia, jó vagy balsorsban egyaránt... *nem ideig-óráig*, hanem *következetesen* mutatkozott eszélyesebbnek, mint a világ többi államai. Csekély, középszerű vagy nagy szerencséjében fölénye mindig egyenlőnek bizonyult és nem volt szerencsés esemény, melyet a saját javára ki nem zsákmányolt avagy balszerencse, melyet előnyösen fölne használt volna.“

Róma elbukásában igen sok körülmény játszott közre. A hanyatlás első jele azonban az volt, hogy elfordult ettől a politikától: elveszítette ösztönét s amint egyszer elveszítette azt, többé vissza nem szerezhette.

Anglia Róma nyomdokain haladt eddig és a hatalomnak szinte mérhetetlen magas fokára jutott.

Nincs kizárva azonban, hogy a jóvátételi kérdés az angol politikára nézve a helyes utról való első nagyobb kisiklássá válhatik. Mert mondják ugyan, hogy „Anglia állást foglal a francia politika ellen; Anglia a jóvátételi összeg leszállítását követeli“. Kérdés azon-

ban: nem lesz-e késő ez az állásfoglalás? Ausztriával már elrontották a dolgot. Mire belátták, hogy jóvátételt nem fizethet, akkor már segíteniük kellett rajta s kétes, hogy sikerrel-e. Ha a német jóvátétellel ugyanez történik, az olyan hiba lesz, amit helyrehozni többé nem lehet, az az angol külpolitika első kisiklásává válhatik, s egyértelművé lehet az angol világhatalom hanyatlásának kezdetével.

A párisi békék sorsdöntőekké lehetnek Britannia számára. Európa további rombolásának megszüntetése elsősorban Anglia feladata, ha Anglia ezt meg nem teszi, meg fogják helyette tenni az Egyesült-Államok. A kérdés csak az: nem lesz-e már akkor későn?

A jóvátételi követelések fenntartása ellenkezik azzal a politikával, amelyet gazdaság földrajzi viszonyok kényszerűleg irnak elő Anglia számára. Nekünk, magyaroknak kétszeresen érdekünk, hogy hangoztassuk ezt.

Shakespeare szavai örökké igazak maradnak:

„Mig hű marad magához Anglia,
Addig nagy és szabad.“

Zelovich László.

Közlemények és ismertetések.

Jogfilozófia és közgazdaságtan.

Dr. Moór Gyula: Bevezetés a jogfilozófiába. Filozófiai könyvtár III. kötet. Budapest, 1923. 356. l. Pfeifer Ferdinánd kiadása.

Ha nem tévedünk, a jogfilozófia magyarországi művelői közül hosszú idők óta Moór Gyula az első, aki kísérletet tett arra, hogy a jogbölcseleti kutatás rendszerét és főbb irányait szintetikusán összefoglalva, a tudományos gondolkodásra törekvő magyar közönséget végigkalauzolja ennek a végtelenül érdekes studiumnak ösvényein. Moór Gyula neve — fiatal kora ellenére — már régóta nagyon jóhangzású a komoly tudományos munkálkodás értékelői között s aki ennek a tisztafejű, éles boncoló elméjű és jó tollu embernek Stammlerről, a bolsevizmusról és egyéb problémákról írt dolgozatait ismerte, eleve nagy várakozással tekinthetett első nagyobb-szabású munkája elé.

Nem tartozunk a jogfilozófiának tulzó rajongói közé, akik annak egyéb tudományágakkal szemben mindenkor elsőséget kívánnak adni. De magunk is — teljes mértékben bár a tudományok egyenrangúságát hangoztatva — elismerjük annak nagy szükségét, hogy az ifjúság s a nagyközönségnek is minél szélesebb rétegei előtt a jogbölcselet alapvető kérdései megvilágíttassanak. A korunkban oly nagy szerepre jutott társadalmi tudományok elmélete sem nélkülözheti a bölcseleti elemet s a fejlődés érdekében nagy örömmel kell fogadnunk minden utjelzőt, melyek egyre több ember gondolkodását terelhetik — a fogalmak tisztázásával — a helyes irányba. Talán kissé furcsa dolog, hogy — egy pár excellence jogfilozófiai munkát ismertetve — éppen a társadalmi tudományokat ragadjuk ki, mint amelyek műveléséhez szerző könyve hasznos előtanulmányul szolgálhat. Nem ok nélkül tesszük. Moór Gyula munkájának egyik legértékesebb gyümölcse az, hogy a jogfilozófiával határos tudományok plasztikus jellemvonásait adva, a társadalmi gazdaságtannak azokat a problémáit is analizálja a jogbölcselet mikroszkópján át, melyek társadalomgazdasági berendezkedésünknek a legégetőbb kérdései.

Szerző kiindulási pontja az, hogy a tételes jogtudományok pusztán a jog ismerete alapján nem tudják megadni a feleletet a jog fogalmának, a jog okozatos összefüggéseinek, valamint a jog helyességének kérdéseire; e hármas kérdésesoport megoldását egy külön diszciplína kíséri meg: a jogfilozófia, mely összefüggő kutatás tárgyává teszi a jogtudományok előfel-

tevéseit s mint ilyen méltán sorolható a bölcséleti tudományok közé. A jogbölcsélet filozófiai alapjának logikus következménye az, hogy az egyuttal az általános filozófia függvénye: ha változik az egyes korok filozófiai fel fogása, a jogbölcsélet rendszerében is új nézőpontok jutnak tulsulyra. A munka bevezetésének további részében szerző alaposan tárgyalja azt a kérdést, hogy szükség van-e a jogfilozófia problémáinak külön tudomány által egyesített vizsgálatára; szerző szerint az alapproblémák szoros összefüggése s másfelől a jogtudományok módszertana is azt javallják, hogy a jogfilozófiát és a jurisprudentiát okvetlenül válasszuk szét egymástól. Ebbe a gondolatkörbe kapcsolódva a könyv azután a tételes jogtudományok methodikájának kritikáját adja, s az érdekes első fejezetet a határos tudományok mibenlétének vázolásával zárja. A közgazdaságtan pl. — ugymond — szoros kapcsolatban van a jogbölcsületnek azzal a részével, mely a jog okait és hatásait vizsgálja; a közgazdasági politika pedig azokat a jogi intézkedéseket kutatván, melyek segítségével a gazdasági élet helyes irányítására lehet befolyást gyakorolni, valójában alkalmazott jogfilozófia: a magánjog, a pénzügyi jog és a kereskedelmi jog filozófiája. Ugyanigy lehetne tekinteni a pénzügytant a pénzügyi jog filozófiájának s a társadalmi politika szerepköréről is — amelynek középpontjában az igazságos elosztás áll — kétségtelen, hogy a jogfilozófiával számos érintkezési felülete van. A statisztikában szerző a társadalom számszerűleg megfigyelhető tünetényeit leíró tudományt látván, az szerinte fontos kiegészítő része a szociológiának s a jogfilozófia azon részének is, mely a szociológiára támaszkodik.

Amilyen tömör, annyira kimerítő Moór könyvének következő nagy szakasza, mely a jogfilozófiai irányokat ismerteti s szinte az általános műveltséghez tartozik, hogy közönségünk a fejlődésnek ott vázolt vonalai felől tájékozódják. Az ókori jogfilozófia művelői közé számítja Moór különösen Platot és Aristotelest, akiknek örökké értékes gondolatait szépen összefoglalja. A középkornak a jogról való elmélkedéseire is hatást gyakorolt a görög filozófia, ha nagy különbséget is jelent a kor gondolkodóinál az, hogy a földi állam szemlélete helyett az Isten országa felé való törekvést hirdetik. A nagy Dante egyike azoknak, akik a világi hatalomnak az egyházi hatalomtól való függetlenítését előkészítik s koncepciója az egész emberiséget egybefogó világállamot akar alapítani. A közép- és ujkor határán Morus és Macchiavelli alakja magaslik fel; az előbbi írásaiból a modern szocialisztikus törekvések hangja csendül ki, utóbbi a modern korban uralomra jutott nemzeti eszmének a hirdetője.

A XVII. században a jogfilozófia a természetjogi iskola fellépése által külön tudománnyá önállósul. Grotis, Locke és Leibniz, Hobbes, Rousseau munkássága itt a mértföldjelzők s iskolájuk árnyékában kezdenek kibontakozni azok a törekvések, melyek az eszményi jogi és állami rend képét akarják bemutatni, látható eredményeik, az államregények, előzői az újabb szocializmusnak. Szép szavakkal írja itt szerző, hogy az emberiség minden eszményéhez, akármilyen szép is, — sőt annál inkább — hozzá fűződik a tragikus vonás, hogy többé-kevésbé utópiák, csak álmok; a bolsevizmus lángjában égő Oroszországban is nem látjuk-e az emberiség harcát az utópiákért. Az utópista szocializmus csirái csak a francia forradalom és az ipari forradalom lezajlása nyomán fejlődnek növényzetté, bár szerző rámutat arra, hogy a francia forradalom egészében nem volt szocialisztikus színezetű, sőt éppen az individualista liberalizmus jegyében zajlott le. A döntő lökést mindenestre az ipari forradalom szolgáltatva mégis a proletárosztály erősebb kifejlődésével. Godwin, Fourier és Proudhon a kifejlesztői ez iránynak, melynek kommunisztikus rendjét mint az ész követelményét állítják oda s leg-

többjük nemcsak a magántulajdoni rendet, hanem az egész jogi rendet is eltörölné.

Szerző alkalmat nyer itt annak szemléltetésére, hogy ha az utópista társadalomalapítási kísérletek esődöt is mondtak, azok a kísérletek, melyek vallási alapon létesültek, aránylag nagy életképességet mutattak. Ebből szerző azt a következtetést vonja le, hogy a vallásos meggyőződés közösségében tényleg nagy államalkotó erő van, de nem tud következtetni a gazdasági tényező szerepére. Hiszen, mondja, a kommunista államban ki van kapcsolva a legerősebb gazdasági hajtóerő: az önérdek. A kommunizmus erkölcsi, emberiességi vagy vallási ideálokkal indokolható, de éppen az ember gazdálkodó természetét nem véve figyelembe, a gazdasági tényezőre alapított történelmi materializmus tiszta ellentmondás. A naiv utópista szocializmus e tekintetben következetesebb volt, mint a tudományos szocializmus. Az anarchista fejtegetésekben — melyekkel szerző odébb foglalkozik — szintén számos ellentmondásra figyelmeztet: az anarchisták megvalósítandónak tartanak egy eszményt, de a megvalósításhoz szükséges külső erő kifejtést helytelenítik: szerintük erőszakot kifejtteni nem szabad, tehát tünni kell minden erőszakot.

Most a könyvnek egyik legtanulságosabb fejezetéhez érünk, ahhoz, ahol szerző az u. n. jogtörténelmi iskolával, a szociológiai irányokkal, a történelmi materializmussal és a tudományos szocializmussal foglalkozik. A jogtörténelmi iskoláról, mely a helyes jog kérdését eleve kizárta, Moór azt tartja, hogy az a jogfilozófiai kutatásnak egyáltalán nem kedvezett s a jog okozatos összefüggéseinek kutatásában is a felszinen maradt. Az utóbbi hiány pótlására vállalkozik a Saint Simon megalapította szociológiai irány, melynek rendszeres kidolgozója Comte volt. Comtenál a szociológiának a többi pozitív tudományok talapzatára való felépítésében következetesebb Spencer s különösen az ő biológiai kutatásai kölcsönözték ez iránynak azt az erőt, melynek birtokában a szociológia hamarosan uralkodó helyet foglalt el a társadalomtudományok területén s melyek hatása mellett a jogfilozófia is a jog szociológiájává látszik átalakulni. Szerző most már a szociológiát aszerint osztályozza, hogy annak egyes rendszerei minő szempontok szerint igyekeznek a társadalmi jelenségek összefüggő felfogását adni. Ilyképpen beszél organikus (biológiai), lélektani, néplélektani, kulturhistóriai, gazdasági és objektív szociológiáról, mely utóbbinál fontosnak mondja, hogy benne a szociológia az okozatos összefüggések megállapításánál az összehasonlítás módszerét használva, eljut a statisztika határaihoz. A biológiai szociológia körében emlékezik meg szerző az eugenikáról s ennek magyarországi művelőiről, de, ugylátszik, elkerülte a figyelmét, a fajegészségtan hazai munkásai közül a fiatalon elhunyt Hoffmann Géza neve. Az életében nem eléggé méltányolt e nagy magyar tehetségünk nemes emlékének vélünk áldozni akkor, mikor feljegyezzük, hogy a Schallmayer és Ploetz szellemében dolgozó német fajegészségtani iránynak Németországban is megbecsült s egyenrangúnak elismert képviselője volt Hoffmann, aki a magyar faj jövője fölött érzett töprengéseiben oly időben vette kezébe Magyarországon a fajegészségtan zászlaját, mikor nálunk még nagyon kevesen voltak tisztában — mint ahogy ma sincsenek tisztában azzal —, hogy mik is az igazi fajvédelem eszközei.

A szociológiával a történelmi materializmus is közös abban a törekvésben, hogy a társadalmi fejlődés oksági törvényeit felkutassa. A történelmi materializmus szerint a jog szükségszerű fejlődésének irányát a gazdasági viszonyok fejlődése szabja meg s ez szükségképpen a szocialista társadalmi rend kialakulásához vezet. Az utópista szocializmus is ugyanezt hirdette, de ideálként s míg ez az irány a szocializmusnak csak azért hiva,

mert annak tanításait helyeseknek és igazságosaknak ismeri el, addig az új irány a gazdasági fejlődés vonalát kérlelhetetlenül bekövetkezendőnek véli. A történelmi materializmus alapján álló szocializmusnak vezéralakja Marx lévén, nem csoda, hogy szerző az ő munkásságának kiváló figyelmet szentelt.

Marx tanításait szerző nem tartja mindenben eredetinek, de rendszerét annyiban feltétlenül annak, hogy a különböző gondolati elemeket, melyek már elődeinél is kimutathatók, az ő hegeli filozófián nagyranőtt spekulatív enegíája forrasztotta egy egységes világfelfogás egészébe össze. Ami a marxizmus filozófiai megalapozását illeti, azt szerző a rendszer leggyengébb részének tartja, minthogy Marx és Engels egyszerűen kölcsönveszik bölcséleti felfogásuk alapmotívumait s azokat nem vizsgálják bővebben. Ebből ered pl. az a hiány, hogy a marxizmus nem ad helyet az erkölcsnek, lévén az mindössze a gazdasági állapotnak reflexe. Annál fontosabbnak mondja a szerző a marxizmus társadalmi és történetbölcséleti felfogását, melyre vonatkozólag érdekesen jegyzi meg, hogy a történelmi materializmus valójában történetbölcséleti ökonomizmusnak volna nevezhető. A rendszer közgazdasági vizsgálódásai (a többletérték-teória stb.) igazában a társadalombölcséleti felfogásnak alkalmazása a jelen kapitalisztikus termelés történelmi korszakára s hozzájuk kapcsolódnak Marx állambölcséleti tanításai és a proletariátus gyakorlati politikája számára adott utmutatásai. A gyakorlati politika célja a szocializmus eszköze a politikai hatalom megszerzése. Szerző természetesen nem elégszik meg azzal, hogy a marxizmusnak tömör vázlatát nyújtja; hasonló lapidáris módon rámutat annak ellentmondásaira is. A rendszer logikai szilárdsága csak látszólagos; az ellentmondások egymást kergetik s ezek közül szerző nagyon sokat felsorol könyvében (128—130. l.), rövid tömönatokban, de éppen azért annál frappánsabban. Fejtegetéseinek eredményeképpen Moór megállapítja, hogy amilyen érdeme a történelmi materializmusnak az, hogy a fejlődés tényezői közül rámutatott a gazdaságra, épp oly hibája egyoldalúsága s annak tagadása, mintha a helyes jog kérdésére vonatkozó vizsgálódások jogosultak volnának. A marxizmus merev rendszerét Bernstein igyekezett tágítani s érdekes szerzőnek az a figyelmeztetése, hogy az 1921. évi görlitzi szocialista párt-programm az osztályharcot már erkölcsi követelménynek is tekinti.

A szociáldemokráciában Moór Marx tanításainak az államszocializmus irányában való fejlődését látja, a szindikalizmus pedig szerinte a Marx tanításaiban rejlő anarchista elemeknek továbbfejlesztése. Ez utóbbiról megállapítja, hogy egyáltalán nem demokratikus színezetű, mivelhogy a tömegek ellen kezdődik meg s benne fő a forradalmi lendület, megfelelően Henry Bergson modern filozófiai rendszerének.

A szindikalizmussal kapcsolatban beszél szerző, mint annak szellemi rokonáról, a bolsevizmusról, a marxizmus divatos válfajáról. A bolsevizmust Moór hamisítatlan marxizmusnak mondja, de míg Marxnál a társadalombölcséleti felfogás a rendszer gerince, addig a bolsevista irodalomban a politikai elméleteken van a hangsúly. A bolsevizmus sem törődik a demokráciával s a kiváló kisebbségek szerepét hangsúlyozza, elvezet a saját osztályhoz tartozók jogfosztásához s a forradalmi terrort magasztatja. Lényegében eltér a bolsevizmus a szindikalizmustól abban, hogy utóbbi a kapitalista rend összezuzása után azonnal át kíván térni az anarchisztikus társadalmi életre, a bolsevizmus pedig a kommunizmus felé vezető utként a proletárdiktaturát jelöli meg. Ez átmeneti proletár-osztályállamnak berendezése gyanánt állítja oda a bolsevizmus a szovjetrendszert, melyben érdekes módon egy túlzottan demokratikus gondolat is jut kifejezésre. A bolsevizmus a modern nagy államok életében is keresztülvinni igyekszik az antik, közvetlen

demokrácia gondolatát, szemben a modern népképviselési demokráciák rendszerével, melyek a képviselőt választóitól függetlenítik.

Mielőtt tovább menne, Moór a jogbölcseleti racionalizmus és naturalizmus kritikáját adja, hogy azután a jogi értéktan ismertetésén át az irodalomtörténeti részt a fogalomelemző és módszertani jogfilozófiával végezze be. A könyv második részét azután a szerző az egyes jogfilozófiai problémák megoldásának szentelte; e rész főbb szakaszai a jogi alaptan, jogszociológia és a helyes jog problémája címet viselik. Azok a kitűnő tulajdonságok, melyek Moór Gyula munkásságának jellemzői, itt bontakoznak ki teljességükben s ha könyvének e részét mégis rövidebben ismertetjük, tesszük azért, mert az itt tárgyalt problémák inkább tartoznak a jogfilozófia sajátos birodalmába, mint amelyeket eddig ismertettünk.

A jog definíciója körül kialakult elméleteket csoportosítva, szerző arra az eredményre jut, hogy a jog olyan valósággal érvényesülő társadalmi szabályok összessége, melyek érvényesülését végső sorban fizikai kényszer alkalmazásával is biztosítja a legerősebb társadalmi hatalom. Bámulatraméltó az a finom analízis, melynek segítségével szerző a meghatározáshoz jut, az esetleges ellenvetéseket utjából elhárítva — s imponáló az a biztonság, mellyel álláspontját a jogfilozófia nagy mestereivel szemben is igazolja (158—221. l.). A logika szabályainak alkalmazása csendül ki minden szavából s könyvének ezt a részét méltán mondhatjuk mintaszerűnek. A jogforrások között emlékszik meg szerző a forradalomról s idekiváncozik az a felfogása, hogy tulajdonképpen forradalomról csak ott beszélhetünk, ahol a fennálló tételes jog maga is tartalmaz az új jogalkotásra vonatkozólag előírásokat.

A jog fokozatos összefüggéseire (a jogszociológiára) vonatkozó szakasz is figyelemreméltó logikai fejtegetésekkel kezdődik s a társadalmi halmozott vizsgálva, szerző eljut a statisztikából ismert nagy számok törvényéhez, melyet a véletlen szabályszerűségének tart. Nagyon igaza van abban a megjegyzésében, hogy a statisztikai tömegészlelésben kidomborodó összefüggés mindig csak azzal a feltétellel érvényes, hogy ismeretlen zavaró mellékhatások hatása nem rontja le, — az összefüggések tehát mindig csak valószínűséget fejeznek ki. Viszont talán nem egészen helyes az a felfogása, mintha a statisztika csak a számbelileg megfigyelhető jelenségek vizsgálatánál volna segítségére a társadalomtudománynak; a minőségi elem különösen az ujabban kultivált statisztikai módszerekben (ankét, monografia stb.) erőteljesen előnyomul.

A jog okait tárgyaló rész érdekes tartalmából idézzük szerzőnek a nemzetre vonatkozó felfogását. A nemzet nem pusztán a természet műve, hanem történelmi és társadalmi termék is s lényegét a nemzeti öntudat teszi, a nemzeti érzés közössége. Ám kialakulásánál kétségtelenül nagy szerepet játszik a közös faji leszármazás is. A jog hatásai közül fontos az, hogy a jogszabályok nagy része az emberek gazdálkodására vonatkozik s ekként befolyásolja a termelést.

A helyes jog problémájára vonatkozó részében szerző a problémát az etika területére tolja át azzal, hogy a jog helyessége erkölcsi értékelést jelent; helyes jog az, mely az adott történelmi körülmények közepette, az okozatos lehetőségek határain belül az erkölcsi értékmérőnek leginkább megfelel s amely az erkölcsi követelmények közül annyit valósít meg, amennyit csak a jogalkotó hatalom egész erejének latbavetésével megvalósítani lehet. Saját elméletének kifejezése mellett, amely a természetjogi bölcselettel erősen ütközik, szerző itt is behatóan foglalkozik a kérdés irodalmával

Az irodalomnak széleskörű ismerete különben is mindenkor vonzóvá teszi a pompás könyvet, melyet melegen ajánlhatunk a komolyabb kérdések iránt érdeklődő magyar olvasóközönség figyelmébe.

Laky Dezső.

A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában.

E cím alatt Eckhardt Ferenc oly gazdaságtörténeti művel gazdagítá tudományos irodalmunkat, mely ugy tartalmánál, mint alakjánál fogva sok tekintetben uttörőnek és mintaszerűnek mondható. E tárgyról nem egy becses munkánk létezik, de azok egyetemesség, beható rendszeresség és tisztult céltudatosság tekintetében messze elmaradnak megette. Családtörténeti és helyi monografiák foglalkoztak már a szóban levő érdekes korszak közgazdasági életével, de ez az első mű, mely azt a maga egészében és valójában kellően megvilágítja és igazságos megítélésére biztos alapot nyújt.

Ilyennek hiányát érezték már korábban egyesek, köztük e sorok írója is. Ő évekkel ezelőtt a Magyar Tudományos Akadémia nemzetgazdasági bizottságában azt szóvá tevén, ennek általa formulázott javaslatához képest a jelzett feladat nyílt pályázati kérdésül tüzetett ki. Évek teltek el, míg a munka tervrajzával és egy kidolgozott fejezetével pályázó szerző a nyomtatásban is megjelent dolgozatát bemutathatta, mely azután a bírálók meleghangú és nagyon elismerő ajánlatára hazánk első tudományos testülete által az eredetileg kitűzött pályadíj ötszörösével jutalmaztatott. És ezt az elismerést Eckhardt Ferenc valóban megérdemelte, mert nemcsak fáradságot nem ismerő szorgalommal és kiváló szakavatottsággal gyűjtött igen bő bel- és külföldi anyagot kutatott fel és rendezett, hanem azt tudományos szempontok által vezetettve ugy dolgozta fel, hogy közgazdasági életünk két százados fejlődésére döntően befolyást gyakorló korszak összes tényezőinek működéséről könnyen megérthető, élvezetes, ugyszólván szingazdag mozgókép sorozatot mutat be. Erre őt kétségtelen írói hivatottságán kívül az képesíté, hogy éppen nem könnyű feladatát helyesen fogta fel és elfogulatlan, de tárgyát szerető lélekkel fogott annak megoldásához. Megállapítá, hogy nemzetgazdaságunk a XIX. század elején mily rémitő elmaradottságban sinylődött, és hogy Széchenyi midőn a nyugaton a kapitalizmus már mindenfelé megindult bámulatos közjólétre vezető diadalutján, amely követése mellett felmerült visszaélések és visszahatásokért nem egyedül felelős, akkor Magyarországon még csak a legközönségesebb szükségleteket előállító csekély számú kézművest s kezdetleges vásári kereskedelmet talált. Leggazdagabb nagybirtokosaink sem voltak képesek egy-egy fejedelemséggel felérő uradalmaikra beruházási tételt kapni s az ország kinosan előállított terményeinek nincsen ára. Mindebben volt része természetesen a középkori berendezésnek, főleg az ősiségnek is. Azonban ha kutatjuk az ellentét okait, mely ugyanazon uralkodó és kormányzervek igazgatta országok, Ausztria és Magyarország közt is fennállott, arra vonatkozólag nem adhat elegendő magyarázatot sem a viszontagságos mult, melyet az évszázadokon át török és idegen zsoldos hadpusztította ország a magáénak mondhatott, sem az ősi alkotmányon alapuló elavult nemzeti kiváltságok sértetlen fenntartására irányuló egyoldalú igyekezet, sőt még a magyarnak gazdasági bajokkal korábban nem sokat bajlódó természete sem. Mindezek mellett még egy, talán a legfontosabb tényezőt kell figyelembe venni: azt, hogy a kapitalista fejlődést csaknem mindenütt a kormányzati jóakaró, áldozatkész, gondos és okos politika indította meg és irányította. Nálunk ennek éppen az ellentéte érvényesült. Magyarország és Ausztria különböző fejlődése Mária Terézia korában veszi kezdetét. Míg a

XVIII. század első felében mindkét ország lényegileg ugyanazon gazdasági és társadalmi viszonyok közt élt — eltekintve hazánknak a török hódítás alól csak kevéssel előbb felszabadult középső részétől — a század második felében már lényegében egymástól eltérő volt a fejlődés iránya. Mária Terézia koránál kell tehát a kutatást kezdenünk. Történeti irodalmunkban számtalanszor előfordult az a méltó szemrehányás, sőt igazságon alapuló vád, hogy a bécsi gazdasági politika Magyarországot gyarmatként kezelte s Ausztriától állandó függésben akarta tartani. Rendszeres, főleg bécsi udvari és állami levéltári kutatáson felépült munka ezen égbekiáltó vád alaposságával eddig még, mert lehetetlen volt, nem foglalkozott, pedig ennek a kérdésnek ádáz következményei napjainkig észlelhetők voltak és fontosságuk megérdemli a teljes megvilágítást. — Eckhardt Ferenc 380 lapra terjedő műve ezt nyújtja. Abban a szerző részrehajlatlan tárgyilagossággal mutatja be az azon korbéli összes tényezők tevékenységét és szándékait. Mindeniket a saját szavai és tettei alapján méltatja. Jól jellemzi az uralkodónó bizalmával dicsekvő osztrák kormányférfaik tulnyomó többségének velünk szemben ellenséges törekvéseit, de kitünteti egyesek józan mérsékletét is, melyet azonban kevésbé a magyar nemzet iránti rokonszenv, mint inkább a helyzet és viszonyok természetének okos felfogása irányított.

Nem a szerző hibája, ha magát a királynőt is az ő valódi lelkületének kidomborítása után, mint gondosan leplezett mostoha anyját vagyunk kénytelenek szemlélni annak az országnak és nemzetnek, mely a *pragmatica sanctio* által neki frissen összealkotott trónját uralkodójának már második éve után bekövetkezett hü önfeláldozásával megmenté. Nyilvánvaló tényekből világos, hogy szeretete irántunk csak nagyon föltételes volt eleinte, később pedig tagadhatatlan idegenkedéssel bőven vegyültnek volt mondható, melyből teljesen hiányzott annak oly becses eleme, aminő az őszinteség. Ez magyarázza meg, hogy miért segítette elő végső elemzésben következetesen azt a közgazdasági politikát, mely századokra nyomorította meg ezt az országot. És talán azt is megérthetővé teszi, hogy miért nevededett családi körében oly fiu és trónutód, aki mert nála őszintébb természetű volt, szándékait már nem leplezte, hanem nyíltan akarta ezt a hünek született nemzetet szabadságától, sőt nyelvétől is megfosztani, az élők sorából kitörölni.

Mindezt a tárgyalt tudományos mű a cáfolhatatlan tények egész sorával bizonyítja. A való megismerésének nemesak a jelenben, hanem a multban is roppant fontossága van, Eckhardt Ferenc műve ezt a megismerést mozditja elő.

Gaal Jenő.

A készpénznélküli fizetési forgalom fejlődése.

Dr. Richard Kerschagl: Die Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Wien, 1922. Verhand österreicher Banken und Bankiers. 47. 1.

A *Wiener Giro- und Cassen-Verein* fennállásának félszázados évfordulója alkalmából a bécsi bankok és bankárok egyesülete megbizta *Kerschagl*t, hogy a készpénznélküli fizetési forgalom történetét írja meg. Ebben az egyesületet az a gyakorlati meggondolás vezette, hogy a pénzpiac utóbbi jelenségei a készpénznélküli forgalom összezsugorodásáról adhatnak számot; ennek a forgalomnak újból való kiterjesztését hivatott e könyvecske irodalmi utón szolgálni. Mindenesetre ebből a szempontból is hasznos munkát végzett a szerző, bár nélkülözzük a füzetben a készpénznélküli fizetési forgalom összezsugorodásának tulajdonképeni okainak kutatását, mint a volt Osztrák-Magyar Monarchia államai pénzrendszerének bal-

kanizódását és a hitelrendszer teljes összeroppanását, amely utóbbi okozói közt első helyen említhetjük a pénzrohadást.

Ismerteti a régi *Egyiptom, Róma és Görögország* „girórendszerét“. A rómaiaknál a *nummularii* a gazdag rómaiak vagyonát letétbe fogadták és a kényelmetlen készpénzforgalom helyett a *prescriptio*-k alapján, amelyek a csekket helyettesítették teljesített átutalásokat. Ez az átutalási eljárás nemcsak *Rómában* terjedt el nagy mértékben, hanem a tartományokban is. A görög uralom alatti Egyiptomban (Krisztus után az első négy évszázadban) a tulajdonképeni pénzgiró mellett árugiróval is találkozunk és így nem teljesen állja meg a helyét az az álláspont, amely jelesül az egyiptomi girórendszert a mai készpénzkihelyező fizetési forgalom őseinek tekinti, minthogy ott még pénzgazdaságról egyáltalán nem is igen beszélhetünk és az ottani kiegyenlítési forgalom bázisa nem is a készpénz volt, aminthogy nem is lehetett. Érdekes anyagot hoztak napvilágra — *Delitsch* szerint — az asszír-babiloniai kutatások, ezeknek felhasználását azonban Kerschagnál nem találjuk.

És amint az ókori giroforgalmat csak kis részben lehet a mai értelemben vett készpénznélküli fizetési forgalomnak tekinteni, mert ez amint már rámutattunk, nagy részben *pénznélküli* és nem *készpénznélküli* forgalom, részben pedig nem is fizetési eszköz, hanem áru-elszámolás volt — úgy a középkori készpénznélküli forgalmat sem lehet elméleti szempontból a mai giro- és clearingforgalommal egy kalap alá fogni. A modern készpénznélküli forgalom alapját ugyanis valamely állam pénzrendszere képezi és lényegében a giro- és clearingrendszereknek a létező pénzmennyiség forgási gyorsaságát növelő hatása van és fontosságát nagy részben abban is találja, hogy a bankjegykibocsátás és fokozottabb mértékben a valutáris pénz merevségével szemben nagyobb rugalmassága van. Ezenkívül és ebből következőleg a készpénznélküli forgalom megáll egy-egy pénzrendszer határainál és lényegében egy-egy ország belső gazdasági életére szorítkozik. Ezzel szemben a középkori készpénznélküli forgalom nem valamely pénzrendszeren alapul, hanem épen a pénzrendszerek sokféleségén és az egyes államok pénzhamisításából származó helyzeten volt hivatva segíteni. Ehhez csak egy a jelenkori helyzethez hasonló ok járult: ez a készpénzszállításokból származó sok kellemetlenség. Ezekre a különbségekre nem mutat kellően rá szerzőnk, amikor szépen és világosan mutatja be a középkor clearing rendszerét. Ez a hiány oka annak, hogy a kérdés lényegére nézve kevés világosságot ad azoknak, akik nem otthonosak a pénzelméletben. A középkori kereskedelem — amely akkor ugyyszólván egyedül állt a pengz-gazdálkodás alapján — nemcsak készpénznélküli forgalmat, hanem lényegileg *pénzt* teremtett az elszámolási pénzzel (*scutum marcharum*). Ez bizonyos finomságu és súlyu fém alapján konstruált számolási egység, amely az akkori valutáris chaosban egyedül volt hivatva a kereskedelmi forgalom lebonyolítására. A cél valamely a lehetőség szerint állandó értékű számolási egység volt. Ezt megteremtette az olasz kereskedelem és különösen az északi kereskedelem, mert csak ebben talált menedéket a pénzhamisítás, vagy ha akarjuk e kifejezést használni az állami szükségletek által előidézett infláció elől. Így jött létre az amsterdami bankforint, a hamburgi Markbanco. A bizonyos súlyu ezüstmennyiségben — amely a számlatulajdonosok által letétbe helyeztetett — megállapított egység alapján történt az átutalás egyik számláról a másikra. A hamburgi Girobanknál például ez a rendszer oly hatalmas kifejlődést nyert és technikailag oly magas fokra emelkedett, hogy a mai *crossed cheque*-hez hasonló utalványok alapján bonyolította le forgalmának jelentékeny részét. Ez a bank 1875-ig tartotta fenn magát, míg a német birodalmi bank feleslegessé tette. Angliában is hasonló

a fejlődés, ahol a középkorban az ötvösök utalványai szolgálták a kereskedelemben a fizetések lebonyolításának eszközéül.

Megváltozott Angolországban a csekk és clearing lényege, akkor amikor Angolország rátért a szigorúan nemesfémeken alapuló pénzrendszerre. Akkor a jegybank kibocsátási lehetőségeinek merevsége idézte elő a készpénznélküli forgalmat, amely terjedelemben felülmúlja a bankjegyeknek fizetési eszközül való felhasználását.

A londoni Clearinghouse, amely korra nézve, de fontosságra nézve is a legelső, 1920-ban 32 milliárd font sterling forgalmat bonyolított le. Hozzá közelállnak az Északamerikai Egyesült-Államok ily intézményei, amelyek lehetővé tették azt, hogy az Unio az utóbbi években a deflációs politikát oly eredménnyel és energiával valonthatta meg, hogy az 1920 szeptemberében még 3.4 milliárd dollárra rugó bankjegymennyiséget egy éven belül 2.6 milliárdra csökkenthették.

Németországban, ahol a készpénznélküli fizetési forgalmat a hamburgi és nürnbergi girobankok útján bonyolították le, ezeknek az intézeteknek jelentősége a középkori városok gazdasági szerepének aláhanyatlásával megszűnt. Nagy Frigyes felismerve a készpénznélküli forgalom fontosságát megalapította a „königliche Giro- und Lehnbank“-ot. A mai értelemben vett készpénznélküli forgalmat célzó intézkedések azonban csak a nápoleoni háborukat és különösen a német-francia háborút követő gazdasági felledülés idején váltak szükségessé, amikor a bankjegykibocsátás merevségéü így lehetett segíteni, miután a Reichsbank 1876-ban megkezdte működését és a giro- és clearingrendszernek bázisául szolgált. A már 1824-ben megalakult *Bank des Berliner Cassen-Vereines*-ben eszközölt clearing saldoinak kiegyenlítése most már a Reichsbank útján történhetett. Az a nagy propagatorikus tevékenység, amelyet Németországban az e célra alakított szövetségek (*Verbände*) kifejtettek, nagyban elősegítette a készpénznélküli forgalmat különösen amióta 1911-ben a *Deutscher Zentralgiroverband* megalakult.

Ausztriában a névre és bemutatóra szóló csekkforgalmat az 1763-as és 1802-ös törvények tették lehetővé. A tulajdonképeni készpénznélküli forgalmat azonban mint Angolországban és Németországban, úgy Ausztriában és Magyarországon is csak a bankjegyforgalom megmerevítése hívta életre. Ez pedig 1887-ben az 5%-os bankjegyadó behozatalával következett be. 1888-ban már létesíti az Osztrák-Magyar Bank a giroforgalmat, amely 20 év alatt hetvenszeresre emelkedett. Nemsokára az osztrák kincstár csatlakozása, majd a posta és magyar kincstár részvétele nagy mértékben elősegítették a fejlődést.

Ausztriában a clearingforgalom az 1864-ben létesített *Saldosaal der priv. öterr. Nationalbank*-ban vette eredetét, amelyből 1872-ben a *Saldierungsverein* alakult és amelynek tagjai voltak az összes osztrák nagybankok és amelyhez 1898-ban a postatakarékpénztár is csatlakozott. 1888 óta az összes tagoknak az Osztrák-Magyar Banknál giroszámlát kellett tartaniuk, amelyen keresztül a saldók kiegyenlítést nyertek. 1872-ben alapították a *Wiener Giro- und Cassenvereint*, amely 1873 óta a bécsi tőzsde hivatalos lebonyolítóhelye és amely 1899 óta az osztrák államvasutak elszámolási helye is. Nagy szerepet játszik működésénél nemesak a készpénzforgalom kimélése, hanem az értékpapirclearing is. Hasonló szerepet tölt be az 1894-ben alakult *Budapesti Giro- és Pénztáregylet is*.

Végül a volt Monarchia készpénznélküli forgalmában talán a legfontosabb helyet a két postatakarékpénztár töltötte be. Az 1884-ban alakult osztrák postatakarékpénztár már 1887-ban giroforgalommal rendezkedik, a magyar inézetet az 1889. XXIV. t.-c. teremti meg. Ezek az intézetek voltak

hivatva a készpénznélküli forgalmat oly körökre is kiterjeszteni, amelyekre nézve a giro és clearingforgalom nélkül megközelíthetetlen lett volna. Hiánya a könyvecskének, hogy ezzel a két nagyfontosságú intézménnyel csak néhány sorban és minden értékelés nélkül foglalkozik.

Az érdekes és világosan bemutatott anyagnak széles körök részére való ismertetése ma aktualisabb mint valaha.

Naményi Ernő.

Cseh-Szlovákia pénzügyi és gazdasági politikája.

Dr. Alois Rasin: Die Finanz- und Wirtschaftspolitik der Tschecho-Slovakei. Einzig autorisierte Übersetzung von Dr. Paul J. Eisner. 1923. München und Leipzig. Dunker u. Humblot. 164. 1. és két tábla.

A merénylet következtében tragikus halállal kimúlt cseh pénzügyminiszternek igen érdekes munkája, melynek előszavában az új utóállam pénzügyi és gazdasági fejlődéséről 1918. októbertől 1921. év végéig ezt a bírálatot mondja: „Ebben a küzdelemben sok életképtelen jelszó a porondra roskadt, az állam mindenhatóságába vetett hit, melyet a háború és az osztálydiktatura annyira növelt, szünni kezd, és az egyéni munka, az önszegély, a tisztességes verseny és a saját erő megbecsülése növekszik. A nép eszméletében visszatér a nyugalom, a jövőre való tervek egyszerűbbek és tisztábbak lesznek és nincsenek többé megterhelve abban a mértékben a demagógiával, mint az előbbi időkben.“

Ezen higgadt szavak után vázolja az osztrák-magyar monarchiából kialakult új állam megszületését. 1918 október 28-án a nemzeti választmány (Národní vybor) kezeli a nemzet szuverénitását és december végén létrejön a cseh-szlovák köztársaság Masaryk Tamás Garrigue elnökválasztásával. Az új köztársaság végleges nemzetközi elismerését és határait a Versailles-, St. Germain- és Trianonban kötött béke juttatja érvényre. A versaillesi béke a porosz Hultschini tartományocskával bővíti a köztársaság határait; a st. germaini békében Gmünt és Weitrajen, továbbá Lundenburg tájékán kap részeket; a trianoni béke a Kárpátok ruthén vidékét és pozsonyi (a munka szerint természetesen Bratislava) hidfőjét adja.

Ezen területi megállapítás után a külföldiek számára vázolja Csehország és Szlovákia politikai helyzetét az osztrák-magyar monarchia alkotmányában, ahol Szlovákiára vonatkozólag azt a téves állítást kockáztatja, hogy a megyék autonómiája azáltal, hogy a főispán és helyettese államhivatalnokok, nem igen érvényesülhet. Ebben a történeti visszapillantásban utal arra, hogy a csehek erősen küzdöttek önállóságuk megnyeréséért és nemzetiségük megerősítéseért. Bécseszel szemben „a csehek áldozatkészséggel igyekeztek erkölcsi erejük fejlesztésén; amit Bécs megtagadott, azt maguk fizették. Gyűjtöttek és gyűjtöttek, a császári adók mellett nemzeti adókat vetettek ki. Építettek és fentartottak iskolákat a németek közt élő cseh gyermekek számára, gyűjtések alapján állították fel a nemzeti színházat és más intézeteket Prágában. És gondoskodtak, hogy a Magyarországon „elnyomott“ (?) szlovák népnek segítsenek.“ A szabadulás órája most ütött, most a cseh nemzetnek életrevalóságát be kell bizonyítani.

Az első részben a pénzügyrendszer — a valuta — kérdését tárgyalja. A valuta romlását és közgazdasági káros hatását természetesen Csehországban súlyosan érezték. Rasin mint pénzügyminiszter követelte Benes kül-

ügyminisztertől, hasson Párisban oda, hogy a német és az osztrák-magyar bankok mellé nemzetközi bizottságok küldessenek és ezek akadályozzák meg a magánjogilag nem fedezett bankjegyek kiadását. Ez a kívánság nem teljesedett. Rasin nem is várta azt be, hanem önállóan intézkedett. Mindekelőtt az Osztrák-Magyar Banknak kijelentette, hogy a közös valutában Csehország egyelőre csak következő feltételek alatt marad meg: a) ha minden utódállam egy kormánybiztost küld ki az ügyek ellenőrzésére; b) ha a hadikölcsön továbbra nem képezi tárgyát lombardkölcsönnek, és c) egyik állam sem kap bankkölcsönt a többi utódállamok beleegyezése nélkül. Az egyezség létre is jött, kormánybiztosok alkalmaztattak, de a hadikölcsönt tovább is lombardirozzák és utóbb Ausztriának a bank 2000 millió korona kölcsönt ad Csehország ellenzése ellenére. Ezzel Rasin megszakítja a közös valuta fentartására irányzott szándékát és a cseh valutát függetlenül saját intenciói szerint kívánja rendezni. Nagy nehézség mutatkozik azonban új bankjegyek nyomtatásánál; 10 milliárd korona bankjegy kellett volna a Csehországban forgalomban volt jegyek beváltására. Még Amerikában sem találkozott nyomda, amely a kívánt jegyeknek hat hónapnál rövidebb szállítására vállalkozott volna és a bankjegyek lebélyegzése is igen sok bélyeget igényelt volna, melyeknek elkészítése hosszú időt igényelt volna. Mégis hozzá kellett fogni az elválás keresztülviteléhez. Mindekelőtt gondoskodni kellett arról, hogy a cseh korona elváljon az osztrák-magyar koronától és a cseh korona bélyeg által különböztessék meg. A cseh korona tehát le volt bélyegezendő, még pedig a territoriális és nem a cseh állam polgári tulajdon elve szerint, azaz minden bankjegy, mely meghatározott időben Cseh-Szlovákiában van, lebélyegeztetett és ezáltal cseh koronává lett. A lebélyegzés idejére a határok elzárattak és a vasuti forgalom szünetelt. A lebélyegzésnél a bankjegyek értékének fele 1 százalékos kényszerkölcsönül visszatartatott.

Rasin nézete szerint az inflációt a hiteligazdaság felujítása által kell megszüntetni. „Papírvaluta aranyfedezet nélkül lehetséges ugyan, de ez csak akkor lehet egészséges, ha magánjogilag nem fedezett bankjegyekből csak annyi van forgalomban, amennyi az élet napi szükségletének fedezésére elég és minden ezenfelüli a jegybank hitele útján fedeztetik.“ „Mert ez esetben a forgalom rugékonny és gyorsan alkalmazkodik a gazdasági élet szükségleteihez és a jegybanknak megvan a lehetősége arra, hogy a jegyforgalmat a kamatláb felemelése vagy csökkentése által szabályozza.“ Minden attól függ, hogy a napi fogyasztási szükséglet — tehát a nem fedezett jegyek összege a tényleges követelménynek megfelelően és e címen ne jöjjön nagyobb mennyiség forgalomba. Rasin e célból a Csehországban forgalomban volt Osztrák-Magyar Bank jegyeiből 80 százalékot akart visszatartani, úgy hogy a 10 milliárdból csak 2 milliárd maradt volna forgalomban; a tisztviselők fizetését csekkkel az általuk valamely banknál kényszerítve berendezett csekkszámlájukra utalva teljesítette volna és azonnal jegybank felállítását tervezte. Az állam — terve szerint — Amerikában 100 millió dollár aranykölcsönt vett volna fel; az aranyat Amerikában hagyta volna, de a jegybank számlája javára, abból a célból, hogy a 2 milliárd régi bankjegyet az Amerikában levő aranyával fedezett új cseh bankjegyekkel beváltsa. Ezzel — nézete szerint — elérte volna azt, hogy Csehországban a sánta aranyvaluta meghonosodik; a fogyasztásra szükséges 2 milliárd korona arannyal lett volna fedezve, a bankjegy további szükségletét hitel útján kellett volna kielégíteni. A bankjegy ugyan nem lett volna arannyal beváltható, de helyes deviza- és kamatpolitika alkalmazásával megtartotta volna az aranyparitást, amiként ezt az Osztrák-Magyar Bank háboru előtti története fényesen igazolja. Úgyes devizapolitikával az aranyparitást

Csehország annyival is inkább fentarhatta volna, mert sok kiviteli ipara van; cukor, maláta, sör, szesz, textiláru, cipő, üveg, fa és faáru, gépipara erős; a cseh köztársaság az osztrák-magyar monarchia iparának 60 százalékát foglalja magában. De hogy a bank devizapolitikájában a kereskedelmi mérleg aktivitása által kellő támogatást nyerjen, az ipar lendítésére és a vasutak rendbehozatalára egy további 8 milliárd aranydollar kölcsön felvételét tervezte. Rasinnak ezt a tervét a cseh nemzetgyűlés nem fogadta el; mert attól félt, hogy a korona értékének általa bekövetkezhető gyors emelkedése gazdasági válságot okoz. Rasin elismeri, hogy válság fenyegethet, de a gyökeres megoldást előnyösebbnek tartotta, mint a lázas állapot további huzódását. A nemzetgyűlés nyomása alatt a valuta rendezése kompromisszum útjára tereltetett.

A cseh korona értékének szilárdítása és gyógyulása végett a nemzetgyűlés 1919 február 25-én titkos ülésben utasította a pénzügyminisztert. Eszerint az Osztrák-Magyar Banknak Csehországban forgalomban volt bankjegyei lebélyegeztettek; a lebélyegzés alkalmából a bankjegyek 50 százalékát az állam visszatartja és 1 százalékos államkölcsönnel helyettesíti; ugyanaz történik az Osztrák-Magyar Bank cseh fiókjai által kibocsátott pénztárjegyekkel. Lebélyegzés alá estek a 10, 20, 50, 100 és 1000 koronáról szóló bankjegyek; nem estek lebélyegzés alá az 1 és 2 koronások, de forgalmuk 800 millió koronára korlátoztatott; nem estek lebélyegzés alá a 10.000 koronások, mert érvényességüket Csehországban el nem ismerték. A lebélyegzést 1919 március 3—9. napjaiban, tehát 7 nap alatt simán, minden ellenszenv és akadály nélkül végezték. Később személyenként 300 koronán alul megtartott összegek visszaadattak. A visszatartott bankjegyek összesen 2781 milliárd koronát tettek ki.

A valuta szabályozásának nagy akadályát képezte az, hogy az Osztrák-Magyar Bank és bankjegyek viszonyát az utódállamokkal a békeszerződés volt hivatva rendezni, a békeszerződés azonban késétt és a cseh valuta biztosítása sürgős volt. Ez okból az 1919. április 10-iki törvény a valuta szabályozásáról következőkép intézkedik: fizetési eszközöket kibocsátani és pénzt verni a cseh-szlovák államban kizárólag az államnak a joga; mindaddig, míg az 1919. február 25-iki törvény szerint lebélyegzett osztrák-magyar bankjegyek más fizetőeszközzel be nem cseréltetnek, az állam épp úgy, mint mindenki más azokat névértékben fedezetül elfogadni köteles. Az Osztrák-Magyar Banknak le nem bélyegzett jegyei megszűnnek törvényes fizetési eszköz lenni. Az állam a lebélyegzett bankjegyekre nézve az Osztrák-Magyar Bankkal szemben az összes igényeket a maga számára tartja fenn és így a bankkal szemben is egyedül az állam felelős. A pénzegység jövőre a cseh-szlovák korona, rövidítve a Kc. Ez a korona az osztrák-magyar koronával egyenértékű. A pénzügyminiszter a bankjegyek lebélyegzése folytán keletkezett államadósságot kezeli és gondoskodik a szükséges fizetési eszközökről; vagy az Osztrák-Magyar Bankkal szerződési viszonyba lépven, vagy az állam kezébe véve a pénzjegyek kibocsátását és evégből a pénzügyminiszteriumban egy bankhivatal állittatik fel. A bankhivatal kezelésének támogatására bankválasztmány alkalmazandó. A pénzjegyek összegének szaporítása csak úgy lehetséges, ha a jegyek számára a magánjogi bankszerű fedezés megvan. Ezen törvény végrehajtási utasításában a bankhivatalnak viszonyát az államhoz következően állapították meg: az állam a bankválasztmány beleegyezésével leszámíthat a hivatalnál vám-, adó- és másféle váltókat, ha két kereskedő vagy cég aláírásával vannak ellátva; a hivatal az állam számára fizetéseket elfogad és teljesíthet, de havonként az egyenleg kifizetendő; minden más, akár közvetett, akár közvetlen hitelnyújtás az állam részére ki van zárva.

A bankhivatal berendezése és működése mellett a pénzrendszer szilárdítását más eszközökkel is biztosítják, hogy az aranyvalutára áttérhesenek. Devizaközpontot állítanak fel. Önkéntes gyűjtést rendelnek el arany- és ezüstalap létesítésére, amely 58.5 millió frank összeget eredményez. Próbálkoztak Amerikában dollárkölesönt felvenni, de ez nem sikerült. A pénzrendszer biztosítására szolgált az 1920. április 8-áról szóló vagyonadó-törvény, mely a bankjegyek folytán Csehországra háruló bankadósság törlesztésére az összes magánvagyonot és a háboru alatt bekövetkezett érték-szaporodást egyszeri adó alá veti.

Szerzőnk külön szakaszban utal arra a nehézségre, melyet a trianoni békében az Osztrák-Magyar Bank likvidációjára nézve hozott hiányos határozatok a pénzrendszer egészséges rendezése elé gördítettek és melyekkel szemben Csehország kénytelen volt egészen önállóan, meg nem várva a likvidációt, eljárni.

Fölötte érdekes az a szakasz, melyben a cseh korona nemzetközi árfolyamáról szól: „Nem kétséges, hogy a cseh valuta beteg és hogy egészsége csak akkor következik be, ha a belső rend fentartatik, ha a háztartásban az egyensúlyt takarékoság és az adók nem túlságos emelésével biztosítják, ha a lakosság termelőképességét emeli, a luxustárgyak, főképp a külföldről behozottak fogyasztását korlátozza.“ „Mindenekelőtt arról kellett gondoskodni, hogy többet termeljünk, mint amennyit fogyasztunk, azért, hogy a többletből a külföldről nyersanyagot szerezzünk az újabb termeléshez. A fiatal cseh-szlovák állam örökké hálás lesz Amerikának, mely Hoover vezetésével az új köztársaság segítségére jött, gabonát, lisztet és zsirt 51 millió dollár erejéig hitelbe adott és ezáltal nemcsak száz- és száz-ezer embert megmentett az éhhaláltól, hanem lehetővé tette a cseh állam pénzügyi rendezését is.“ A pénzrendezés okából a cseh kormány a ki- és bevitt ellenőrzés alá veszi: engedély nélkül nem volt szabad semmit kivinni vagy behozni; a kormány nem ad behozatali engedélyt luxuscikkekre, milyen a selyemszövet, disztoll, prémésáru, déligyümölcs, fűszer, likőr stb.; kékjutazásra nem ad utlevelet: a takarékoság előmozdítására és élvezetektől tartózkodásra ösztönzi a lakosságot. „Mindig és most is abban a nézetben vagyok, hogy Európa népességét csak a köztársasági egyszerűség és a puritanizmus fogja meggyógyítani a háboru következményeitől.“ A kivitelnél mindenekelőtt a valutát az államnak a napi árfolyam ellenében be kellett szolgáltatni. Kezdetben a kormány nem engedte meg sem a kivittelt, sem a behozatalt cseh korona ellenében, mert különben nem juthatott volna az ország nagyértékű valutához. A kivitelnél a kormány arra ügyelt, hogy az ne Bécs vagy Berlin útján történjék, hanem lehetőleg közvetlenül az illető külföldre, hogy ezáltal a Kc. a márka és az osztrák korona hatásától meneküljön és önállóságát megtartsa. A kivitelnek ez az önállósítása sikerült is a cukor, komló, maláta, üveg és üvegáru, fa és faáruknál. A cseh korona árfolyama Zürichben 1919 február 20-tól május 14-ig a márka és az osztrák koronával szemben így alakult: a márka 52 fr.-ról 36-ra, az osztrák korona 23.50-ről 21 K-ra esökkent, a cseh korona pedig 25-ről 33.50-re emelkedett, július 23-án 30 frank (100 Kc.). Ettől az időtől kezdve a cseh korona is hanyatlak és 1920 február 2-án Prága 5.65, Bécs 2.40, Berlin 6.65 frankot jelez. Ezt a hanyatlást szerzőnk a cseh politikai állapotban, kivált a kommunizmussal telt szocialisták közgazdasági felfogásának uralmában találja. 1920 decemberben a kommunista puccs megfojtása után beáll a józanodás. „Általában az vált meggyőződéssé, hogy az állami gazdálkodás a különböző árukkal nem helyes, és hogy a szabad versenyt és a szabad kereskedést kell ismét uralomra juttatni.“ Megszűnt a zsir és hus állami kezelése, a gabona és liszt kötött gazdasága, egyik központ a

másik után feloszlik. „A munkások arra a meggyőződésre jutottak, hogy a magas béreket csak úgy lehet fentartani, ha a szolgáltatás is fokozódik és ezentul csak a bérek fentartása, de nem fokozása volt a törekvésük. És a cseh köztársaság lázas állapotából lassan ki kezd vánszorogni.

A munka második részében az állami gazdálkodásról kapunk tájékoztatást, az állami költségvetés, az állami üzemek, az adók és az államadósság ügyével ismerkedünk meg. Az állam által tervezett beruházások és a háboru előtti adósságok vázoltatnak. Kiemeljük a cseh kormány törekvéseit az országnak liszttel való ellátására; itt is azt látjuk, hogy az állam a kötött forgalommal nem értcél és csak az államot terhelte tulságos kiadással, ezért 1920 őszével megszüntette az „olcsó liszt“ kiszolgáltatását és a szabad forgalmat honosította meg a gabonakereskedésben és így „leomlott az állami gazdálkodás legerősebb bástyája, megszűnt a liszt és kenyér mesterséges olcsóbbítása állami gondoskodás útján.“ A kényszergazdálkodásnak megszüntetése a költségvetés labilitását mellőzte és az állami gazdálkodás most már biztos alapon haladhat tovább.

A munka utolsó része pénzügyi rendszabályokkal foglalkozik. Itt ismerkedünk meg a részvénytársulatok nosztrifikálásával, a bankok és takarékpénztáraknak a cseh hitelintézetek kapcsolatába vonásával, a részvénytársulatok tőkeemelésénél való ellenőrző eljárással. Itt ismerjük meg a tőzsde terén, a lakáskérdésben tett intézkedések részleteit. Végül itt fejt ki szerzőnk azokat az intézkedéseket, melyeket a cseh kormány tett, hogy a háborus gazdálkodás rendszeréből a kereskedés és a verseny szabadságának állapotába átjusson. „A lakosság ismét fellelegzett, mikor a háborus berendezések tömegétől megszabadult és azt a benyomást kapta, hogy végre itt a valóságos béke. Igazán sajátságos, hogy mily kevesett számolt az állam a nép pszichológiájával, mennyire akart az állam mindent parancsszóval intézni, mennyire átment a katonai parancsmódor az egész életbe... és a rendszer megszűnésével ezer és ezer emberi agy elkezd dolgozni, hogy a lakosság jól és olcsón táplálkozzék és ruházkodjék és hogy az árak verseny útján esökkenjenek. És ez sikerül is.“

Munkájának utolsó mondatában szerzőnk így szól: „Már most is mondhatni talán, hogy valamennyi középeurópai állam között a cseh-szlovák köztársaság állta ki legjobban a háboru nehéz utókorszakát, mert megüledésén tervszerűen dolgozott.“
(—vits.)

Kísérletügyi közlemények.

A földmivelésügyi miniszterium kiadásában egy a békeidőre emlékeztető díszesen illusztrált vaskos könyv hagyta el a sajtót, a Kísérletügyi Közleményeknek jubiláris évfolyama, az 1922. évi XXV. kötet. A kötetet *Károly Rezső*, a Mezőgazdasági Üzemi Intézet igazgatója szerkesztette és a folyóirat alapítására és történetére vonatkozó bevezető közlemények után a Magyarországon fennálló egyes kísérletügyi intézetek ismertetését mutatja be gazdag képanyaggal, amit szakszerű közlemények követnek a kísérleti intézetek tagjainak tollából. A kötetnek legtöbb közleménye rövid kivonatban német nyelven is közzé van téve, ami a munkának külföldön való használhatóságát is emeli. A mezőgazdasági technikának az a kifejlett szakszerű gondozása, mely nálunk hosszú idő óta oly erőteljessé fejlődött és amelynek igen szép bizonytsága az ismertetett könyv is, szinte aggasztóvá teszi a kérdést, vajjon tudja-e követni mezőgazdaságunk a tudományos haladásnak ezt a tempóját és különösen a földbirtokreformtól rettegő nagy üzemek, vagy a reform folytán keletkezett kisparcellák elég értelmi és anyagi befogadásu képességgel bírnak-e arra, hogy kísérletügyünk szak-

szerű tanácsait gazdaságaikon kipróbálhassák. Az a birtokreform-novella, amely most újabb megholygatással fenyegeti mezőgazdasági üzemeinket, semmi esetre sem alkalmas arra, hogy a szakszerű gazdálkodást növelje, s az előttünk fekvő szép és igen tartalmas kötet e percben szépen kiállított orvosságos üvegnek látszik, amelynek tartalmát a beteg nem akarja bevenni.

—*ay.*

Magyar Közgazdasági Társaság.

Felolvasó ülések.

Április 19-én Matlekovits Sándor elnöklete alatt *Pikler J. Gyula*, a Fővárosi Statisztikai Hivatal aligazgatója tartott előadást „A jövő pénzrendszerének kérdése” címen. A rendkívül nagy számban megjelent érdeklődők körében ott voltak Wickenburg Márk gróf, Exner Kornél, Baconszky Vladimir, Harrer Ferenc, Méhely Kálmán, Neumann Károly, Frey Kálmán, Pap Dezső, Gorove László, Németh József, Szekeres János, Ajtay József, Pikler Emil, Ámon Károly, Bacher Emil, Serbán Iván, Halom Dezső stb. — Május 17-én a Pikler által előadott javaslat megbeszélésére vitaülést rendeztünk, melyen Schwarz Félix, Neumann Károly és Vágó József fejtették ki észrevételeiket s végül ismét Pikler válaszolt a felszólalóknak. — Április 26-án Matlekovits Sándor elnöklete alatt *Dréhr Imre* nemzetgyűlési képviselő olvasta fel „A megcsontított Magyarország — Európa gazdasági válsága” című tanulmányát. A hallgatóság soraiban ott voltak Szurmay Sándor gy. tábornok, báró Szterényi József, vitéz Stadler István altábornagy, Suhay Imre vk. ezredes a honv. min. képviselőjében, Tóth Jenő, Exner Kornél, Tomcsányi Zoltán, Neumann Károly, Urbanovics Zoltán, Strausz István, Éhn Kálmán, Ámon Károly, Klug Emil, Asbóth Jenő stb. — Május 3-án Matlekovits Sándor elnöklete alatt *Andor József* min. tanácsos értekezett „A hatósági munkaközvetítés előretörése külföldön” címen. Jelen voltak: Áldassy József, Exner Kornél, Gorove László, Tóth Jenő, Barényi Jenő, Neumann Károly, Somogyi Manó, Nagy Géza, Elek Tibor, Balogh Andor stb.

Közgyűlés.

A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 évi rendes közgyűlése május 10-én folyt le a Kereskedelmi és Iparkamara tanácstermében *Matlekovits Sándor* elnökleté alatt. Tagjaink igen nagy számban jelentek meg, köztük György Endre, Lukács György, Exner Kornél, Tóth Jenő, Gorove László, Neumann Károly, Méhely Kálmán, Ajtay József, Tormay Béla, Dobrovits Sándor, Farkas János, Németh József, Paikert Alajos, Tomcsányi Móric, Trautmann Henrik, Mészáros Károly, Kovács Gyula, Somogyi Manó, Pikler J. Gyula, Fleischl Pál, Fattinger Sándor stb. Az elnök megnyitó szavai után *Balás Károly* egy. tanár tartott előadást „Valutabetegségünk kérdéséhez” címen. Ezután *Nagy Dénes* titkár felolvasta a társaság 1922 évi működéséről szóló jelentését. A pénztári jelentések bemutatása után az igazgató-választmány előterjesztésére a választmány új tagjaiul megválasztottak: *György Endre* v. b. t. t. ny. miniszter, *Bud János* közlelmzési miniszter, *Dréhr Imre* nemzetgyűlési képviselő, *Hermann Miksa* müegy. tanár, nemzetgyűlési képviselő, *Fenyő Miksa*, a Gyáriparosok Országos Szövetsége igazgatója, *Tormay Béla* miniszteri tanácsos, *Dálnoki-Kovács Jenő*, iparegyesületi titkár, *Halasi Fischer Ödön*, a Cobden-Szövetség elnöke és *Klug Emil* ügyvéd. Másodtitkárnak megválasztotta a közgyűlés Popper Józsefet. A fargysorozat befejeztével *Lukács György* szólalt fel s megemlékeztvén *Matlekovits Sándor* elnökünknek a mult esztendőben betöltött nyolcvanadik szü-

letése napjáról, meleg szavakkal méltatta Matlekovitsnak a Magyar Közgazdasági Társaság felvirágoztatása körüli érdemeit. A közgyűlés az elnök éltetésével ért véget.

Többtermelési szakosztály.

Többtermelési szakosztályunk április 22-én *Vadnay Tibor* elnöklete alatt ülésezett. *Czakó Zsigmond* olvasta fel „A textilipari többtermelés tényezői” című tanulmányát. A nagyszámú hallgatóság körében ott voltak: Matlekovits Sándor, Lukács László, Nyulászi János, Kovács Rezső, Temesváry Imre, Julius Lipót, Svéd József, Deutsch Andor, Szilas Oszkár stb.

Együttes ülések a Mérnök-Egylettel.

Május 9-én régi hagyományt ujitva fel, a Mérnök- és Építész-Egylettel együttesen rendeztünk ülést a Mérnök-egylet disztermében. *Buday Béla* államtitkár adta elő „Közutaink jövője” című tanulmányát. — Május 16-án újabb együttes ülésünkön pedig *Varsányi Emil* műegy. tanár tartott előadást „A lisztvizsgálat kérdéséhez” címen.

A Magyar Tudományos Akadémia közgazdasági pályatételei.

A Magyar Tudományos Akadémia 1923. évi nagygyűlésén a következő közgazdasági tárgyú pályakérdéseket tűzte ki:

1. *Ullmann-jutalom.*

Fejtsenek ki a különböző elméletek, melyek a pénz természete körül Knapp óta felmerültek.

Határnap 1924. december 31.

Jutalom 10.000 K.

2. *Krausz—Schreiber-jutalom.*

Nyílt pályázat.

A magyar mezőgazdasági hitel történetének vázolásával fejtsék ki a hazai mezőgazdasági hitel jövő feladatainak és eszközeinek a módja.

Jutalom: 10.000 K.

A munka tervrajza, valamely kidolgozott fejezet kíséretében 1924. december 31-ig küldendő be a Magyar Tudományos Akadémia Főtitkári hivatalához.

A legjobb tervrajz beküldője a mű megírására záros határidővel megbízást kap és a jutalom újabb bírálat után csak a teljesen kész, jutalmazásra érdemes munkának adatik ki.

3. *Dóra-jutalom.*

Nyílt pályázat.

A fontosabb országokban a háboru utáni kereskedelmi mérlegek egyenlegeinek és azok okának és jelentőségének ismertetése.

Jutalom 10.000 K.

A munka tervrajza valamely kidolgozott fejezet kíséretében 1924. december 31-ig küldendő be a Magyar Tudományos Akadémia Főtitkári hivatalához.

A legjobb tervrajz beküldője a mű megírására záros határidővel megbízást kap. A jutalom újabb bírálat után csak teljesen kész, jutalmazásra érdemes munkának adatik ki.

4. *A Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesületnek Fáy András emlékére tett pályázata.*

Nyílt pályázat.

Fejtsenek ki megfelelő elméleti megalapozással a Magyarországon követendő iparpolitika elvei.

Jutalomdíj 50.000 K.

Határnap 1924 december 31.

A legjobb tervrajz beküldője a mű megírására záros határidővel megbízást kap. A jutalom újabb bírálat után csak a teljesen kész, jutalmazásra érdemes munkának adatik ki.

5. *Egyesült Budapesti Fővárosi Takarékpénztár alapítványa.*

Nyílt pályázat.

Irassék meg a vasuti kamatgaranciák története Magyarországon, s ezek hatása az állami pénzügyek alakulására s az általános közgazdasági helyzetre.

Jutalomdíj 10.000 K.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

6. *Magyar Kereskedelmi Csarnok Széchenyi alapítványa.*

Nyílt pályázat.

Fejtsék ki a háboru hatása a külkereskedelem alakulására.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1923. december 31.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

7. *Herbert-alapítvány.*

Nyílt pályázat

Kivántatik a háboru folytán tett hazai és külföldi szociálpolitikai intézkedések kritikai méltatása, tekintettel a lakásépítésre is.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1923. december 31.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

8. *Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesület Fáy-alapítványa.*

Nyílt pályázat

Fejtsenek ki a magyar középosztály hanyatlásának okai és újabb fölemelkedésének lehetőségei.

Jutalom 50.000 K.

Határnap 1923 december 31.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

9. *Kőrössy József-alapítvány.*

Nyílt pályázat.

Fejtsék ki Budapest főváros demografiai és társadalmi tagozódásának fejlődése az utolsó ötven évben.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1923 december 31.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

10. *Lukács Krisztina alapítványa.*

Nyílt pályázat.

Kivántatik az utóbbi évek valutaromlására vonatkozó elméletek kritikai ismertetése.

Jutalom 10.000 korona.

Határnap 1923. december 31.

Feltételek, mint a többi nyílt pályázatnál.

11. *Dóra alapítvány.*

Fejtsék ki az áralakulás története Magyarországon 1913 óta.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1924 december 31.

A jutalom csak önálló, tudományos becsü munkának ítéltetik oda. A jutalmazott munkát szerzője tartozik kiadni, ha azt egy év alatt nem teszi, a tulajdonjog az Akadémiára száll.

12. *Magyar Kereskedelmi Csarnok Széchenyi alapítványa.*

Fejtessék ki a hatósági ármegállapítás közgazdasági hatása a háboru alatt.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1924. december 31.

A jutalom csak abszolút becsü munkának adatik ki. A jutalmazott munka a szerző tulajdona marad, ki azonban köteles azt egy év leforgása alatt közrebocsájtani és egy példányt a Magyar Kereskedelmi Csarnoknak beküldeni. Ha azt a szerző egy év alatt ki nem adja, a munka az Akadémia tulajdonába megy át.

13. *Ullmann alapítvány.*

A községi üzemek jelentősége közgazdasági és szociálpolitikai szempontból.

Jutalomdíj 10.000 K.

Határnap 1924. december 31.

A jutalom csak abszolút becsü munkának adatik ki. A jutalmazott munkák szerzője kiadni tartozik; ha ezt egy év alatt nem teszi, a tulajdonjog az Akadémiára száll.

3000 lírás pályázat az olasz-magyar gazdasági kapcsolatokról szóló tanulmányra.

A trieszti Gazdasági Tanulmányi Kör 3000 lírás pályadíjat tűz ki egy magyar állampolgár által irt, még ki nem adott és az Olaszország és Magyarország közötti gazdasági viszonyokat tárgyaló gazdasági és statisztikai jellegű tanulmányra. A tárgyat a tanulmány szerzője tetszése szerint választhatja meg. A tanulmány vonatkozhat az olasz-magyar gazdasági kapcsolatok összeségére, vagy a forgalom, külkereskedelem, ipar stb. speciális kérdéseire. Előnyben fognak részesítettetni azon munkák, amelyek a két ország közötti gazdasági és kereskedelmi összeköttetés javítására vonatkozó konkrét javaslatokra konkludálnak. Csak azon kéziratok fognak figyelembe vétetni, amelyek legkésőbb 1923. szeptember 30-ig érkeznek be a Gazdasági Tanulmányi Kör (Circolo di Studi Economici) Via Mazzini 15. címére, illetőleg amelyek a postabélyeg kelte szerint legkésőbb 1923. szeptember 28-án adattak postára. A tanulmányok olasz vagy francia nyelven küldendők be és a pályázó olvasható aláírásával, valamint pontos címevel látandók el. A bíráló-bizottságot a pályázat határidejének elteltével a Gazdasági Tanulmányi Kör vezetősége fogja kinevezni és az a következő 5 tagból fog állni: 1 tagból, aki a Gazdasági Tanulmányi Kört képviseli, 1 egyetemi vagy főiskolai tanárból és 3 Trieszt nagy gazdasági és ipari intézményeinek vezérigazgatói közül választott tagból. A pályázat döntése végre fog hajtatni, mihelyt a Gazdasági Tanulmányi Kör vezetősége jóváhagyta. A pályadíj ezen jóváhagyástól számított egy hónapon belül egy trieszti hitelintézet útján fog folyósításra kerülni. A pályadíjnyertes munka irodalmi tulajdona a Gazdasági Tanulmányi Kört fogja megilletni, amely fenntartja magának, hogy azt egészben vagy részben közzétegye. A Gazdasági Tanulmányi Kör fenntartja magának azt is, hogy a szerzők előzetes hozzájárulásával, közzétegye azokat a munkákat, amelyek említésre méltóknak fognak találtatni. A jelentés egy példánya meg fog küldetni a budapesti „Corvin Mátyás Társaságnak“.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás

Magyarország.

1923. évi XVII. t.-c. a mérnöki rendtartásról.

(Ismertetése külön értekezés keretében f. é. februári számunkban jelent meg.)

Erdészeti törvények

Az a mérhetetlen veszteség, melyet országunk megcsönkítése következtében az erdőterület szenvedett — az anyaország több mint $12\frac{1}{5}$ millió k. holdat kitevő erdőségéből csak 15.9%. 2 millió k. hold maradt meg — arra indították a törvényhozást, hogy az erdészeti kérdések egész komplexumát rendezés tárgyává tegye. Ennek eredményei találhatók a következő törvénycikkekben.

A XVIII. t.-c. az erdészeti igazgatásról. Az erdőfelügyelet egyszerűsítését és hatékonyabbá tételét célozza. Megszünteti az eddigi, az erdők tulajdonjogi minősége szerint külön-külön szervezett bonyolult szolgálatot, viszont kiterjeszti az ellenőrzést nemcsak az állam tulajdonában levő vagy állami ellátásra utalt, hanem az összes erdőkre, kopárterületekre és természeti emlékekre. Végül hatékonyabbá teszi az erdőfelügyeletet az újonnan szervezett hatóságok kerületének oly módon való megállapításával, hogy a kerület erdőszolgálatát a rendelkezésre álló személyzet elláthassa.

Felső fokon a földművelésügyi miniszter gyakorolja a főfelügyeletet és kormányzati ellenőrzést, középső foku hatóságok a m. kir. erdőigazgatóságok, melyeknek kerülete több vármegyére kiterjedhet. Ezek intézik az állami és állami ellátásra utalt erdők, kopárok és természeti emlékek igazgatási és gazdasági ügyeit és gyakorolják az erdőfelügyelők útján a közvetlen állami erdőfelügyeletet az összes erdők stb. felett s irányítják és ellenőrzik az alsó foku m. kir. erdőhivatalok működését.

Az erdőigazgatóságok és erdőhivatalok személyzetének az állami erdőfelügyelettel megbízott tagjai a magántulajdonban levő erdőket stb., rendszerint a tulajdonos előzetes értesítése mellett, bármikor bejárhatják, a felügyelethez és ellenőrzéshez szükséges adatokat a tulajdonos köteles rendelkezésükre bocsájtani.

XIX. t.-c. az alföldi erdők telepítéséről és fásításáról. A Csonka-Magyarországnak megmaradó erdőségeiből csak csekély hányad jut az ország mai területének több mint felét kitevő Alföldre, ahol népes városok és járások félmillió k. holdnyi területén egyáltalán nincs erdő, más ily közigazgatási egységek 2 millió k. holdjából pedig nem is egészen 9 ezer k. hold az erdőterület. Így az Alföld erdőterületének növelése az egész ország közgazdaságára kedvezően fog visszahatni, de érezni fogja előnyeit különösen a mezőgazdaság. Az

Alföld erdei szerszám- és tűzifát szolgáltatnak számára, a talajt meglazító széljárás erejét csökkentik, a talaj és légköri nedvességet megóvják, így befolyásolják majd az Alföld szélsőséges és a termelés eredményességét veszélyeztető éghajlati viszonyait. A levegő pormentesítése és az oxigén-termelés révén pedig közegészségügyi jelentőségük is elvitathatatlan.

Emellett az Alföldön igen nagy futóhomok, silány-homokos, szikes és vadvizes területek vannak, melyek mezőgazdaságilag vagy egyáltalán nem, vagy csak igen csekély mértékben használhatók ki. Ezek beerdősítését rendeli el elsősorban a törvény. Ott azonban, ahol ily területek nem állanak a szükséges mértékben rendelkezésre, a mezőgazdasági művelés alatt álló terület is vonható el a telepítés céljaira, még pedig elsősorban önkéntes felajánlás útján, azután a korlátolt forgalmu és nagybirtokokból. Ezenfelül a birtokosnak egy tagban 50 k. holdnál nagyobb szántóföldjét vagy legelőjét, ill. 20 k. holdnál nagyobb rétjét vagy kaszálóját fasorokkal kell beszegélyezni.

Az erdőövek, fásítások megállapítása egységes terv szerint történik. A telepítés kijelölési tervét az érdekeltek meghallgatásával a m. kir. erdőhivatalok állapítják meg. Véglegesen az O. F. B. határoz. A kijelölési munkák, melyeket állami közegek végeznek, a törvény életbeléptetésétől számított 5 év alatt elvégzendők. Ugyancsak állami közegek állapítják meg az erdősítési, ill. fásítási és gazdasági terveket is, szintén az érdekeltek meghallgatásával. E tervek foganatosításáról a birtokos köteles gondoskodni. Ha ez nem teljesítené a munkálatokat úgy a község, ill. az állam hajtja végre a birtokos költségére.

Az állam kedvezményes áron, vagy díjtalanul adja a szükséges csemetemennyiséget; az erdősített terület az erdő főhasználatáig foldadómentes.

A XIX. t.-c. az Országos Erdei Alapról egy alapba vonja az eddig is meglévő azonos rendeltetésű alapokat és jövedelmeket és pontosan meghatározza az új alap rendeltetését. Így egyesíti az eddigi Országos Erdei Alapot, az Erdővásárlási Alapot, az Erdőfeltárási Alapot és idefolyik be a Magyarországi Faértékesítő Hivatal tiszta jövedelme is. Rendeltetése: az ország erdőgazdaságának fejlesztése, erdőtelepítések és fásítások előmozdítása; az erdészeti tudomány és szakirodalom előmozdítása; bizonyos erdőrendészeti kiadások előlegezése, ill. fedezése; erdészeti érdekeket szolgáló ingatlanok megszerzése. Az alapot a földmivelésügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg kezeli. A tőkevagyonot csupán a törvényben felsorolt esetekben szabad ériteni.

A XXI. t.-c. az erdőbirtokhitelről az erdőbirtok hitelképességét fokozza, a hitelképességet és ezen a réven az erdők tervszerű kihasználását biztosítja.

Az erdőbirtokhitel nagyon korlátozott volt amiatt, hogy az 1876:XXXVI. t.-c. szerint jelzálogkölcson csak az erdőtalaj értékének egyharmadáig terjedhet, a hitelintézetek pedig a faállományt nem tekintették a követelés elegendő biztosítékának.

Jelen törvény szerint a kötvény kibocsátására jogosult intézetek oly telekkönyvbe bekebelezett követelések alapján is bocsáthatnak ki kötvényeket, melyek az esetleg már előzően fennálló követelésekkel együtt nem haladják meg a jelen törvény alá eső erdőbirtok talaja és a rajta levő faállomány együttes értékének 60%-át. Ez esetben azonban az erdőbirtokot telekkönyvbe bejegyzett korlátozásnak kell alávetni.

Az ily erdőbirtoknak okleveles erdőmérnök állapítja meg az értékét. Az értékelés eredményét végleges megállapítás végett, az esetleg már meglévő üzemtervvel együtt a földmivelésügyi miniszterhez kell beterjeszteni, aki üzemterv nem létében a használat módját megszabja és az állagot kimélő kihasználást fokozott mértékben ellenőrizteti. Ha az erdőkihasználás módja veszélyeztetné a követelés biztonságát, az erdő hivatalból vagy a hitelező intézet kérésére állami kezelésbe veendő, amikor is a befolyt jövedelemnek csak a követelés törlesztése után fennmaradó része illeti meg a birtokost. Ha pedig ez elegendő biztosítékot nem nyuj-

tana, úgy a követelés a birtokos beleegyezése nélkül is, egyéb ingatlanaira is bekebelezhető. A törvény kihirdetése napján lép életbe.

Csehszlovákia.

Elkészültek a valutavédelemről és a betevők védelméről szóló törvényjavaslatok. Az előbbi célja a külföldi fizetési eszközökkel üzött tisztességtelen kereskedelem megakadályozása. Ezért a valuta folyósítás csak a szándékolt üzleti cél bejelentése s annak elbírálása után történik, hogy gazdasági szükséglet-e a jelentett cél megvalósítása. Megtiltja a javaslat oly külföldi hiteltárgyalások megindítását és befejezését, melyek a cseh korona-árfolyamot gyöngítik. A törvénybe ütköző valuta- és tőzsdei műveletekből származó tiszta nyereség az államot illeti. Eltiltja a nem törvényen alapuló fizetési eszközöknek, szükségpénzeknek forgalomba hozatalát. — A betevők védelméről szóló törvényjavaslat megállapítja, hogy mely intézetek fogadhatnak el betéti könyvecskékre betéteket külön felhatalmazás nélkül (takaréki-, előlegpénztárak, Raiffeisen-pénztárak), s melyek csak külön állami felhatalmazással, s gondoskodik ezeknek az intézeteknek szakszerű felügyeletéről és ellenőrzéséről.

Olaszország.

1923 április hó 1-én lépett életbe az áruszámlák alapján megállapítandó új általános forgalmi adó, mely minden, az iparosok és kereskedők között forgalomba került nyersanyagot, ipari terméket és egyéb árut sujt. Az adó nagysága nyersanyagoknál, mezőgazdasági termékeknél 0.5%, fél- és egészséggyártmányoknál 1%, luxuscikkeknek 2%. A behozott áruk forgalmi adó alá esnek; a termelőtől közvetlenül a kereskedőhöz irányuló kivitel, ugyiszintén az élelmiszerek, tüzelőanyagok és monopol-cikkek forgalmi adótól mentesek.

Allami költségvetések

Lengyelország 1922. évi bevételei.

(B. n. St.) 1922. évi bevételek összege a következőképen oszlott meg: egyenesadók 121, fogyasztási adók 143.2, vámok 34, monopólok 44.5, illetékek 39.7, egyéb bevételek 2.1, összesen 385.5 milliárd lengyel márka.

Az egyenes adók közül felemlitendők: telek adó 4.463 millió, házadó 1.208 millió, ipar adó 16.260 millió, jövedelemadó 16.001 millió, safe-adó 2.5 millió, tőke- és járadékadó 8.7 millió, büntetéspénzek stb. 4.607 millió, rendkívüli vagyonváltás 74.873 millió, nyereség-adó 1.210 millió lengyel márka.

Az összkiadások 1922. évi összege 858.3 milliárd márka volt; a 472.8 milliárdnyi deficit részben (mintegy 100 milliárd) állami kölcsönök, részben bankjegykibocsátások útján lesz fedezve.

Alábbi összeállítás a mai Lengyelország és az 1912. évi Galicia és kongresszusi Lengyelország bevételeit hasonlítja össze svájci frankokra átszámítva (millió frankokban):

	1912.	1922.
Egyenes adók	115	80
Fogyasztási adók és monopólok	320	125
Vámok	230	22
Illetékek és járadékok	45	27

Állami- és egyéb kölcsönök.**A belgrádi állami jelzálogbank kölcsöne.**

(B. n. St.) A belgrádi állami jelzálogbank 5 millió svájci franknyi rövidlejáratu (3 évi) kölcsönt vett fel Svájcban 3.5%-os kamattal. A visszafizetés hat hónapi egyenlő részletekben történik. A kölcsön főként arra fog szolgálni, hogy jelzáloghitel nyújtassék olyan építkezőknek, akik építményeiket nem tudják teljesen befejezni. A kölcsönök után fizetendő kamat előreláthatólag 9%-os lesz. Még nincs megállapítva, hogy a dinár értékcsökkenéséből származó esetleges veszteségek veszélyét ki viselje. A bank tervezete szerint a pénzügyminisztérium viselné a rizikót.

Pénzügyek.**Jugoszlávia pénzügyintézetei.**

(B. n. St.) Hivatalos statisztikai adatok szerint Jugoszláviában a pénzügyintézetek száma 585. Ebből Belgrádra 61, egyéb Szerbiára 162, összesen tehát a régi Szerbiára 223 intézet esik (37%). Zágrábban 29, Horvátországban 134, összesen Horvátországban 163 intézet van (28%), Boszniában pedig 67 a pénzügyintézetek száma, amiből 17 van Sarajevóban.

A Bánát, Bácska és Baranya pénzügyintézeteinek száma 110; Szlavóniában 9, Dalmáciában pedig 11.

A befizetett tőke 1921. végén 829,846.000 dinár volt, jegyezve pedig 1,121.913.000 dinár volt. Az 1922. év folyamán a tőke csaknem megkétszereződött.

A jegyzett és befizetett összegek a következő módon oszlottak meg: Szerbiában (Belgrád nélkül) jegyezve 112 mill. dinár, befizetve 82 millió; Belgrádban 276 ill. 209 millió, Horvátországban 140 ill. 91 millió, Boszniában (Sarajevo nélkül) 20, ill. 18 millió Sarajevóban 61, ill. 58 millió, a Bánát-, Bácska- és Baranyában 59, ill. 52 millió, Szlavóniában 40, ill. 37 millió, Dalmáciában pedig 30, ill. 14 millió dinár.

Th. L.

Ipari termelés**Szlovákia gazdasági viszonyai.**

(B. n. St.) A megcsonkított magyar haza szempontjából fájdalmasan érdekes az elszakított tót föld gazdasági viszonyainak alakulása. A szlovákiai ipar egész Cseh-Szlovákia iparát tekintve nem nagy. A tótföld főbb iparágai a fa, szén és kohóipar, amely az összes munkások 18%-át foglalkoztatja, valamint az élelmiszer ipar (a munkások 13%-ával), textilipar (10%), papiros- és bőripar (8.4%), fémipar (8%) stb. Cseh-Szlovákia összes ipari vállalatának 12%-a a gyáraknak kb. 10%-a esik Szlovákiára. Az alkalmazott munkások száma 343.000. Jellemző a tótföld iparára az erős koncentrálttság. Az ipar fő centrumai a Szepesség, Pozsony és Besztercebánya. Szlovákia iparának 33%-át Pozsony vidékén találjuk. Nagy ipartelepe Szlovákiának a rózsahegy-i textilgyár, valamint a pozsonyi cérnagyár és a kefégyár, amely utóbbi a legnagyobb kefégyára a világnak. Csehország iparának jellemzője, hogy értékes nyersanyagokra támaszkodik. Szlovákia iparát viszont az jellemzi, hogy kevésbé értékes anyagok, fa és érc kepezik alapját. Hasonló tűnik ki a mezőgazdasági adataiból, melynek főterménye a burgonya.

Igen sokféle érccel rendelkezik a Magyarországtól elszakított Felvidék, az anyagok azonban nehezen hozzáférhetők és csak kis mennyiségben találhatók. Aktiv működést fejtenek ki a só, nafta és vasércbányák.

Aránylag igen kevés vasutat találunk a felvidéken; 1 km²-re esik Szlovákiában 59 m. vasut, az iparos Csehországban 114 m.; a nagy különbséget következtében a 48%-nyi arányban magánkézben levő vasutak szállítási díjtételei magasak, ami szintén befolyásolja a tótföld gazdasági viszonyainak alakulását. **Th. L.**

A cseh-szlovák üvegipar adatai.

(B. n. St.) A cseh-szlovák üvegipar igen fontos szerepet játszik Cseh-Szlovákia gazdasági életében. A cseh-szlovák üvegipar termékei a kivitelben második helyen állanak, megelőzve a textilárúk, cukor, fa- és szénárúk kivitelét is. Fő fogyasztói az üvegiparnak Amerika, Anglia, Franciaország és Németország. Az üvegkivitel alakulása a következő:

Év	métermázsa	érték millió cseh K-ban
1920.	1,401.000	1.898
1921.	1,357.000	2.073
1922.	1,212.000	2.128

A mennyiségi adat tehát 1922-ben kevéssel kisebb az 1921. évinél, főleg a termelési krízis következtében. Különösen az értéktelenebb üvegipari termékek előállítását és kivitelét sujtotta erősen a válság. A kivitel legnagyobb tételei: üvegyöngyök, hamis ékszerek és táblaüveg. Th. L.

Cseh-szlovákia cukortermelése 1922—23. üzemi évben.

(B. n. St.) A nyerscukor mennyisége 1923. január végéig 7,163.780 q volt, ami lényegesen több az előző évad 6,625.204 q-jánál. 1922. szeptemberétől 1923. januárig 43,861.860 q cukorrépa dolgoztatott fel (1921—22. ugyanezen időszakában csak 34,836.940 q); ebből Csehországra esik 24,918.990 q, Morvaországra 13,579.980, Sziléziára 658.730 q és Szlovákiára 4,694.160 mm. Th. L.

Az ipari és kereskedelmi részvénytársaságok száma Cseh-Szlovákiában.

(B. n. St.) A statisztikai hivatal adatai szerint a belföldi ipari és kereskedelmi részvénytársaságok száma Cseh-Szlovákiában a bankok és biztosító-intézetek nélkül 1922. végén 995 volt; ebből 54,17% (539) Csehországra, 17% (169) Morvaországra, 2,11% (21) Sziléziára, 24,92% (248) Szlovákiára, 1,18% (18) pedig a Ruthén földre esett. Legnagyobb az arányszáma, 24,9% (összesen 248) az élelmezési ipari társulatoknak (cukorgyárak, söffőzők, malmok stb.) A forgalmi vállalatok száma 97 (9,75%), az üveg-, kő- és agyagáru ipari részvénytársaságoké 75, a textilipari társulatoké 62, a gépipari társaságoké 58, a kémiai társulatoké 54. A 995 részvénytársaság részvénytőkéje összesen 4,744.516.314 cseh korona, amiből 64,65% Csehországra, 18,8% Morvaországra, 1,73% Sziléziára, 13,7% (649,8 millió cseh korona) Szlovákiára, 1,11% pedig a Ruthén földre esett. Legnagyobb tőkével rendelkezett az élelmezési ipar (738,7 millió cseh korona, 15,5%), továbbá a gépipar (10,6%), a közlekedési ipar (9,8%), üveg-, porcellán- és kőáruipar (7,8%) és a textilipar (7,5%). A részvénytársaságok nagyobb részének (433) tőkéje 1—4 millió cseh korona volt; 328 részvénytársaság alaptőkéje kevesebb 1 milliónál, míg 150-nél az alaptőke 5—10 millió, 58-nál 10—50 millió, 4-nél pedig 50—100 millió cseh korona, sőt kettőnél (gép- és közlekedési ipar) meghaladta a 100 millió cseh koronát is.

A külföldi részvénytársaságok száma 1922. végén Cseh-Szlovákiában 107

volt. Ebből 40-nek nosztrifikálása most van folyamatban. A 107 közül 37 (34,58%) magyar származású rt. (1945 millió magyar korona alaptőkével), 26 (24,3%) osztrák (677 millió osztrák korona alaptőkével), 24 birodalmi német (22,4%), amelyeknek alaptőkéje összesen 687 millió márka, 6 angol (23,3 millió font alaptőkével), 3 amerikai (461 millió dollárnyi alaptőkével), 3 belga, 2 olasz, 2 holland, 1 francia, 1 svájci, 1 dán, 1 pedig görög származású részvénytársaság. Th. L.

A dél csehországi ipar helyzete az 1922. évben.

(B. n. St.) A délcssehországi ipar helyzetét érdekesen világítják meg a következő adatok: A ceruzaipar csak az 1921. évnek 90%-ában működött; a munkabérek 20%-kal leszállítottak; az email-égetők csak 60%-nyi működést fejtettek ki, a bérleszállítás mértéke 22%. Az acélipar munkássága is az előző évnek 60%-ára szállt le, a munkabérek 21—26%-os csökkenésről tanuskodnak. A faipar csak félakkora működést fejtett ki 1922-ben, mint az előző évben; a munkabérek 20%-kal redukáltattak. A kivitel krízise különösen erősen sújtotta a fűrésztelepeket, amelyeknek munkateljesítménye csak egy negyede az előző évnek; csak 5 fűrésztelep működött, 6 teljesen tétlenségre kényszerült. Hasonlóképen az előző évnek egy negyedére szállt le a grafitművek teljesítménye is (a bércsökkentés itt 25%) míg a cukoripar 1922. évi teljesítménye 70%-a az 1921. évnek; itt aránylag kisebb mértékben (10—20%) csökkentek a munkabérek.

A malmok és egyéb élelmiszerüzemek igen erősen csökkent munkásságot mutatnak fel 1922-ben; a munkateljesítmény csak 25%-a az 1921. évnek (a munkabérek csökkenése 20%). Némileg jobb a helyzet a sörfőzőknél, ahol a munkabérek 12%-kal csökkentek. A kémiai üzemeknél a munkabérek csökkenése 33%, míg a munkateljesítmény 80%-a az 1921. évnek. Nagyobb a visszaesés a papirosgyárak teljesítményénél, (ahol a munkabérek csökkenése 10—22%), amelyeknél a legnagyobbak közül egy teljesen beszüntette a munkát; hasonlóképen visszaesés található a gyufagyárak teljesítményénél is. Th. L.

Építkezések a német nagyvárosokban az 1922. év folyamán.

(W. St.) 35 német nagyvárosban az 1922. évben 7.715 lakóház épült, csak 106-tal (1,4%) több, mint 1921-ben. Az elkészült lakások száma 1922-ben 23.540 volt, 10,7%-kal (2.267) több az 1921. évi számnál. A lakások száma tehát nagyobb mértékben növekedett, mint a lakóházaké. A közcélú építkezésű lakóházak száma csökkent (1921-ben 6.470, 1922-ben 5.490), a lakások száma azonban itt is növekvést mutat; az utolsó években különösen többcsaládos házak épültek.

A lakossághoz viszonyítva némileg javult az új lakások száma; 1922-ben 1,88 új lakás esett a nagyvárosok minden ezer lakására, 1921-ben csak 1,70. Legnagyobb arányszámokat Lübecknél (4,26), Kölnnél (3,99), Augsburgnál (3,49), Brémánál (3,41) és Bochumnál találunk (3,36). A 20 közigazgatási kerületből álló Nagy-Berlinben az 1922. évben 1.350 lakóház épült 3.057 lakással (ezer lélekre 0,80 lakás esik.)

(Th. L.)

A lengyel spiritusztermelés eredménye.

(B. n. St.) A háboru előtti termelés és az 1922—23. üzemi év adatai a következők:

	A háboru előtt	1922—23-ban
	millió literekben	
Egykori kongresszusi Lengyelország	77	20
Nagylengyelország	59	60
Kislengyelország	70	25
Keleti tartományok	14	5
Mindössze:	220	110

(Th. L.)

Külforgalom

Ez évben életbelépett a *cseh-portugál* és a *cseh-görög* kereskedelmi szerződés. A cseh-holland szerződés előkészítési stádiumban van.

Csehország 1922. évi kivitele 94½ millió q (1921. évben 97½ millió q.)

Ausztria és Franciaország közt kereskedelmi szerződés jött létre, amely szerint Franciaország 25%-tól 75%-ig terjedő engedményeket tett osztrák áruk beviteli vámjánál.

Olaszország leszállítja a mezőgazdasági célokra szolgáló petroleum behozatali vámját.

Olaszország leszállította a cukor behozatali vámját. (30'6 aranyliráról 21'6-ra, tehát 123 papirliráról 86-ra.)

Olaszország kereskedelmi szerződést köt Franciaországgal, Cseh-Szlovákiával, Lengyelországgal és modus vivendi-t Spanyolországgal.

A *német* kereskedelmi mérleg 1922-ben 2 milliárd aranymárkával volt passzív.

Lengyelország mult évi kereskedelmi mérlege 30 millió aranyfrankkal aktív.

Valuta és devizaárfolyamok

A magyar devizaközpont jegyzései

A magyar devizaközpont devizajegyzéseiben beállott változások 1923. ápr. 15-től 1923. május 15-ig.

	1923. ápr. 30-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Wien	0·0725	0·0740	V. 1—V. 15	0·0640	IV. 16—IV. 20
Berlin	0·17½	0·21	IV. 16—IV. 17	0·11¼	V. 14
Prága	154	155½	V. 14	134	IV. 16—IV. 17
Belgrád	53½	55	V. 4—V. 14	45½	IV. 20
Szófia	38½	42	V. 14	34	IV. 16—IV 20
Budapest	—	—	—	—	—
Varsó	0·11	0·125	V. 4	0·096	IV. 23
Zürich	940	940	IV. 28—V. 15	815	IV. 16—IV. 19
London	24025	24175	V. 14	25850	IV. 16
Milánó	255	225	IV. 26—V. 15	221	IV. 18
Páris	350	351	V. 2	297	IV. 18—IV. 19
New-York	5185	5245	V. 11	4480	IV. 16
Amsterdam	2025	2047	V. 14	1753	IV. 16
Bru xelles	303	303	IV. 26—V. 2	256	IV. 18

Zürichi valutajegyzések.

A zürichi tőzsdei devizák árfolyamváltozása 1923. ápr. 15-től 1923. máj. 15-ig.

	1923. ápr. 30-iki árfolyam	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Berlin	0.0175	0.0261	IV. 16	0.0125	V. 14
Amsterdam	215.70	217.70	V. 11	214.¼	IV. 25
New-York	551½	557½	V. 11	548	IV. 25
London	2557	2576	IV. 17	2543	IV. 26
Páris	37.35	37.50	IV. 28	35.90	IV. 18
Milano	27.07½	27.37½	IV. 23	26.80	V. 26
Prága	16.38	16.54	V. 11	16.27½	IV. 26
Belgrád	5.67½	5.85	V. 7	5.55	IV. 23, IV. 24
Budapest	0.10¼	12	IV. 16—IV. 20	0.09½	IV. 26
Wien	0.0077¼	0.0078½	V. 4, 9, 11	0.0077	IV. 26, 27, 28
Bukarest	—	—	—	—	—
Varsó	0.017	0.030	IV. 16, 20	0.014	IV. 25
Szófia	4.10	4.45	V. 14	4.00	IV. 25
Bruxelles	—	—	—	—	—

Munkásügyek.

A m. kir. munkaközvetítő hivatal kimutatása a hatósági munkaközvetítők munkásságáról 1923. április havában összehasonlítva az előző hónap, illetőleg az előző év ugyanezen hónapjának eredményeivel:

Hatósági munkaközvetítők	I d ő		Nyilván-tartott		100 munka-helyre esett munkakereső	Közvetítések	100 munka-helyre esett közvetítés	Emelkedés		Csökkenés			
	év	hó	munka-keresők	munka-helyek				a munka-helyeknél	a munka-keresőknel	a közve-títésnél	a munka-helyeknél	a munka-keresőknel	a közve-títőknel
I. Budapest	1923. ápr.		4767	8261	173	2634	55.3						
	1923. márc.		4173	7633	183	2641	59.0	14.2	8.2	7.0	—	—	—
	1922. ápr.		6894	8411	122	3191	46.3	—	—	—	30.9	1.8	17.5
1. Debrecen	1923. „		343	404	118	153	44.6						
2. Győr	„ „		227	574	253	124	54.6						
3. Miskolc	„ „		564	645	114	268	47.5						
4. Pécs	„ „		703	553	79	199	28.3						
5. Sopron	„ „		374	403	107	109	29.1						
6. Szeged	„ „		1137	1402	123	610	53.7						
7. Szombathely	„ „		182	215	118	53	29.1						
II. Vidék	1923. ápr.		3530	4196	119	1516	42.9						
	1923. márc.		3395	4166	123	1489	43.9	40.0	0.7	1.8	—	—	—
	1922. ápr.		3395	3759	111	1261	37.1	40.0	11.6	20.2	—	—	—
III. Budapest és vidék együtt	1923. ápr.		8297	12457	150	4150	50.0						
	1923. márc.		7568	11799	156	3950	52.2	9.6	5.6	5.1	—	—	—
	1923. ápr.		10289	12170	118	4452	43.3	—	2.4	—	19.4	—	6.8

Ingyenes munkaközvetítés.

A Budapesti Hatósági Munkaközvetítő (VIII., József-utca 33. sz. Telefon: József 20—86) 1923. VI. hó 6-iki kimutatása szerint foglalkozást kaphat: 173 ipari szakmunkás, 125 betanult (gép) és gyári segédmunkás, 215 gyári és egyéb napszámos, 135 szolgáló, kocsis, — mezőgazdasági munkás és cseléd, 2 magántisztviselő, 3 kereskedelmi alkalmazott, 12 állandó, 37 kisegítő háztartási al-

kalmazott, 159 tanonc; foglalkozást keres: 1148 ipari szakmunkás, 321 betanult (gép) és gyári segédmunkás 33 gyári és egyéb napszámos, 134 szolga, kifutó, kocsis, 1 mezőgazdasági munkás és cseléd, 41 magántisztviselő, 82 kereskedelmi alkalmazott, 7 állandó, 166 kisegítő háztartási alkalmazott, 18 tanoncz.

A budapesti értéktőzsde jegyzései

Néhány fontosabb értékpapir árfolyamváltozásai 1922. ápr. 15-től május 15-ig

	1922. ápr. 30-iki legmag. árf.	legmagasabb árfolyam	ennek időpontja	legalacsonyabb árfolyam	ennek időpontja
Magyar Hitel	46.000	50.000	IV. 26	35.000	IV. 19
Salgó	149.500	160.000	IV. 19	98.000	V. 15
Rimamurányi	27.500	35.000	V. 8	25.400	IV. 20
Ganz-Danubius	1.850.000	1.850.000	IV. 30	2.700.000	V. 11
Ganz-villamos	285.000	320.000	V. 8—11	245.000	V. 14
Köszén	350.000	384.000	IV. 26	312.000	IV. 4
Izzó	93.000	105.000	IV. 27	70.000	IV. 19
Cukor	510.000	565.000	IV. 27	460.000	V. 7

A budapesti árutőzsde jegyzései

Gabonaneműek árfolyamváltozásai 1923. április 15-től május 15-ig.

	1923. ápr. 30-iki árfolyam	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Buza	26.750	28.500	IV. 24, 26	22.250	IV. 16
Rozs	17.000	18.000	V. 5, 7	14.300	IV. 16, 17
Árpa	16.000	16.500	V. 1	11.500	IV. 16
Zab	17.000	18.750	V. 7, 8	14.800	IV. 16, 21
Tengeri	17.000	17.000	IV. 30 V. 1	11.000	IV. 16

Indexszámítások.

Magyarország.

Kiindulási alap: 1913—14. évi árak = 100.

Dálnoki-Kováts Jenő számítása szerint:

	1923. III. 31.	IV. 30.
Élelmiszerek	58.192	79.870
Ruházat	87.718	105.608
Lakbér	611	611
Fűtés, világítás	43.266	85.200
Vegyés kiadások	44.430	58.389
Mérlegelt átlag:	48.516	63.960
Arany koronában:	1923. III. 31.	IV. 30.
Élelmiszerek	69.8	81.9
Ruházat	105.3	108.2
Lakbér	0.7	0.6
Fűtés, világítás	51.9	87.3
Vegyés kiadások	53.3	59.8
Mérlegelt átlag:	58.2	65.6

A Pester Lloyd számítása szerint:

Drágulás április folyamán papir koronában	31.8%	
Drágulás április folyamán arany koronában	12.7%	
Olesőbbodás 1913. óta arany koronában	34.4%	
	1923. III. 31.	IV. 30.
Nyers átlag	66.038	84.667

A Szakszervezeti Értesítő számítása szerint:

	1923. III. 31.	IV. 30.
Mérlegelt átlag:	54.400	69.831
Drágulás április folyamán	28.4%	

A német nagykereskedelem indexszámainak alakulása 1923. március havában.

Árucsoport	(1913 = 1)		A következő mérőnapokon:		
	Havi átlag		1923.		
	1923.				
	jan.	febr.	márc. 5.	márc. 15.	márc. 24.
1. Gabona és burgonya	2.085.5	3.813.9	3.014.2	2.532.4	2.631.1
2. Zsir, cukor, hus és hal	2.642.3	4.810.2	4.965.8	4.492.0	4.749.7
3. Gyarmatáru, komló	4.593.3	7.580.5	5.794.3	5.501.8	5.147.4
4. Nyers- és kikész. bőrök	5.130.5	7.547.8	5.499.1	5.158.7	5.030.0
5. Textilárúk	5.319.6	11.078.9	9.018.1	8.291.4	8.444.5
6. Fémek és petroleum	4.051.0	7.385.3	6.354.9	5.989.2	6.033.9
7. Szén és vas	2.831.1	7.287.5	7.987.4	7.987.4	7.987.4
Élelmicikkek (18)	2.389.9	4.308.4	3.662.0	3.195.3	3.299.4
Ipari cikkek (20)	3.522.9	7.971.0	7.845.6	7.656.7	7.683.5
Belföldi cikkek (16)	2.390.1	4.942.4	4.725.4	4.376.4	4.477.1
Behozatali cikkek (22)	4.758.3	8.796.4	7.092.7	6.617.9	6.577.5
Végindexszám (38)	2.784.8	5.584.7	5.119.9	4.750.0	4.827.2

Th. L.

A MAGYAR KÖZGAZDASÁGI TÁRSASÁG
A MATLEKOVITS SÁNDOR-ALAPBÓL

PÁLYÁZATOT

hirdet a következő kérdés megoldására:

Az állami üzemek fenntartandók-e Magyarországon?

Állami üzemek alatt a magyar állami költségvetésben az egyes tárcák keretében kimutatott következő üzemek értendők: m. kir. államvasutak, m. kir. vasgyárak, posta, távirda és távbeszélő, postatakarékpénztár, továbbá az állami erdőgazdasági birtokok, az állami mezőgazdasági birtokok, a selyemtenyésztés, végül az állami kőszénbányászat.

A kérdés a hazai viszonyokra való tekintettel tárgyalandó, de kívánatos, hogy a pályázó a külföldi idevágó viszonyokra is tekintettel legyen.

Jutalma a Magyar Közgazdasági Társaság Matlekovits Sándor alapjából 15 mm. buza értékének megfelelő korona, a budapesti tőzsdén jegyzett buzaár alapján számítva.

Határnap 1923 december 31.

A pályadij csak abszolút becsű műnek adatik ki. A jutalmazott munka kiadásának joga a szerzőé; azonban, ha jogával nem kíván élni, úgy a kiadás joga a Magyar Közgazdasági Társaságra száll.

A pályamű lehetőleg 5 (öt) nyomtatott ívre terjedjen.

PÁLYÁZATI SZABÁLYOK:

1. A pályamunkák a fent kitett határnapig a „Magyar Közgazdasági Társaság Elnökségéhez” küldendő; a határnapon túl semminemű ilyen pályamunka el nem fogadtatik.

2. A pályaműnek külső borítékára feltűnő helyen, ugyszintén a jeligés levélre is ráírandó, hogy a Matlekovits Sándor-féle pályázatra beküldött munka.

3. A pályamű idegen kézzel, lehetőleg géppel, tisztán és olvashatóan írva, lapszámozva, kötve legyen.

4. A szerző nevét, polgári állását és lakhelyét tartalmazó pecsétetes levélen ugyanaz a jelige álljon, mint a pályamű homlokán.

A magyar államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzete.

A Magyar Közgazdasági Társaság tanácskozmánya.

Elnök: **Matlekovits Sándor.**

Első nap 1923 május hó 23-án.

Elnök: A magyar államvasutak ügye és sorsa közgazdasági társaságunkban ismételten szóba került. Már midőn 1920 május havában Magyarország pénzügyeiről tanácskoztunk, utalás történt arra, hogy pénzügyeink helyzetében a magyar államvasutak Csonkamagyarországon nem képeznek előnyös tényezőt és a közvélemény elé vettetett az a kérdés, nem volna-e előnyös a vasutak eladása vagy bérbeadása által az ország pénzügyi helyzetén segíteni. A megpedzett kérdést mindazonáltal tüzetesen nem tárgyaljuk. Időközben egyik buzgó tagtársunk, Neumann Károly tüzetes előadásokban két ízben is foglalkozott a külföldi vasutak ügyeinek ismertetésével és ez alkalommal a magyar államvasutak ellen ismételten felhangzó panaszokkal szemben utalt arra a képre, melyet a külföldi vasutakról vázolt és azt mondja: „ha valaki ezt a képet összehasonlitja hazai viszonyainkkal, mindenestre igazságosabban fogja megítélni saját vasutaink helyzetét, mintha afelett csupán sanyaru közgazdasági helyzetünk lehangoló lelki hatása alatt akar ítéletet mondani.“

Pedig ha visszapillantunk közgazdasági életünk fejlődésére, a magyar államvasutak működése gazdasági jólétünknek egyik kiemagasodó tényezője gyanánt szerepel. Nemcsak mint fuvarozó vállalat, hanem mint állandó jövedelmező forrás, tehát mint pénzügyeink egyik fontos tényezője, de kivált mint közgazdasági hatalmi eszköz nagy szerep jutott az állami vasutaknak. Ezek a vasutak szolgáltak arra, hogy óriási gabonatermésünk mint első elég korán megjelenhetett a világpiacon. Ezek a vasutak állami háztartásunknak nagyobb tiszta jövedelemmel szolgáltak, mint amennyit a föld és házadók együtt szolgáltattak. Ezek a vasutak a vámpolitikának Magyarország ellen irányzott támadásaival szemben tarifapolitikájukkal kellő védelmet nyújtottak; ezek a vasutak kiviteli díjszabásaikkal tették lehetővé, hogy lisztünket, cukrunkat, árpánkat és egyéb nagyjelentőségű terményeinket a világpiacon elhelyezhettük. Ezek a vasutak erős

tényezői voltak a kormány iparfejlesztési akciójának. Mint milliókra rugó anyagok és gyártmányok fogyasztója, az államvasutak szolgál-rugó anyagok és gyártmányok fogyasztója, az államvasutak útján próbálta ki a kormány, lehet-e közszállítások útján a magyar ipart fejleszteni és csak miután ennek lehetőségét az államvasutak gyakorlatban igazolták, hozta a törvényhozás a közszállításokról szóló törvényt. Az iparvállalatok egész serege ennek a törvénynek és az államvasutaknak köszöni felvirágozását.

Mindezek a kedvező jelenségek ma a múltéi. Ma az államvasutak pénzügyi állapota nem aktív, hanem passzív tényező az államháztartásban; ma az államvasutak tarifapolitikája közgazdasági ágainknál csak panaszra ad okot; ma az államvasutak mint fogyasztó az árak drágításában teszi magát érezhetővé.

Pénzügyeink és közgazdaságunk megköveteli, hogy ma tüzetesen foglalkozzunk az államvasutak kérdésével. Hogy ezt azonban kellő tárgyilagossággal tehesük, szükséges államvasutaink mai gazdasági állapotát ismerni. Maga az államvasutak elnöke Kelety Dénes államtitkár volt oly szíves, hogy az államvasutak mai gazdasági helyzetét előterjessze, ebbeli előzékenységét társaságunk nevében megköszönöm és fölkérem, szíveskedjék előadását megtartani.

Kelety Dénes: Matlekovits Sándor ur öccellenciája mint a Közgazdasági Társaság elnöke vetette fel azt az eszmét, hogy a magyar királyi államvasutak pénzügyi és gazdasági helyzete a társaságban képviselt hivatott szakférfiak előtt megismertessék.

E megtisztelő felhívásnak iparkodom megfelelni a jelen kis tanulmány előadásával.

Bizonyos, hogy a békében szokásos évi költségvetések közzétételének elmaradása következtében közel négy esztendeje csak olyankor terelődött a közfigyelem az államvasutak felé, amikor a folyton súlyosbodó gazdasági helyzet nyomasztó sulya alatt a kormány a tarifa emelések igen kevésbé népszerű eszközehez volt kénytelen folyamodni.

Az ilyen alkalmakkor összefoglalt pénzügyi helyzet ismertetésén felül részletesebb áttekintést a közönség az államvasutak gazdálkodására nem is igen szerezhetett.

Az államvasutak igazgatósága legutóbbi négy esztendő folyamán, az egyetlen 19—20 évet kivéve, mely a forradalmak, a bolsevizmus és az oláh harácsolástól elpusztított államvasutakra nézve a kaosztól való kibontakozást jelentette a költségelőirányzatokat mindannyiszor elkészítette, de az e részben kapott utasítások folytán általában csak olyan időben, midőn azok már a kész tények megállapítását tartalmazták, mintsem hogy a gazdálkodás irányát szabhatták volna meg.

Ezek a költségelőirányzatok a békében is az állami költségvetéssel együtt voltak előterjesztve s ez utóbbiak elmaradása okozta, hogy az államvasuti költségvetések sem kerülhettek a nyilvánosság elé.

A most folyó 22—23-ik évre a költségvetés már a múlt év július havában összeállított, de a rohamosan romló közgazdasági viszonyok s valutánk hanyatlása következtében többszöri átdolgozás után 0.23-as korona jegyzés mellett végül is csak december hó folyamán ke-

rült előterjesztésre és az állami költségvetéssel együtt ez év március havában került kinyomatva a pénzügyminiszter expozéja kíséretében a nemzetgyűlés elé.

De ez a költségvetés is tulajdonképen csak az elkészítés időpontjában volt reális, mert azóta a korona külföldi értékelése 0.23-ról 0.10 $\frac{1}{4}$ -re csökkent és ebből folyólag, valamint egyéb minden rendű és rangu tényező közrehatásának összműködése következtében a kiadások oly rohamos emelkedése következett be, hogy azok a keretek, amelyek ebben a költségvetésben megállapítottak, már a benyújtás pillanatában is többszörösen túl voltak lépve.

Még sokkal jobban eltér tehát az államvasutak mai pénzügyi helyzete attól, mint amelyek között a költségvetés annak idején összeállított.

Ez a költségvetés mindamellett az elkészítés pillanatában reális volt s abban az államvasutak üzemi bevételei 33.23 milliárddal voltak előirányozva, amely összeghez, ha a pénzügyi tárca költségvetésében szereplő, de a vasuti menet és fuvardíjakkal együtt beszédett vasuti és szállítási adóból előirányzott 10.54 milliárdot hozzáadjuk, körülbelül egyensúlyozta a rendes kiadások címén kilátásba vett 43.71 milliárd koronát.

Mint novum ebben a költségvetésben jutott először kifejezésre az az elv, hogy az államvasut mint üzem, minden kiadása fedezéséről önmaga tartozik gondoskodni s ezen elv érvényesítését jelenti, hogy a pénzügyminiszter ur az államvasutakba fektetett tőke megszerzése céljából annakidején felvett kölcsönöknek kamatszükségletét, mely a békebeli költségvetésekben mindig a pénzügyi tárca költségvetésénél szerepelt, valorizálva 5.993, tehát kerek 6 milliárddal az államvasuti költségvetésbe állította be, ami természetesen az államvasut üzleti eredményét is ugyanannyival leszállítja.

Ezenfelül a költségvetésben 16.288 milliárd koronával volt előirányozva az újabb beruházásokra fordítandó költség, amely azonban minthogy a beruházások már természetükből következőleg a vagyongyűjtés fogalmával birnak s korábban is nem a rendes bevételekből, hanem vagy az állam kölcsön-műveleteiből, vagy egyéb bevételeiből voltak fedezve; ez a 16.3 milliárd az államvasuti mérleg elbírálásánál külön tehertételként nem jöhet figyelembe annál kevésbé, mert időközben olyan kormányintézkedés történt, hogy az államvasutak a beruházásokra fordított összegeket — mindenkor pénzügyminiszteri engedéllyel — a Pénzügyi Központtól veszi fel kölcsönként s annak kamatoztatásáról az üzleti számlában tartozik gondoskodni.

Ezeket nem tekintve, a kinyomtatott költségvetés 33.3 milliárd korona valódi tiszta bevétellel szemben tényleg 10 milliárddal több vasuti kiadást és 16 milliárdnyi beruházást tartalmazván, 26 milliárd deficitet mutat. Minthogy a költségvetés összeállítása óta a viszonyok a vasut hátrányára lényegesen megváltoztak, ennek a költségvetésnek további részletezése nem nyujtaná az államvasutak mai gazdasági és pénzügyi helyzetének igazi képét s ezért a költségvetésektől függetlenül iparkodom megrajzolni az államvasutak utolsó négy évi viszontagságos gazdasági és pénzügyi helyzetének mai állapotát.

Az államvasutak üzleti kezelése a forradalom óta állandóan deficittel jár, de ez nem elszigetelt és Magyarországra szorított jelenség, hanem a legyőzött országokon kívül, a jobb valutájú és győztes országokban is Europa szerte majdnem kivétel nélkül mutatkozó jelenség. Ennek általános oka a termelési eszközöknek és gazdasági javaknak a hosszas háboru alatt történt megsemmisülése s e javak mielőbbi pótlása helyett a munkaidő megrövidítése folytán megcsökkent termelés s az ennek nyomában fellépő anyagárak rohamos emelkedése, amit azután csak fokoz nálunk a korona állandó érték hanyatlása s az ország megcsonkításának következményeképp külkereskedelmi mérlegünk passzivitása.

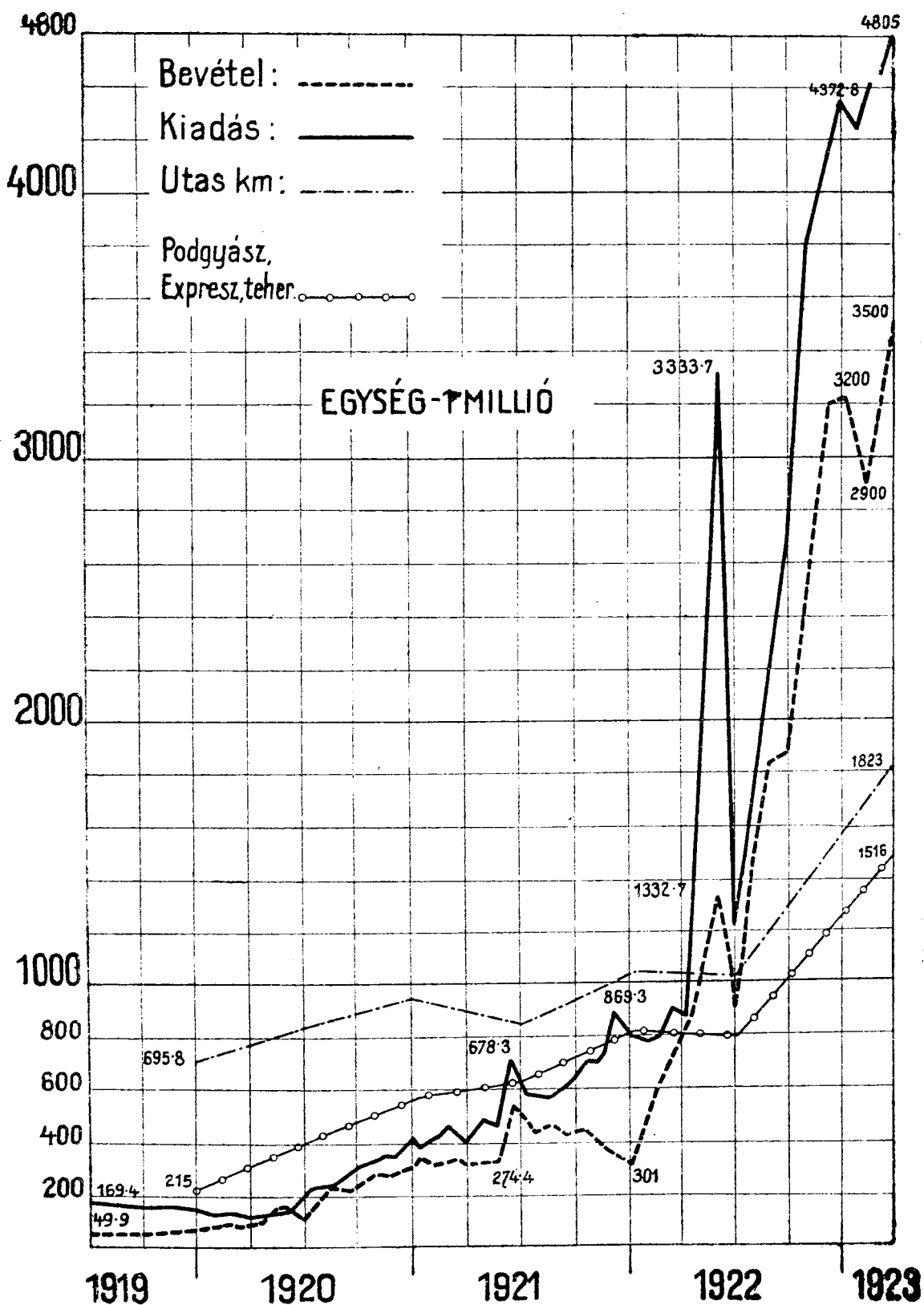
Hogy tehát az államvasutak pénzügyi helyzetéről megfelelő áttekintést lehessen adni, egy-egy kiragadott budget év év költségvetési előirányzat ismertetése helyett a legutóbbi negyedfél esztendő összeredményeit állítottam össze, mert csak ebből ítélhető meg, hogy milyen anyagi eszközökkel, jobban mondva az állam részéről hozott mekkora áldozatokkal lehetett a vasutakat rendeltetésszerű forgalomképes állapotába félig-meddig visszahelyezni, mert hiszen arra talán mindenki emlékszik még, hogy a forradalmak és az oláh megszállás után a mindenéből kifosztott vasutat rendszeres közlekedési eszköznek nevezni is alig lehetett.

Az 1. számú táblázat mutatja az 1919 július 1. óta az államvasutak bevételeinek és kiadásainak alakulását és mint ebből látható, egyetlen egy rövid hónapot kivéve, az üzleti kiadások mindenütt jóval meghaladják a bevételeket. Az 1922. év júniusában pedig különösen óriási mértékben meghaladják a vasuti bevételeket, értve alattuk a vasuti és szállítási adó nélkül tisztán a személyszállításból és fuvardíjakból eredő összegeket. A kiadások felszökésének 1922 júniusában az a magyarázata, hogy a budgetnek ebben az utolsó hónapjában kerülték első ízben elszámolásra a vasuti kölcsönök kamatoztatására szükséges összegek, ami erre a hónapra egymagában 1.9 milliárddal növelte a kiadásokat. Látható továbbá ebből az ábrából, mint azt különben mindenki saját háztartásában is élénken érezhette, hogy a kiadások 1922 novembertől indultak rohamos emelkedésnek, mert a közszükségleti cikkek és üzemi anyagok drágulása inentől kezdve öltött minden várakozást felülmuló emelkedést, amelynek visszahatásaként azután a személyzeti járandóságokat és a munkabéreket is a még elviselhető létminimum határáig emelni kellett. E két tényezőnek összehatása mutatkozik a kiadásokat ábrázoló görbe meredek emelkedésében.

BEVÉTELEK ÉS KIADÁSOK

valamint

Utás, km., podgyász, expresz és teher tonna km.



Számokban kifejezve az üzleti hiány az 1919—1920. számadási évben 0.729 milliárdot, az 1920—21. évben 1.06 milliárdot, az 1921—22-iki évben 4.98 milliárdot és az 1922 júliustól 1923 február hó végéig eltelt 8 hónap alatt 9.076 milliárdot tett. *E negyedfél év alatt tehát az államvasut összes deficitje 15.845 milliárdot tett ki.* Hozzáadva ehhez a negyedfél év beruházásainak összegét, melyből a megelőző három évre csak 1.2, a jelen csonka évre 3.2, összesen tehát 4.45 milliárd esik: *az államvasutak összesen 20.3 milliárddal adtak ki többet a negyedfél év alatt, mint amennyire a vasuti üzemből eredő bevételek fedezetet adtak.* — Mint a multban az államvasutak feleslege közvetlenül az állampénztárba szolgáltatott be, úgy most ezt a hiányt is az állampénztárnak kellett volna fedezni.

Ezzel szemben az államvasutak e negyedfél év alatt a pénzügyi kincstártól ellátmányként — a beszállítások levonásával és az elszámolás útján kiegyenlített tételeket beleértve, — 4.50 milliárdot kaptak. A személyzet természetbeni ellátásának költségeit azonban a pénzügyminisztérium eddig az államvasutaktól még nem követelte be, e cimen tehát az államvasutak egyelőre 10.38 milliárd költségtől mentesült. Ha ezt a két tételt vagyis 14.88 milliárdot, a fentebb kimutatott deficitből, vagyis 20.3 milliárdból levonjuk, még mindig fedezetlenül marad 5.42 milliárd, amelynek fedezésére az államvasutak a fuvardijakkal beszedett vasuti adókat és vámdijakat tartotta vissza. Ezek összege e negyedfél év alatt 11.21 milliárd volt, vagyis a fentebbi szükségleten felül 5.79 milliárddal többet tartott vissza, mint amennyi az üzemből és beruházásokból származó deficit fedezésére elegendő lett volna.

Ezen 5.79 milliárd sorsának taglalása azután már átvezet az üzemi számla tárgyalásáról az államvasutak pénz kezelési helyzetének megvilágítására.

A magyar királyi államvasutak forgótökéjét ugyanis a szóbanlevő időszakban éppen úgy emelni kellett, mint ahogy ennek szükségessége minden magánvállalatnál és magánüzemnél is beállott annak következtében, hogy a korona nagy mértékben elértéktelenedett. A magy. kir. államvasutak pénzkészlete a szóbanlevő időszakban 5.35 milliárddal emelkedett, minthogy pedig anyagkészleteiből 1919 nyarán jóformán teljesen ki volt fosztva; részben kiegészítés céljából, részben pedig azért, mert az anyagok beszerzési költsége rendkívüli módon emelkedett, összesen 9.21 milliárdot volt kénytelen anyagkészletének kiegészítésére fordítani. Ha ezenkívül még figyelembe vesszük, hogy ugyanezen időszak alatt az államvasuti gépgyárnak is 0.73 milliárdot kellett a sajátjából a gyár forgótökéjének kiegészítésére átengedni: összesen 15.29 milliárdot tett ki az az összeg, amire az államvasutaknak szüksége volt, hogy üzemüket folytathassák. Ha ebből az összegből levonjuk a fentebb említett, az állampénztárnak be nem szolgáltatott 5.79 milliárdot, 9.50 milliárd az az összeg, amelynek fedezéséről más módon kellett volna gondoskodni. Ez azonban nem történt meg és hogy ennek dacára az államvasutak fizetési kötelezettségeinek teljesítésében eddig fennakadás nem állott be, azt annak a körülménynek kell tulajdonítani, hogy nagy összegű tartozásokat — nem az államvasutak hibájából — csak vontatottan és késedelmesen lehet kiegyenlíteni.

Az államvasutaknak az idegen vasutakkal való forgalmából eredő leszámolásai tudvalevőleg csak három hónap múlva készülnek el és a negyedik hónap folyamán történik azután az egyenlegező helyek közvetítésével a kiegyenlítés. Az e címen az államvasutak által fizetendő összegek, amelyek a szomszéd államok magas díjszabásai folytán rendkívül nagyok, főként a deviza-beszerzések nehézségei és késedelmei miatt, az utolsó három hónap óta csak nagyon kis részben voltak kiegyenlíthetők, úgy hogy e címen egymagában ez év első három hónapjában a tartozásunk kerek 5 milliárdra emelkedett. Egyéb idegen felekkel és hivatalokkal szemben fennálló tartozások címén az államvasutak még mintegy négy milliárddal tartoznak, úgy hogy a fentebbiekben kimutatott 9.50 milliárd egyelőre ezen ki nem egyenlített összegekből fedeztetett. E 9.5 milliárd tartozás ellenértéke azonban a kimutatott anyag és pénztári készletekben jut kifejezésre.

Jól tudom, hogy első hallásra a milliárdok ezen összegezése, egyeztetése és az eredmény egyszeri közlése nem tud összefüggő tiszta képet adni az államvasut negyedfél évi gazdálkodásáról.

Minden részletezés mellőzésével tehát csak azt ismétlem itt meg, hogy az államvasutnak ez időszak alatt 15.8 milliárddal több üzleti kiadása volt, mint amennyit a bevételeiből fedezni tudott s ezenkívül beruházásokra 4.45 milliárdot fordított.

Ezen 20.3 milliárd fedezésére kapott az állampénztárból 4.5 milliárdot, s az így még hiányzó 15.8 milliárd fedezésére vasuti adó és vámdíj, meg a személyzet élelmezése címén 21.6 milliárdot nem fizetett be az állampénztárba.

A 21.5 és 15.8 milliárd közötti különbözetet pedig, vagyis kerek 5.7 milliárdot forgótőkájének kiegészítésére fordított s ezenfelül 9.5 milliárdra van szüksége függő tartozásainak kiegyenlítésére.

Az előadottakból világosan kitűnik, hogy az államvasutaknak avégből, hogy üzemüket folytathassák, forgótőkájük jelentékeny kiegészítésére van szüksége, mert amennyiben kötelezettségének nem fog tudni megfelelni, nemcsak az anyagszállítás fog fennakadást szenvedni, hanem féltő, hogy a szomszéd államokkal nagynehezen létesített egyezmények alapján bevezetett átutalási eljárás a hitelezők részéről be fog szüntettetni, ami a szállító közönség nagymértékű károsodására vezetne, miután akkor, a határról-határra való elszámolás nehézkes rendszeréhez kellene újból visszatérni.

De az adott helyzet is nem kevésbé súlyos következményekkel jár az államvasutakra nézve, mert a hónapokon át ki nem egyenlített külföldi értékről szóló tartozások hónapokon át való halogatása alatt olyan árfolyamváltozások állottak elő, hogy egymagában ez év első három hónapjára *csak a cseh vasutakkal szemben 2.3 milliárd korona valutáris veszteség állott elő*, amelyre pedig *az államvasutaknak sem a költségvetésben sem másutt fedezete nincs és akkora összeg, amely majdnem eléri egy havi összbevételét.*

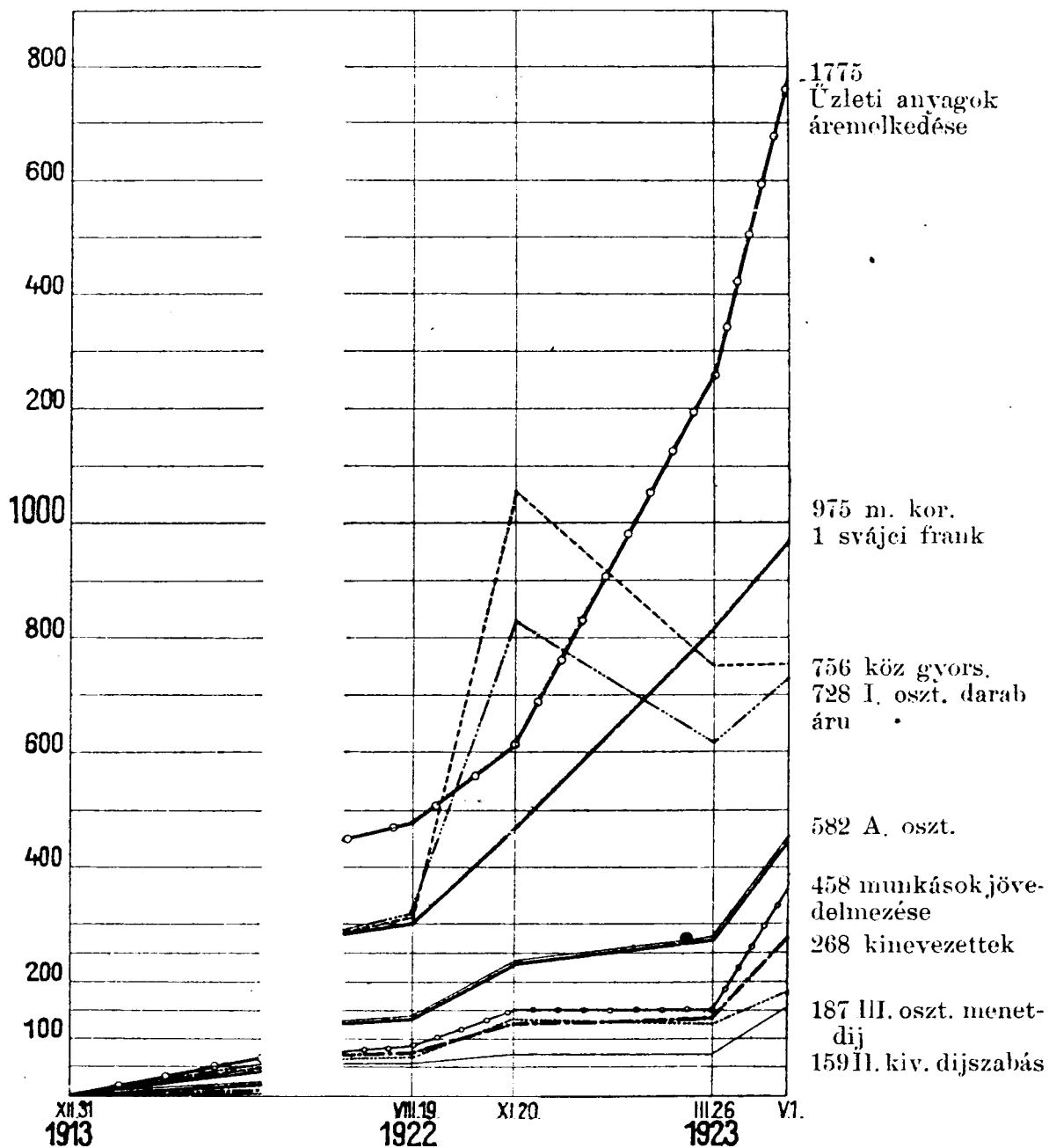
Mint az 1. számú táblázaton látható, az utaskilométerek és a fizető tonnakilométerek száma 1920-tól kezdve állandó emelkedést mutat és az utaskilométer 1920 január elsejei 696 millióról 1923 április 1-re 1823 millióra emelkedett. ugyanezen idő alatt a teher-

forgalom 215 millió fizető tonnakilométerről 1516 millió tonnakilométerre szaporodott. Az emelkedő görbe egyes törés pontjait a negyedévi összegek határozzák meg, kivéve az utolsó szakaszt, ahol kilenc hónap összesített eredményei vannak felrakva.

Ez annak a jele, hogy a vasut gazdálkodása ebben a tekintetben a forgalom természetes fejlődése elé gátat nem vetett.

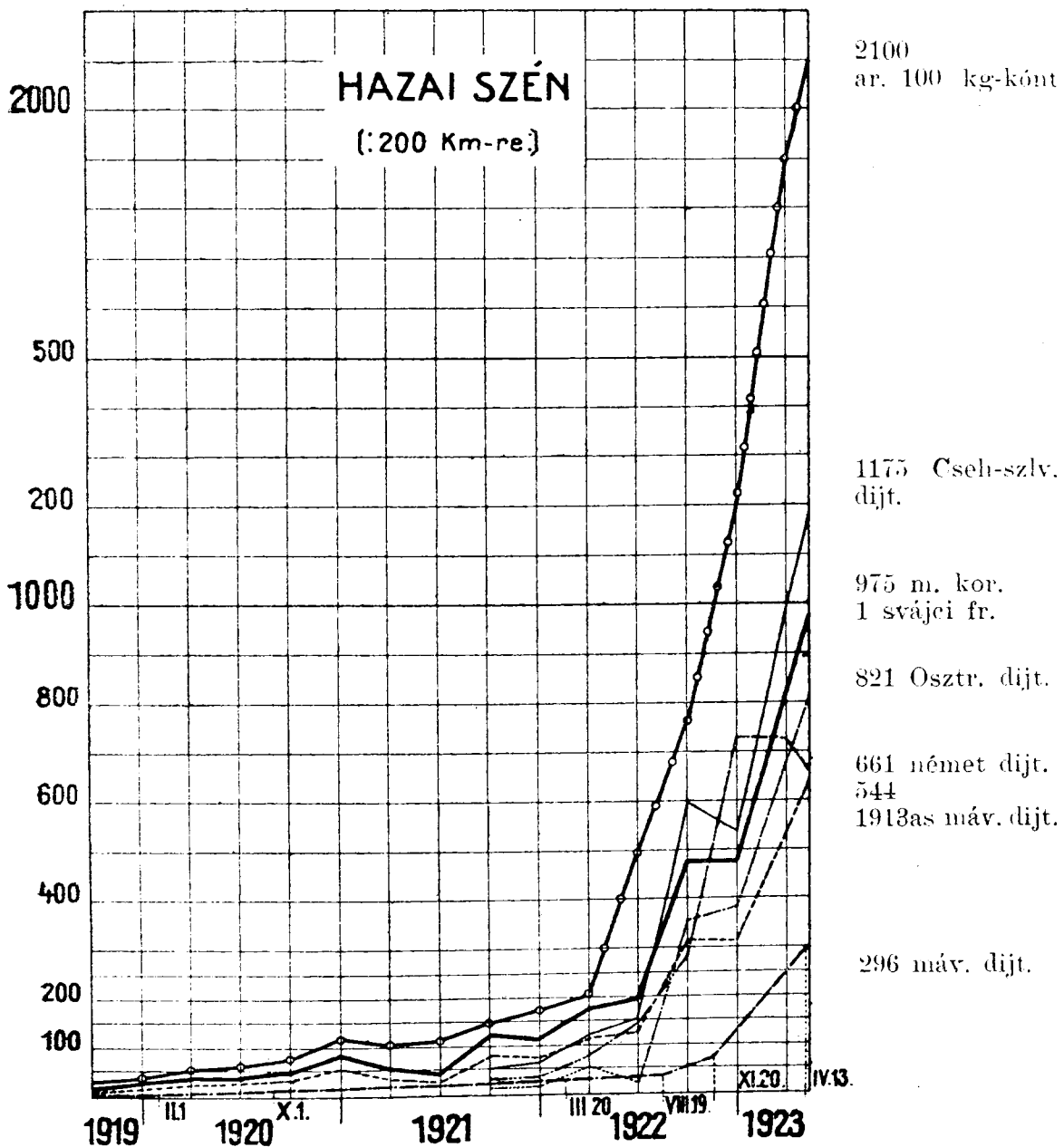
Hogy ennek ellenére az államvasuti üzlet és a vasut pénzkezelése ilyen szomorú képet mutat, annak okait kívánom megvilágítani az alábbiakban, rámutatva egyúttal arra is, hogy milyen eszközökkel és milyen feltételek között lenne a kibontakozás útja megtalálható.

A M.Á.V. DIJSZABÁSOK, valamint a vasuti ÜZEMI ANYAGOK költségeinek EMELKEDÉSE



A 2. számú táblán fel van tüntetve a svájci frank áremelkedése koronákban nem azért, mintha akár a munkabérek, akár az anyagárak bármi tekintetben is igazodtak volna ehhez az aranyparitáshoz, hanem csak azért, hogy egy értékmérőhöz lehessen viszonyítani azokat a vonalakat, amelyek az anyag drágulás, személyzeti költség emelkedés és tarifa között való összefüggéseket mutatják. A nullkörös vastag vonal az üzemi anyagok átlagos áremelkedését tünteti fel, még pedig az államvasut háztartása szempontjából valóságos értékben, miután e görbe egyes pontjai mindenkor az egy-egy évi üzemhez szükséges összes anyagok s azok árainak a békebeli árakkal való egybevetéséből képezett sorozatok hányadosaként határozották meg.

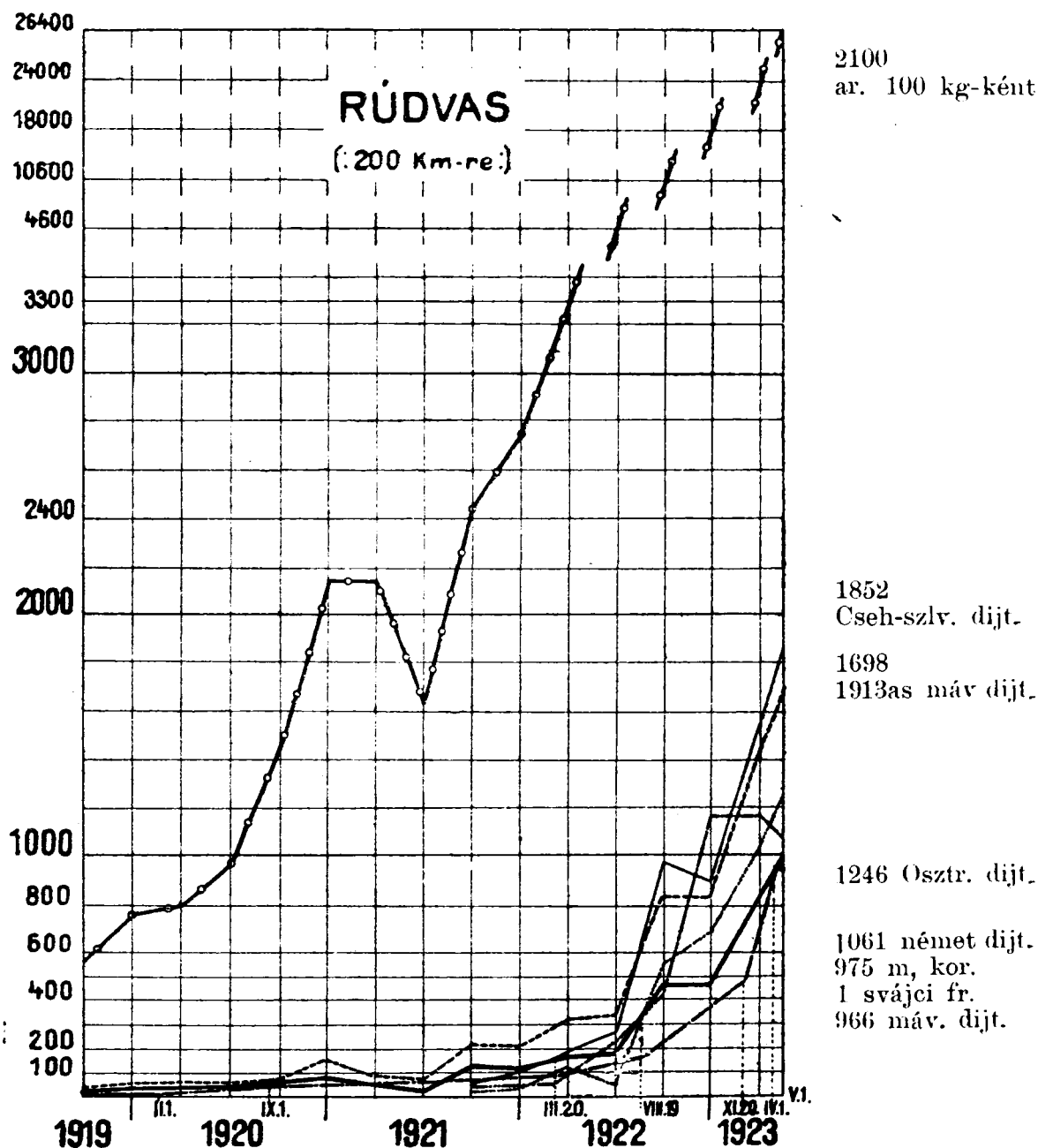
A szén, tüzifa, olajok, textil és vasanyagok általános áremelkedése eszerint a békéhez viszonyítva 1776-szoros, holott a svájci frank áremelkedése csak 975-szörös 10¼-es korona mellett. Ezzel szemben



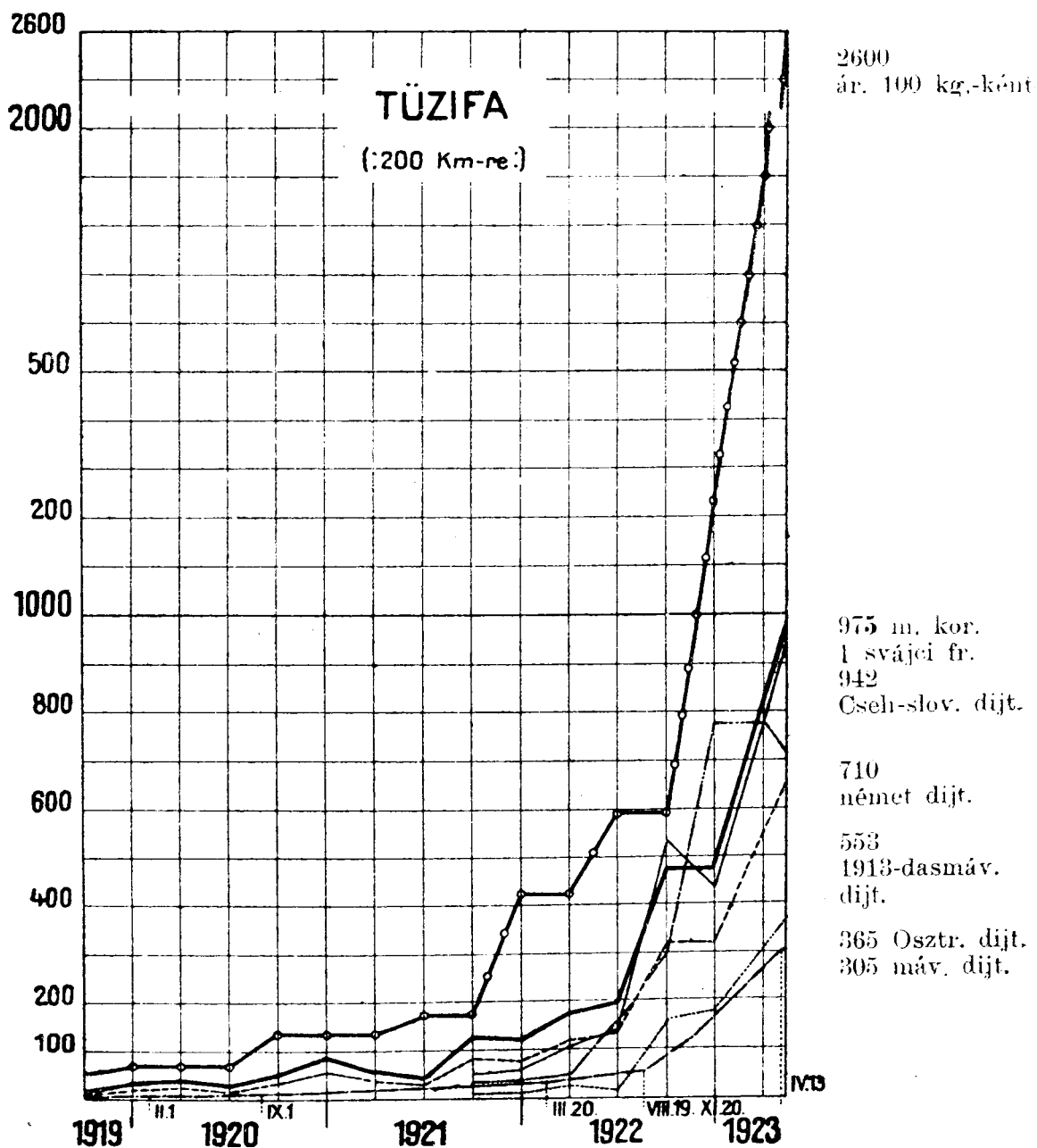
a. közönséges gyorsárú fuvardíj emelkedése május hó 1-én a békéhez viszonyítva 756-szoros, az I. oszt. darabárúé 728-szoros, a A) osztályé 582-szeres, a C) osztályé 374-szeres, a II. kivételes díjszabásé 159-szeres, a III. osztályu menetdíjé pedig csak 187-szeres. Azt a szemrehányást tehát, hogy az államvasut mértéktelenül drágít, ezek az adatok megcáfolják, sőt arra mutatnak, hogy az államvasut messze alatta maradt menet és fuvardíjával az általános drágulásnak és ebben már meg is van a magyarázat arra, hogy miért kell állandó deficitel küzdenie.

Nagyjából ugyanez a kép tárul elénk, ha az egyes áruosztályok helyett az egyes cikkek áralakulását és tarifális helyzetét vesszük vizsgálat alá.

A 3. számú táblán a teljes vastag vonalak megint a svájci franknak koronában kifejezett áremelkedését ábrázolják. A legelső, ered-

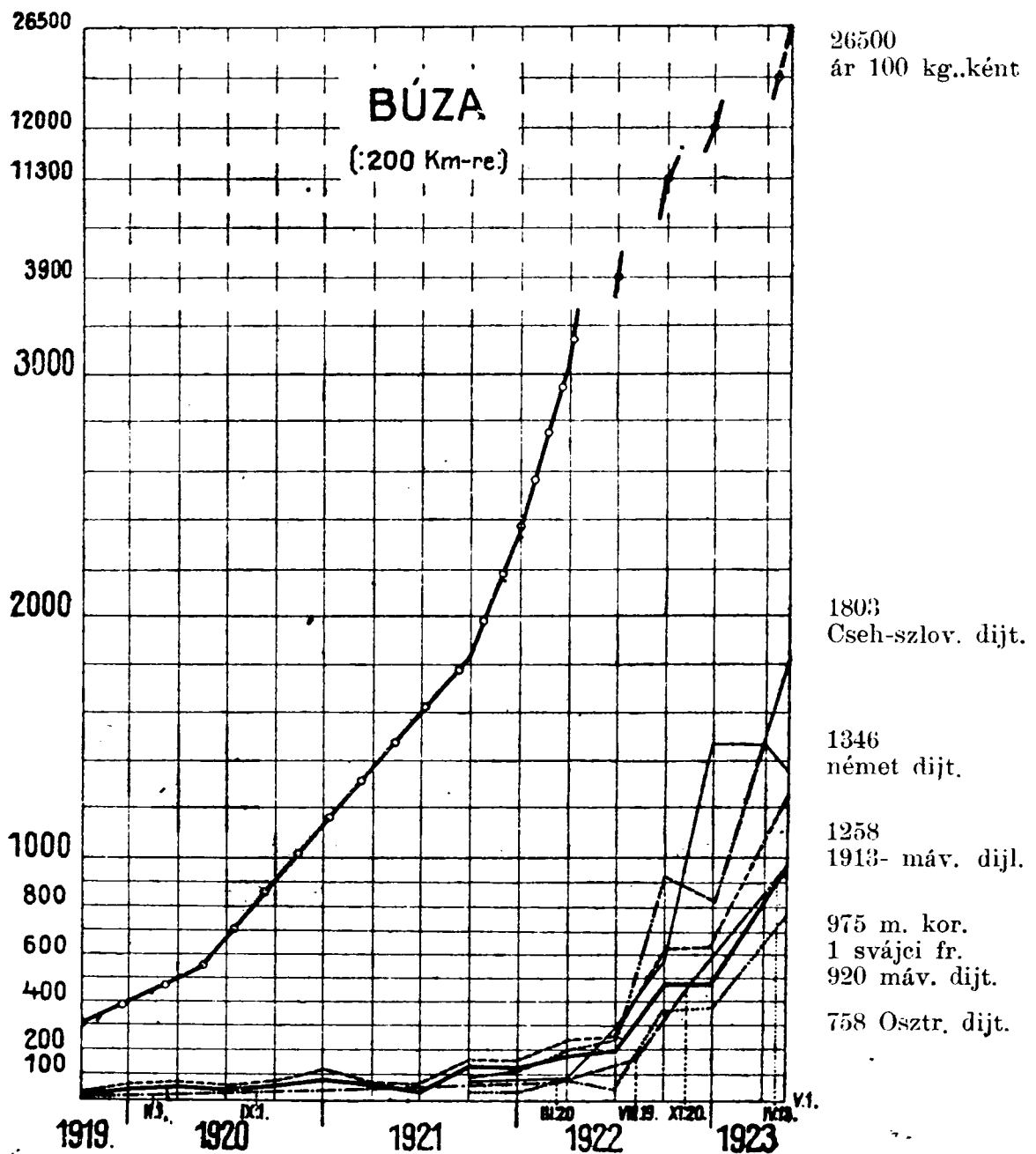


mény vonal a szénnek a díjtétele május 1-én 200 kilométer távolságra, ami 296 korona. A hárompontos eredmény vonal a szénnek a békebeli tarifáját ábrázolja aranyparitásban. Végül a nullkörös vastag vonal a salgótarjáni aknaszén áremelkedését mutatja, amelynek ára ma 2100 korona. Összehasonlításképpen fel van rakva a német, az osztrák és cseh-szlovák vasut szén díjtétele is, amiből világosan látható, hogy a magyar díjtétel nemcsak az említett környező államok díjszabásainak messze alatta áll, hanem a felét sem éri el a szén békebeli díjszabásának. Amikor tehát a szén fogyasztása egészen közvetlenül és teljes súlyával érvényesül az államvasutak üzemvitelében, ami ma kerek 2,5 milliárd kiadást jelent havonként, annak díjszabása messze alatta jár a békebeli aranyparitásos díjszabásnak, nem is tekintve azt, hogy az ára viszont az aranyparitásnak több mint kétszerezésére szökött fel.



Az ábrázolásnak ugyanezt a módját alkalmaztuk a 4. számú táblázaton, amely a rudvas áralakulását annak békebeli és mai tárfálását s a német, osztrák és cseh-szlovák díjtételekkel való összehasonlítást mutatja. A mai magyar díjtétel kerek 640 koronával alacsonyabb, mint a rudvas békebeli díjszabásának aranyparitása, holott a rudvas ára a békebelinek 1300-szorosát is meghaladja. Alatta marad a magyar díjtétel a német és osztrák díjszabásnak s kereken felével alacsonyabb a cseh-szlovák díjtételeknél.

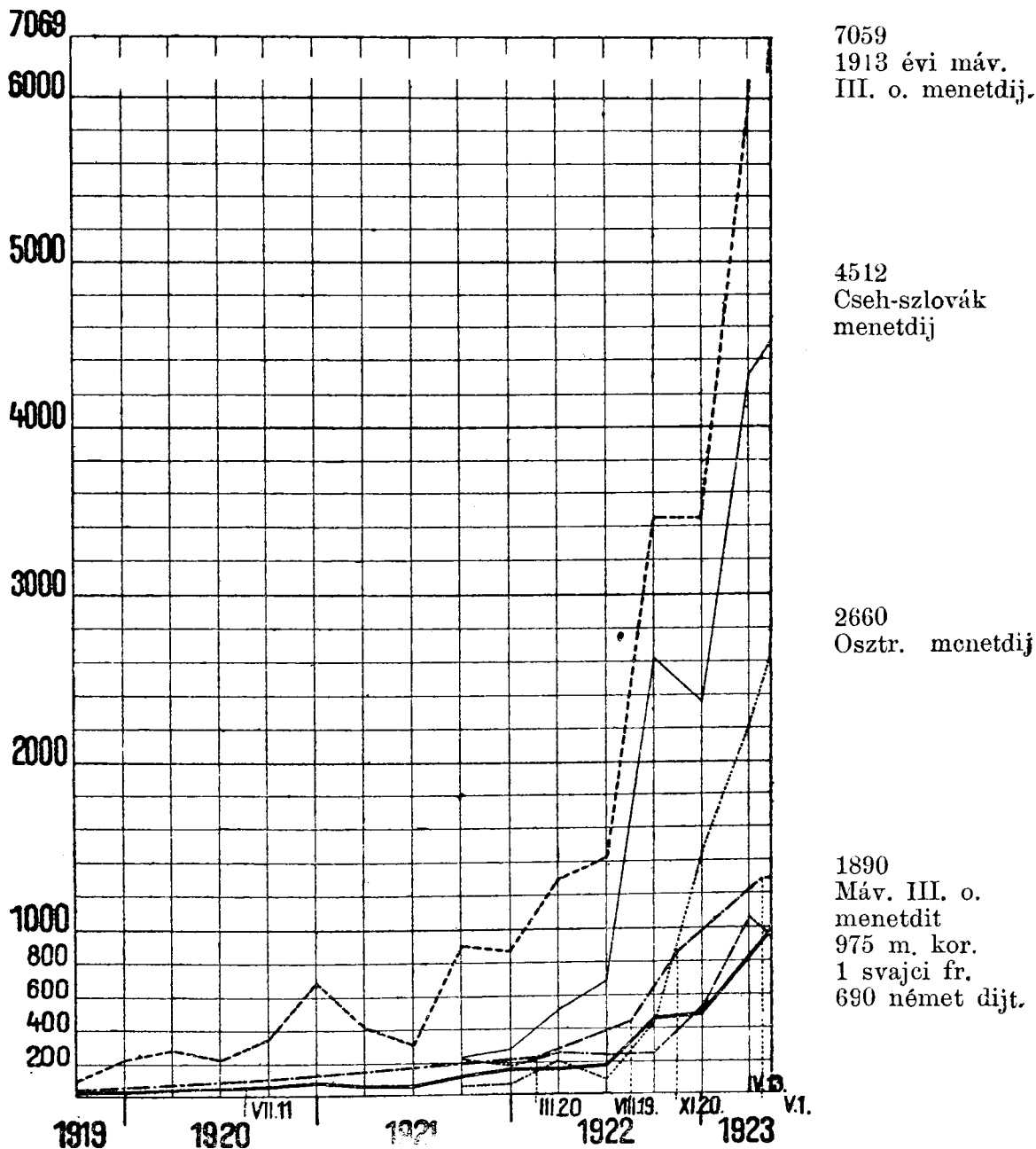
Az 5. számú táblázatban a tűzifára végeztük el ugyanezt a vizsgálatot s eszerint annak tarifája 303 K jóval a felével alul van a békebeli tarifa aranyparitásának, 653 koronának és megint alatta marad valamivel az osztrák tarifának, felénél is kevesebb a németnél s $\frac{1}{3}$ -ánál is alacsonyabb a cseh-szlovák díjtételnél. -



A vidék mai valutáját alkotó buza áralakulását és tarifális helyzetét a 6. számú táblázatban ugyanilyen vizsgálat alá vettük. 1919 október 1-én a buza ára 300 K volt s a gabona belföldi forgalmának felszabadítása idejében az 1920. évi termési év kezdetén 1920 szeptember 1-én a 800 koronás irányár volt mérvadó, melytől kezdve hatalmas szökésekkel indult felfelé és 1921 októberében 1830 K, 1922 januárjában 2375 K, 1922 áprilisában 3025 K, az idén áprilisban pedig 26.000 K és ettől kezdve egy 30.000 koronán felül ugró kilengés után ma 26.500 korona körül látszik egyelőre megállapodni. A 975-szörös aranyparitással szemben tehát a buza ára kerek 40%-kal drágult. Ugyan-

III. oszt. SZEMÉLYVONAT MENETDIJAI.

(200 km-re.)



akkor a mai díjtétel — 200 km.-re 920 korona — s így alatta jár az aranyparitásnak, de 283 K-val alacsonyabb az 1913-as díjtétel aranyértékben számított díjtételénél is. A magyar díjtétel itt valamivel magasabb mint az osztrák, 768 K helyett 920 K, de mélyen alatta van az 1346 K-ás német díjtételnek s kereken a fele az 1803 koronás cseh díjtételnek.

Végül a 7-ik táblán a III. osztályu személyvonat menetdíjai vannak feltüntetve 200 km. távolságra. Itt a legalacsonyabb a német 960 koronával, de a magyar 1290 koronás menetdíjának majdnem kétszerese az osztrák 2260 koronás és majdnem 4-szerese, 4572 K a cseh-szlovák menetdíj. A békebeli u. n. olcsó menetdíj aranyparitása viszont 7069 K, vagyis a III. osztályu menetdíj ma a békeparitás kb. egy ötödének színvonalán áll. Annak a kiméletnek, amelyet a menetdíjak emelésénél alkalmazni kellett, az a magyarázata, hogy a személyforgalom a díjemelésekkel szemben sokkal érzékenyebb mint az áruforgalom, mert a menetdíjak emelése az utast közvetlenül éri s a legtöbb esetben át nem háríthatók. A paritásos menetdíjemelés esetén tehát az utazóközönség oly mérvű megterhelése következhetnék be, amelyről az államvasutaknak — ellentétben az üzemszerűség elvével — közgazdasági és szociálpolitikai okokból eddig kénytelen volt lemondani.

Az eddig előadottakból és beigazolást nyert, hogy az áralakulás az aranyparitás és a menetdíjak, illetve árudíjtételek között a logikai összetartozandóságot ma már megtalálni nem lehet, nem pedig azért, mert az árak drágulása az aranyhoz képest világszerte észlelt jelenség.

Természetesen egészen más a drágulás arányszáma a jó valutájú országokban, ahol ipar, kereskedelem és mezőgazdaság aranyvalutájában biztos mérőeszköz felett rendelkezik az árucikk és termékek árának kiszámításánál, mint nálunk, *ahol a folyton hanyatló valuta további értékesése is már mindig előre eszkomptálva jut kifejezésre az egyes cikkek és termékek áraiban.*

Épen ezért egészen hibás következtetésekre vezet, ha valaki valamely árucikk fuvardíjának összehasonlításánál akár az aranyparitásra, akár annak békebeli megterhelésére hivatkozik, *mert a lényegében megváltozott és ma is rohamosan változó viszonyokra nem lehet a multban változatlan viszonyok mértékét és arányszámait alkalmazni.*

Önkénytelenül felvetődik itt a kérdés, hogy az anyagárak ilyen alakulása és tarifális megterhelésük aránytalansága ellenere hogyan tudta az államvasutak az üzemét máig mégis folytatni. Hogy eddig egyáltalában megélhetett, azt csupán a személyzeti és munkabéreköltségeknek a 2. számú táblán ábrázolt alacsony megszabása eredményezte. amennyiben *a személyzeti járandóságok összköltségének általános emelkedése csupán 263-szoros, a munkabéréké pedig 458-szoros, tehát a ki-nevezett személyzetnél kereken az $\frac{1}{4}$ -ét, illetve a munkásoknál a felét sem éri el a békebeli járandóságaiknak, ha azt aranyra átszámítjuk s ezzel még 2-szeresen alatta marad a vasuti főbb anyagok drágulásának.*

Már pedig az üzemi kiadások e két tétel összegezéséből állanak elő, nevezetesen a személyzeti költségekből és az anyagárakból. Az

anyagok és árucikkek árai viszont még egyszer éreztetik hatásukat, mert folytatólag visszahatnak a személyzeti költségek alakulására is, hiszen azok közvetlenül érvényesülnek a személyzet kiadásainak emelkedésében is.

Ami az államvasuti üzemi anyagok költségeit illeti, ezeknek ár-emelkedése oly horribilis és az államvasutak által annyira nem befolyásolható, hogy ebben a tekintetben a vasut a piacnak teljesen ki van szolgáltatva. Akármilyen takarékossgot iparkodik az államvasut érvényesíteni a beszerzések mennyiségének és minőségének megállapítása és az anyagokkal való takarékossg körül s bár beszerzési árainkat általában a piaci árak alatt tudjuk tartani, *addig, ameddig a közgazdasági viszonyok megváltozása el nem következik, nem tudunk semmiféle módot az anyagbeszerzések terén megtakarítások elérésére.*

Nyilvánvaló tehát, hogy mikor sem az anyagbeszerzésekben, sem a személyzeti kiadásokban lényegbevágó megtakarításokat eszközölni nem tud, *az államvasut nem mentesítheti magát semmiféle eszközzel az általános drágulás következése alól, amely természetszerűleg az államvasutak üzleti kiadásainak emelkedésében jelentkezik.*

Az a követelés tehát, hogy az államvasut a mérlegének egyensúlyát a bevételek fokozása nélkül állítsa helyre, olyan kívánság, amit a legyőzött államok egyetlen vasutja, sőt a győztes és semleges államok vasutjainak eleddig egyike sem tudott elérni. Amikor tehát kétségtelen, hogy a hiányt a mai gazdasági viszonyok között elkerülni nem lehet, kétségtelen az is, hogy ezt a hiányt valakinek viselni kell és csak a között marad választás, hogy a hiány akár inflációval, akár adók címén az egész köz terhére háríttassék-e, vagy pedig azok viselésére azok köteleztessenek, akik a vasutat mint szállító eszközt igénybe veszik.

A kormány ez utóbbi feltétlenül igazságosabb utat választotta, amikor kimondotta, hogy az állami üzemeknek a saját kiadásaiknak fedezésére kell törekedniök s így tarifaemelések útján iparkodott az üzleti hiány megszüntetésére fedezetet keresni.

Nyíltan be kell vallani, hogy ez a törekvés eddig nem sikerült. Nem pedig azért, mert a korona rohamosan hanyatló értékelése és sok más egyéb ok közrehatása folytán szertelenül emelkedő drágaság közepette a számítások alapjául csak egy adott pillanatban tényleg fenálló drágaság szolgálhatott, de nem eskomptálhatta a jövőt, ami csak úgy lett volna lehetséges, ha erélyesen eléje nyúl a tarifaemelésekkel — a sajnos utólag mindig bekövetkezett — eseményeknek, de ezzel az eljárással csakugyan igazolta volna azt a vádat, hogy a tarifaemelés magasabbra vétetvén a tényleg fenálló akkori drágaságnál, maga a fő-
okozója is a drágulásnak. Már pedig, hogy ez nem így van, elég arra utalni, hogy *1920. év október 1-étől 1922 március 20-áig terjedő másféléves időszakban díjszabásemelés egyáltalában nem volt, a drágaság mégis állandóan emelkedett,* mert a magyar korona zürichi paritáson 2.0-ról 0.56-ra ment le. Ezt a tételt igazolja az is, hogy az 1922. évi november havi tarifaemelés után életbeléptetett fuvardíj kedvezmények egészen hatástalanok maradtak, mert noha a fuvardíjak *27—84%-kal csökkentek,* a kedvezményezett cikkek árai ugyanazon idő alatt ugy-

szólván kivétel nélkül lényegesen és pedig 22—67%-ig terjedő mértékben drágultak, jeléül annak, hogy egészen más tényezők irányítják a drágulás folyamatát, mint maga a díjszabás.

A tarifaemelés tehát nem okozója, hanem kényszerű kísérője a drágaságnak s az államvasut egész rendszerével együtt áldozata a vigasztalan magyar közgazdasági helyzetnek és mindaddig nincs is kilátás az egyensúly helyreállítására, amíg a valutánk stabilizációja nyomán az anyagok árai s a megélhetés költségei bizonyos nyugvópontot el nem érnek. Addig csak röptében lehet elfogni egy-egy fázist a drágulásnak, ami csak jogcímét és kényelmes alkalmat szolgáltatva a további drágulásoknak, kergeti azt maga előtt és az üzemi kiadások megint csak messze felette járnak a számított üzleti bevételeknek.

Kétségtelen, hogy az államvasutaknak a régi nagy Magyarországra szabott adminisztrációjának egyszerűítésével és belső megtakarításokkal a kiadásoknak bizonyos mértékű apasztását el lehet érni, de amikor azt látjuk a 2. számú táblázatból, hogy az államvasut minden anyaga között az emberanyagnak, a személyzetének költsége emelkedett legkevésbé, a megtakarítás természetesen ennél a tételnél jár a legkisebb finánciális hatással.

A mai viszonyok között a személyzet járandóságaival lejjebb menni, a létminimum megvonásának kockázata nélkül nem lehet. Maradna a személyzet létszámának a csökkentése. E tekintetben pedig a közvélemény felfogása szerint az államvasutak óriási létszámfelesleggel dolgoznak. A régi Magyarország 19.386 km. vasutjára 66.528 rendszeresített alkalmazott és 94.600 munkás esett, vagyis pályakilométerenként 3.42 rendszeresített alkalmazottat és 4.86 munkást, összesen tehát 8.28 alkalmazott dolgozott. A megmaradt 7, 2.67 km. pályahosszra 36875 rendszeresített alkalmazott és 33566 állandó munkás esik, ami pályakilométerenként 5 rendszeresített alkalmazottat és 4.6 munkást, összesen tehát 9.6 embert jelent. A német vasutaknál ezzel szemben 1920-ban 1,095.316 alkalmazott és munkás volt, ami pályakilométerenként 20.6 embernek felelt meg. Békeidőben az osztrák államvasut 11.85, a Ksod 17.48, a déli vasut 15.95, a holland vasut 9.38 és a belga vasut 10.98 emberrel dolgozott, tehát a hollandi vasutakat kivéve, pályakilométerenként minden vasut magasabb létszámmal dolgozik, mint a magyar államvasutak.

A békével szemben a pályakilométerenként való összehasonlítása különben is hamis képet mutat, mert az ország megcsonkítása folytán a nagyobb forgalomra berendezett, népesebb vonalaink, gócpontjaink, speciális műhelyeink s egyéb munkahelyeink maradtak meg úgy, hogy az összehasonlítás alapjául helyesen a régi Magyarországnak a trianoni határok közé eső részének személyzeti megoszlását kell venni, amiből az derül ki, hogy a mai határok között a békebeli 31.191 állandó alkalmazottal szemben csak 1684-el (közte 216 tisztviselővel) van több, mint a békében ugyanezen területen volt.

Pedig ugyanezen idő alatt az államvasut az elszakított területekről elüldözött 15.098 vasutas közül 13.615 menekültnek (tisztviselő 1857, segédtsiszt 4791, altiszt 6967) nyújtott elhelyezkedést, amit a saját üzemi szükségletein felül is tennie kellett azért, mert az állam

ezekről akkor s momentán másképp gondoskodni nem tudott. Egyébiránt ezekre nagyrészt szükség is volt, mert az újabb felvételek a háboru befejezése óta, illetve az 1920. XI. t.-c. tiltó rendelkezései folytán szünetelvén, ezek a menekültek pótolták az időközben beállott *nagy-mérvű fogyatékot*.

Hogy azután ez a fogyadék, más tételben, a nyugdíjasoknál hogyan jelentkezik, arra nézve *azzal az eljlesztő számmal szolgálhatok, hogy a Máv.-nak ma 17.957 nyugdíjasa és 4957 nyugbérese van, akiknek összes nyugdíj járandósága 13.43 milliárddal terheli meg a vasuti kiadások számláját*.

A szolgálatban álló személyzet teljesítményeinek jellemzésére hangsúlyozottan rá kell mutatni arra, hogy ez a személyzet a legutóbbi negyedfél év alatt korántsem a vasut régi nyugodt üzletmenetét volt kénytelen vinni, hanem ez a derék személyzet volt az, amely a vasutat kiemelte az 1918—19. évi konvulziók teljes pusztulásából. Nagyon sok egyéb olyan munka is hárult rá, ami a békeidőben ismeretlen volt: vasuti őrségek, élelmezési szolgálat, a teljesen felforgatott pénzügyi rend visszaállítása, a határállomások szertelen megszorodásával járó szolgálat, stb. nem szólva arról azokról a nehézségekről, amelyek a mai gazdasági helyzet folyományaként az anyagbeszerzés és a kifizetési szolgálat lebonyolítása körül fennállanak.

Csak például említem, hogy míg a békében a vasut az ország törvényes pénzén kívül csak három-négy féle idegen értékkel volt kénytelen számolni, amelyeknek árfolyama állandó volt és amelyek kizárólag a külföldi forgalmak leszámolásában érvényesültek, *addig ma a vasut tizenegy, folytonos nagy áringadozásoknak kitett idegen értékkel kénytelen dolgozni* és pedig nemcsak a külfölddel való forgalomban, *hanem anyagbeszerzéseinek tulnyomó részénél a belföldön is*. Hogy ez milyen munkaszaporultat jelent, azt közelebbről magyarázni sem kell.

Ezt nem tekintve *kétségtelen azonban, hogy más organizáció mellett a vasuti szolgálatot kevesebb személyzettel is el lehet látni*. Ebben a tekintetben is minden előtanulmányt már két év előtt elvégeztünk, hogy az ország kis területének talán jobban megfelelő vagy egészen centrális vagy a tisztán decentralizációs vasut igazgatásra lehessen áttérni. Az első esetben a mai 6 üzletvezetőség egyenként 5—6 forgalmi főnökségre volna felbontandó, a második esetben egy kis központi igazgatóságtól annak a hatás és munkaköre jelentékeny részében az üzletvezetőség hatáskörébe került volna. *Mind a két rendszer azonban csak olyan mérvű személyzeti áthelyezések útján volna csupán megvalósítható, amire a mai lakáshiány mellett gondolni sem lehet*.

E kényszerhelyzetben tehát a mai államvasuti organizáció hiányosságainak kiküszöbölésével kell keresnünk a gazdaságosabb üzletvitel feltételeit. E részben csak érinteni kívánom egyikét-másikát azoknak a munkálatoknak, amelyek részben már befejezéshez közel, részben előrehaladott stádiumba jutottak, mint amilyen a mozdony és vonatkísérő személyzet órapénzrendszeréről való áttérés a teljesítményt honoráló kilométerpénz rendszerre, valamint a folyamatban levő tarifa-

reform munkálatait. Ez utóbbi reformtól a személyzet terén nagy megtakarításokat várunk, mert hiszen zavaros áruosztályozásunk a legfőbb oka annak, hogy a díjvissztérítési szolgálatnak havonként mintegy 40.000 vissztérítési keresettel, pénztárainknak pedig 20—25.000 hiánnyal kell küzdelemük.

Az organikus tarifa-reform elkészülése után arra számítunk, hogy a vissztérítéektől, a hiánnyaloktól és ezzel járó rengeteg peres ügyektől megszabadulva, a munkahelyek száma is számottevően apasztható lesz a közönség és a vasut-üzletérdekeinek esorbitása nélkül.

Az adminisztráció egyszerűsítését és gyorsítását célzó munkálatok már hónapok óta folyamatban vannak s így nem egészen váratlanul érte az államvasutak igazgatóságát a minisztertanácsnak azon legutóbbi elhatározása, mely az igazgatósági és üzletvezetőségi központoknál a személyzetnek 20%-kal, a végrehajtó szolgálatnál pedig annak lehetőleg 10%-kal való apasztását rendelte el.

Magának a személyzeti redukciónak mechanikus végrehajtása egymagában számszerűen valami nagy pénzügyi eredménnyel azonban nem kecsegtet, tekintve, hogy a szolgálatból elbocsátandó alkalmazottnak fizetés helyett kb. annak 80%-át kitevő nyugdíjat vagy egyszerűsmindenkorra szóló nagyobb összegű végkielégítést kell biztosítani.

Miután a május 1-jei helyzet szerint a kinevezett személyzet összárandósága a lakberről együtt 25.331 milliárdot tett ki, egy átlag 15%-os redukció 3.75 milliárd megtakarítást, de ezzel szemben a nyugdíjak címén 3 milliárd többkiadást jelent úgy, hogy a numerikus megtakarítás mindössze 750 millióra tehető, ami valóban elenyészően csekély összeg az államvasutak 75—80 milliárdos várható évi kiadásai-val szemben. Valamivel fokozható az eredmény, ha ugyanezt az eljárást a munkásokkal szemben is alkalmazzuk, akik az államvasutnál tudvalevőleg 3 évi szolgálat után éppen oly állandó alkalmazottaivá lesznek az intézetnek, mint a kinevezett személyzet. Ezt is beleszámítva, kerek 1 milliárdra tehető az az összeg, amivel e címen a Máv. budget leterhelhető lesz. A megtakarításokat tehát nem ebben, *jobban mondva lényegében nem ebben keressük*, hanem ott akarjuk érvényesíteni, ahol szervezeti változásokkal az üzem takarékosabb lebonyolítására van lehetőség.

Visszatérve ezekután az államvasutak adminisztrációjának kérdésére, egészen nyilvánvaló, hogy semmiféle rendszerrel és semmilyen megoldás mellett nem lehet ennek *az egy szervnek* a reformjával biztosítani az államvasutak annyiszor hangoztatott kereskedelmi szellemben való vezetését és adminisztrációját.

Tény, hogy az államvasutak adminisztrációja ma nagyon bürokratikus, csak hogy ezt a bürokratikus szellemet igen nagy részt *az államvasutaknak az állami adminisztrációban való elhelyezkedése okozta, illetve követeli ma meg.*

Hogy lehessen kereskedelmi szellemet és gyorsaságot belevinni egy olyan intézménybe, amelynek minden mozdulatát az államszámviteli törvény paragrafusai irányítják.

Az állami számvitelről szóló törvény az állami elszámolás szabályait tartalmazza és bár megengedi, hogy állami üzemeknél a számvitel

adások ettől eltérő rendszer szerint vezetessenek — amint hogy az államvasutak számadásaikat tényleg a kettős kereskedelmi könyvvitel-rendszere szerint vezetik is — mégis nem mentesíti az üzemeket a törvény idevágó rendelkezései alól.

Ennek következtében az államvasutakat kénytelen a rendes elszámolásai mellett még külön könyveket és nyilvántartásokat is vezetni, hogy a számviteli törvényben megállapított időszakos kimutatásokat szolgáltatthassa és kénytelen zárszámadásának eredményeit egészen újból úgy átdolgozni, hogy azok az állami zárszámadás rovatrendszerébe beilleszthetők legyenek. Ez természetesen az államvasuti pénzügyi szolgálatot rendkívül megterheli és nagyszámu személyzetet foglalkoztat.

A számviteli törvénynek vannak azonban még más oly rendelkezései is, amelyek az állami elszámolást illetőleg teljesen helyénvalók, de amelyek az államvasutaknak mint üzemnek kezelését oly bilincsekbe verik, hogy a minden üzemnél természetesen szükséges szabad mozgás és a viszonyokhoz mért pillanatnyi intézkedések lehetőségét teljesen megakasztja.

Az üzemnél maga a költségvetés sem tekinthető oly merev korlátnak, mint amilyennek lennie kell az állami pénzkezelésben, mert az üzem az élethez kénytelen alkalmazkodni, már pedig az üzem mérvét és egyéb viszonyait oly körülmények szabják meg, amelyek a költségvetés készítésekor egyáltalában nem láthatók előre. Mint pl. a forgalom alakulása, jó termés és az ipari viszonyok kedvező fejlődése, a transitó kereskedelem politikai akadályainak elhárulása esetén, stb. egészen más forgalom jelentkezhetik, mint amilyen a költségvetés elkészítésének idejében kilátásba vehető volt. Ezért az államvasuti költségvetést tulajdonképen csak keretnek kellene tekinteni, amely az üzemgazdálkodásra általában irányadó kell, hogy legyen, de amelynek számszerű tételeit át nem hágható korlátnak minősíteni nem volna szabad, aminthogy a gyakorlati élet a számviteli törvény minden rendelkezése ellenére is tényleg arra kényszeríti az államvasutakat, hogy forgalmának alakulásához képest a költségvetés számszerű tételeit akárhányszor túllépni volt kénytelen. E túllépések a forgalom kedvező alakulása esetén nemcsak indokoltak, hanem a bevétel szempontjából jövedelmezők is lehetnek.

A számviteli törvény rendelkezéseiből folyik továbbá, hogy a legtöbb pénzügyi vonatkozású kérdés elintézéséhez legalább egy, de rendszerint két (a kereskedelmi és pénzügy) minisztérium, sőt sok esetben a minisztertanács előzetes hozzájárulásának kieszközlése is szükséges, már pedig alig van az üzembe vágó olyan fontos intézkedés, amelynek pénzügyi kihatása ne volna. Az ilyen ügyek tehát csak ezeken a retortákon keresztül kerülhetnek nagy idővesztéssel megvalósítás alá, sokszor már csak olyankor, amikor a célba vett intézkedéstől az üzemre várt kedvező hatás, főként a mai dohamosan romló gazdasági viszonyok közepette, már nem nyilvánulhat meg.

Nem akarom a példák felsorolását folytatni, de már ebből is kiviláglik, hogy *egymagában az államvasuti adminisztrációnak semmiféle reformja sem hozhatja meg az üzemszerűség tekintetében hozzá-*

fűzött javulást addig, amíg ezt az adminisztrációt a ma ránehezedő bonyolult ellenőrzés módjától meg nem szabadítják.

Viszont a legélesebb ellenőrzés is nemcsak kívánatos, de szükséges is az állam legnagyobb tőkeértékét képviselő üzemmel szemben már a köz megnyugtatósa szempontjából is, ha az akképen érvényesül, hogy az a vasutüzem folytonosságának megzavarása nélkül valóban az üzemi jelleg kidomborításának szolgálatába áll.

Az üzemszerűség kimondott elvével az is nehezen egyeztethető össze, hogy az államvasutak mai súlyos gazdasági helyzetük dacára olyan kötelezettségekkel is meg vannak terhelve, amelyek nagy mértékben hozzájárulnak az üzleti hiány fokozásához. *Az államvasutakra ugyanis magasabb közgazdasági érdekekre való hivatkozással úgy mint a múltban — olyan feladatok hárittatnak ma is, amelyek a mérlegük alakulására érzékeny veszteséget háritanak.*

Az államvasutak a legkülönbözőbb díjkedvezmények terhét viselik, amelyek jelenleg mintegy 4.14 milliárd értéket képviselnek. Ezek között szerepel sok állami szállítmány kedvezményezése is, mint amilyen az állami törvényhatósági és községi utak fentartására szolgáló kő és kavicsra előirt fuvardíjkedvezmény, ami azért jelent nagy megterhelést, mert az engedmény a II. kivételes dijszabás után érvényesül, *amelynek rendes díjtételei is messze az önköltségeken alul mozognak.* De elvégre itt a kedvezmény értéke tulajdonképpen az állam egyik zsebéből a másikba megy, mert ugyanennyivel tehermentesíti a kereskedelmi tárcát, igaz, hogy az államvasutak mérlegében viszont teljes súlyával érvényesül.

Ugyanílyen veszteséget jelent az államvasutak háztartásában a m. kir. postának nyújtott az a kedvezmény is, hogy postakocsijait ingyen tartozik az államvasut szállítani.

Ennek a múltban még csak volt valami ellenértéke, mert ennek fejében az államvasuti levelezés portómentességet élvezett. Ez a portómentesség megszűnt, de a posta a trakció-költségeket most sem téríti meg az államvasutaknak, ami a mai önköltségek mellett további közel 1 milliárd károsodást jelent évenként.

Máskép áll a helyzet az egyéb cikkekre adott díjkedvezményeknél, melyek amint arra az előzőkben már voltam bátor rámutatni — *anélkül, hogy a fogyasztók részére bármily előnyt nyújtanánk, csak arra jók, hogy az államvasut veszteségeit szaporítsák.* Ugyancsak az államvasutak költségvetését terheli a tisztviselői és egyéb menetdíjkedvezmények igen messzemenő (a rendes menetdíj 10—15%-át kitevő kedvezmények), ezek között a munkások heti bérletjegyének kedvezményezése is, s amelyek egy évre 2.5 milliárd olyan kiadással, a két tétel tehát összesen 6.6 milliárddal terhelik meg az államvasutak mérlegét, *amely költségeket nyilvánvalóan az egyes tárcák, illetőleg a nem állami munkásoknál a magánipar helyett visel.*

Köztudomásu továbbá, hogy az ország helyiérdekű vasuthálózatának alapját azok a törvények vetették meg, amelyek az ilyen vasutak üzembevételére az államvasutakat kötelezték.

Ez a kötelezettség az államvasutakra már a múltban is jelentékeny terheket rótt — az utolsó háborus évben a ráfizetés 47.8 millió

arany koronát tett. Kétségtelen, hogy habár a helyiérdekű vasutak hálózata a trianoni határon belül a régi Magyarország helyiérdekű vasut hálózatának egyharmadára csökkent, a tarifaemelések kapcsán biztosított nagyobb államvasuti részsedések korántsem fedezik az üzemi költségeknek az utóbbi időkben bekövetkezett óriási emelkedését.

Ennek következtében az államvasutak üzemi mérlegét ez a tétel is súlyosan megterheli, de hogy mennyivel, azt ma számszerűen megadni nem tudom, mert a számítások e részben még folyamatban vannak.

A mindenféle cimeken igényelt szabadjegyek intézménye is majdnem ismeretlen fogalom a sokkal kedvezőbb gazdasági viszonyok között működő nyugateurópai vasutak előtt, pedig ezek is jelentékeny összegekkel rontják az államvasutak bevételeit.

Csupa olyan momentum ez, amelyek az államvasutaknál az üzletszerűség elvén ütnek csorbát, de az államvasutak működésének elbírálásánál soha sem vétetnek figyelembe.

Ezekben iparkodtam az államvasutaknak a mai megzavart gazdasági viszonyokkal küzködő tárgyilagos képét megrajzolni, s amikor a valóságot minden szépítés nélkül tárom az igen tisztelt hallgatóság elé, meg vagyok győződve, hogy az ugyanilyen tárgyilagos meghallgatásra is talál.

Mihelyt valaki az államvasutak küzdelmes vergődésének akár egy-egy fázisát, akár magának az egész rendszernek a bírálatát kiszakítva kívánja tárgyalni abból a beteg légkörből, amelyben az egész ország közgazdasága él, azt hiszem igazságos eredményre aligha juthat.

Mert kétségtelen, hogy egészséges közgazdasági viszonyok közepette is lehet egy országnak rosszul vezetett, drágán adminisztrált vasutja, de el nem képzelhető ennek az ellenkezője, hogy egy létalapjaiban megingatott ország beteg közgazdasága mellett éppen csak a vasutja legyen egészséges.

Második nap 1923. május 29-én

Elnök: T. Társaság! Az utolsó ülésen Kelety Dénes öméltósága szives volt az államvasutak állapotáról egy meglehetősen sötét képet elénk terjeszteni, amelynek nagyon sötét háttére még sötétebb lett, amennyiben a Máv. szomorú helyzetét különösen az ország szomorú állapotából következteti. A mi társaságunknak az a hivatása, hogy szomorú közgazdasági viszonyainknál minden tényezőt, amely a közgazdaságra nagy befolyással van, megvizsgáljon és minden viszonylatban megvizsgálja annak a lehetőségét, vajjon nem lehetne-e egyenként a bajokon segíteni és így az ország közgazdaságát rekonstruálni. Első ízben mikor tárgyaltuk az ország pénzügyi helyzetét, akkor kifejtettük, hogy szomorú helyzetben vagyunk és megjelöltük azokat az irányelveket, amelyek a szanalásra vezetnek. Itt is az a helyzet, hogy e sötét helyzetből a Máv.-nál miként lehet szabadulni. — Az előadó ur két irányban jelölte meg a segítség módját. Az egyik a tarifa-ügy, amelyre vonatkozólag az a véleménye, hogy eddig nem sikerült szabályozni, nem tudtuk a tarifákat oly magasra emelni, mint amennyire a valuta-szabályozás rontott a helyzeten. A másik a Máv. saját adminisztrációja, amire vonatkozólag nézete szerint most készül a tervzet. És itt igen sok megjegyezni való lehet. A belső adminisztráció az, ami a vasutaknál egyáltalában szóba jöhet. Végül meg kell fontolnunk azt, hogy ha abban a nézetben vagyunk, hogy nem lehet segíteni a vasutakon, nem kellene-e az utolsó eszközhöz fordulni: a Máv.-ot mint állami üzemet megszüntetni és állami üzem helyett más üzemmé, akár társasági, akár bérleti üzemmé átalakítani. Ha ezen esetek körül fejlődik a vita, tisztázódní fog az ügy és a leszűródött eredmény az ország hasznára lesz. Most Tolnay öméltósága fogja nézeteit előadni.

Tolnay Kornél: Önagyméltósága, a mi mélyen tisztelt elnökünk, imént elhangzott szavaiban a tőle megszokott szabatossággal vázolta azt a célt, ami felé a Közgazdasági Társaság törekszik akkor, amidőn válságos gazdasági helyzetünk legégetőbb kérdéseit napirendre tűzi. Távol áll a Társaságtól az, hogy tetemre hívja az illető intézmények vezetőit, hiszen jól tudja, hogy a bajokat erőhatalom okozta s erőhatalom az is, ami a gyorsabb orvoslásnak útját állja. Ha a kérdésekhez s nevezetesen az államvasutak dolgához hozzászólunk, erre csupán az az óhajtás indít, vajha egyik-másikunknak sikerülne egy-egy eszmével hozzájárulni ahhoz, hogy a fontos intézmény szomorú helyzetéből megszabadíttassék.

Mert bizony szomorú a helyzet. Szomorú az, amit az állam-

vasutak igen tisztelt elnöke minapi érdekes előadása során velünk közölt:

Negyedféle évi keserves küzdelem végső eredménye 15.8 milliárd üzemi hiány s ebből 9½ milliárd hátralékos tartozás. Vigasztalan kép! Pedig még nem is tárja fel a helyzet egész sivárságát, mert ezek a számok — mint manap minden hosszabb időszakra terjedő számadás — különböző nevezőjű számok összeadásának eredménye. 2½ frankos és 10 centimeos koronák összegezése ez. Reámutatott erre — más vonatkozásban — az előadó ur is, amikor megemlítette, hogy a cseh-szlovák tartozások kiegyenlítése körül felmerült késedelmekből 2.3 milliárd veszteség hárult az államvasutakra. Ugy de ilyen arányu árfolyam-veszteségnek kellett bekövetkeznie a hátralékok többi tételeinél is, ha talán nem az államvasutak vállaira nehezedett is, hanem szállítók és más belföldi hitelezők viselték azt. Ha más sebből szivárgott is, csak a magyar gazdaság vére fogyott.

Ezt az állapotot tovább tünni nem szabad, nem lehet. Nem szabad tünni, mert a magyar állam tekintélyét ássa alá; nem szabad tünni, mert az ország legnagyobb üzleti vállalatának hitelét sorvasztja el; nem lehet tünni, mert — mint arra az előadó ur is rámutatott — veszélyezteti az aznapi keserves munkával helyreállított közvetlen elszámolás lehetőségét; nem lehet tünni, mert előbb-utóbb oda vezet, hogy a vasutat ellátó szállítók saját hitele kimerülvén, ezek további hitel nyújtására képesek nem lesznek.

Be kell hogy lássa ezt mindenki. Belátták Ausztriában is, ahol ugyane bajok még tán fokozott mértékben megvannak. 94 milliárd (mintegy 7 milliárd magyar) korona volt az osztrák szövetségi vasutak f. évi március havi deficitje. A készülő új vasutszervezési törvényjavaslat 200 milliárd osztrák (mintegy 15 milliárd magyar) koronányi forgótókéét szán a szövetségi vasutaknak s minden hozzáértő egyetért abban, hogy ez az összeg még csak megközelítőleg sem elegendő.

Zavarban volnék, ha arra a kérdésre kellene válaszolnom, hogy mekkora legyen hát az az összeg, amire államvasutainknak forgótóke gyanánt, szükségük van; sokkal kevésbé ismerem az államvasutak háboru utáni helyzetét, hogysem erre választ adni tudnék; de sőt úgy vélem, hogy ezt az összeget számszerűen, maradandó érvénynyel, lerögzíteni nem is lehet addig, míg pénzünk vásárló ereje meg nem állapodott. Azt azonban érzem és tudom, hogy az állam e fontos intézménye, ez a nagy üzleti vállalat a fizetéseképtelenségnek ebben az állapotában nem maradhat, ha végpusztulásba jutni nem akar. Akármilyen nagy áldozatba kerüljön is, akármilyen megdönthetetlennek látszó gazdasági elvek feláldozásával járjon is, a vasutnak fizetőképességét vissza kell adni s fenn kell tartani.

Evégből pedig mentesíteni kell azt minden olyan szolgáltatás terheitől, amiket más állami intézmények helyett visel. Ilyen a posta ingyenes szállítása, ilyen az állami gépgyárnak adott forgótóke s egyéb kedvezmények, de sőt ilyen részben az államvasutak megszerzése címén felvett kölcsönök kamatszolgálata is, mert ezek a kölcsönök sem használtattak kizárólag államvasuti célokra. Tovább megyek, még a nyugdíjakat sem tartom egészükben az államvasutakat jogosan sújtó teher-

nek, mert ha elismerem is azt, hogy az államvasutak feladata gondoskodni a személyzetnek élaggott vagy munkaképtelenné vált tagjairól, ez csak mai terjedelmével, illetőleg személyzeti létszámával arányos létszámra vonatkozhatik. Hogy ez a létszám oly aránytalanul megszaporodott, az hazánk megcsonkításának és az elfoglalt területekről történt ideözönlésnek következménye, vagyis a veszített háborué. Ennek terheit pedig dijszabás-emelés alakjában a vasutat használó közönségre háritani sem nem méltányos, sem nem ajánlatos.

A dijszabások emelésével egymagában a célt: az államvasutak pénzügyi egyensúlyának helyreállítását elérni amugy sem lehet. Annakidején, mikor szent áhitattal olvastuk, a mostanában ismét sokat emlegetett Sir William Ackworth méltán nagyhirű könyvét, evangéliumként hatott ránk az a tanítása: „Igyekeztek mindenekelőtt forgalmat teremteni; evégből ne alkossatok olyan díjtételeket, amiket az áru meg nem bir“... igaz, hozzáteszi: „de olyanokat sem, amelyek az illető áru szállításával járó költségtöbbletet nem fedeznék.“

Hogy mennyire böles ez a tanítás, hogy mekkora sullyal esik latba, a vasut jövedelmezősége szempontjából, a forgalom sűrűsége, annak szembeszökő példáját látjuk államvasutaink korábbi és háborus számadásaiban.

Évtizedek óta, egészen a háboru kitöréséig 3—4%-kal kamatoztatták államvasutaink a reájuk fordított u. n.: „tényleges tőkét“. Ez a jövedelmezőség csak kiválóan kedvező években, teszem 1911-ben érte el a 4½%-ot. Az 1914/15. számadási évben a kamatozás 5¼, majd 1915/16-ban 9⅔%-ra emelkedik. Történik ez akkor, amikor a szállítványok csaknem kizárólag rendkívül olesó, u. n.: „katonadijszabást“ fizetnek; történik azért és csakis azért, mert sűrűn követik egymást a jól kihasznált vonatok s így a vonatok átlagos elegyterhelése 280 tonnáról 380 tonnára emelkedik; történik annak ellenére, hogy a hadihelyzet forgataga a vasutra is nagy áldozatot hárit, ugy hogy a vonatkilométerenként 2.8 koronát kitevő önköltség 3.9 koronára, majd 5.6 koronára emelkedik, mert ugyanekkor a mintegy 3½ koronányi bevétel is lényegesen megnövekszik és 5, majd 6⅔ koronát tesz.

Ezek a tények világosan igazolják Ackworth tanítását. De ebből a tanításból lehet egyedül megmagyarázni azt a meglepő tapasztalatot, hogy Európának valamennyi vasutvállalata többé-kevésbé súlyos válsággal küzd s ha egyik-másik elkerüli is az üzemi deficitet, egy is nincs köztük, amelynek jövedelmezősége a háboru előttit még csak meg is közelitené: A békeszerzők „bölcseisége“ tönkretette Európát; megesappant — hogy ne mondjam: megszűnt — a nemzetközi forgalom s ezzel a vasutak jövedelmezősége.

De ha így áll ez a győztes, sőt a semleges államok vasutainál is, ugy mi szerencsétlen, ellenségektől körülzárt országocka miképen számithassunk arra, hogy régi, főként átmenő forgalmunkat visszahódithassuk, mikor a határmegállapítás egyik legfőbb törekvése az volt, hogy az átmenő forgalom minket elkerüljön? Ha mégis szóvá tettem ezt a kérdést, abban két cél vezetett: egyrészt az, hogy rámutassak átmenő forgalmunk legalább részleges visszaszerzésének fon-

tosságára; másrészt hogy óvatosságra intsek a dijszabások emelése körül.

Mert a szertelen díjemelés még más veszedelmet is felidéz: Már a mai helyzetben, sőt már a legutóbbi díjemelést közvetlen megelőző időben is feltűnő módon megsza-perodott a közúti járóművek versenye. Ennek okait kutatva, azt találjuk, hogy a teherauto fuvarozás önköltsége lényegesen alatta marad a darabárukra és gyűjtőárakra nézve ma fennálló díjtételeknek, ha ezekhez a vasutig és a vasuttól való tengelyfuvar költségeit hozzáadjuk; sőt, hogy így számítva még a magasabb kocsirakományu tételekkel szemben is versenyképes marad a teherauto. Pedig darab és gyűjtőárak szállítására az auto más szempontból is igen alkalmas eszköz: sok olyan szolgálatot — teszem a háztól és házhoz való szállítást — szinte költség nélkül végzi, amit a vasut alig, vagy csak tetemes áldozattal képes teljesíteni; emellett megtakarítja két átrakás költségét és veszélyeit; gyorsaság tekintetében vetekszik, az u. n.: „expresszáru“ szállítással stb. Félő tehát, hogy további díjemelések esetén elvesztené a vasut jobban fizető szállítmányainak oroszlánrészét. Szinte csodálni lehet, hogy eddig is nem szaporodtak el az ilyenféle vállalatok nagyobb mértékben. Hogy ez nem történt, jórészt a nagy pénzhiánynak s a behozatallal — főként a deviza megszerzéssel — járó nehézségeknek tulajdonítható. De ezek ellenére is szaporodik e vállalatok száma.

És ez, valamint az auto-költségek s a vasuti díjak eltolódása gondolkozóba ejt: az autofuvaros csak úgy kell érezze az általános drágulást, mint a vasut; honnan van mégis, hogy a kettő közötti arány a vasut rovására ennyire megváltozott?

Ennek a kérdésnek taglalása azonban az üzemgazdasági térre vezetne, amire lépni egyrészt azért nem szándékozom, mert nem ismerem az államvasutak üzemgazdaságának 1918 utáni eredményeit, másrészt, mert úgy tudom, hogy ezekkel a kérdésekkel egy később fel-szólalandó barátom szándékozik foglalkozni.

Egyetlen általános megjegyzésre szorítkozom tehát: a kibontakozás utmutatója csak a legmesszebbmenő takarékos-ság lehet. Erről szólva, elsősorban azt a kérdést bátor-kodom az államvasutak tisztelt vezetőihez intézni: vajjon nincs-e a főváros s egyéb nagyobb gócpontok üzemi berendezései — rendező pályaudvarok, fűtőházak, műhelyek, szertárak stb. — közt olyan, amely a változott viszonyok folytán beszüntethető volna? Jól tudom, hogy mindezek a berendezések a háboru előtti forgalomnak sem terjedelem, sem rendszer tekintetében nem feleltek meg. De mégis kér-dem, nem ad-e a változott helyzet módot arra, hogy egyik-másik beszüntethető legyen? Ebből, a személyzeti költségektől eltekintve is, tetemes megtakarítás volna várható dologi és üzemi költségekben. Emellett persze az üzemben maradóknak korszerű átalakítása illetőleg kiegészítése volna az okszerű takarékos-ság további követelménye.

A takarékos-ság másik, nem kevésbé fontos követelménye a személyzetnek lehető legteljesebb kihasználása. Nélkülözhető személyzet tartani még akkor sem volna helyes gazdálkodás, ha helytálló volna az az állítás, hogy a személyzet nyugdíjai stb. csaknem felemésztik a

esőkkentésből eredő megtakarításokat, mert a fölös személyzet — amellett, hogy a dologi és üzemi költségeket is szaporítja — még azt a bajt is növeli, amely miatt az előadó államtitkár ur panaszkodott: a bürokratikus nehézkességet.

Ennek megszüntetése is a józan takarékoság követelménye. Teljes hatásköri szabadság, teljes egyéni felelősség mellett. Ez az a cél, amit már a háboru előtt magunk elé tűztünk; ez kell hogy vezessen most is. Hogy azonban ezt a célt elérhessük, olyan személyzetre van szükség, mely a legsúlyosabb anyagi gondoktól menten, tökéletes odaadással szolgálja az intézetet. Ilyen odaadó szolgálatot azonban csak megfelelő javadalmazás mellett várhatni. Ezerhét-százszoros drágaság, kilencszázszoros arany-egyenérték és 270szoros illetmények! Ijesztő aránytalanság ez, még ha figyelembe vesszük is, hogy az általános elszegényedés mindenkit élete korábbi színvonalának leszállítására kényszerít. De ennek a leszállításnak is van határa s ha ezen túllépünk, súlyos anyagi gondokkal terheljük személyzetünket. Ez a gond pedig elkíséri az alkalmazottat szolgálatába is. Szórakozottá, felületessé gondatlanná teszi s bizony-bizony ugy lehet, egyiket-másikat még a kísértésre nézve is hozzáférhetővé.

Súlyos, nagyon súlyos a helyzet, de nem reménytelen. De nem szabad a lemondó fatalizmusnak idegnyugtató, de mérges narkotikumával élnünk, hanem minden erőnket megfeszítve kell törekednünk arra, hogy leküzdjük az élénk tornyosuló akadályokat, mert államvasutaink boldogulása a magyarság boldogulásának fontos kelléke; mi magyarok pedig élni akarunk, élni fogunk s még ha eljön is a rettentő nemzeti halál, akkor sem szünnénk meg rendithetetlenül bizni abban, hogy fel-támadunk.

Neumann Károly: Elhökünk őexcellenciája azokban a szavakban, amelyekkel a vitát bevezette, kegyes volt idézni multkori szerény előadásomban foglalt azt a megállapítást, hogy a külföldi viszonyokkal való összehasonlítás a hazai viszonyok igazságosabb elbírálására képesít bennünket. Ennek az állításomnak a helyességéről egészen meggyőzött Kelety őméltósága előadása, aki elismerésre méltó nyíltsággal tárta fel a Máv. bajait. Az előadásból azonban azt is láttam, hogy csak egy dolog nehezebb a vasutigazgatásnál és ez: az igazgatás eredményeiről igazságos bírálatot mondani. Egyes bírálókat elfogulttá tehet az intézmény iránt érzett szeretet és ez a szeretet kell, hogy betöltse mindazokat, akik az intézmény szolgálatában állottak, s ha én ebből a szempontból magamat sem érzem elfogulatlannak, mégis meg merem állapítani, hogy az ellenkező irányban mutató elfogultság a nagyközönség részéről talán még nagyobb fokú.

Ezen nincs csodálkozni való. A nagyközönség csak a Máv. nehézségeiből ő rá nehezedő terheket, saját bajait, kárát veszi észre. Megérzi, hogy a tarifa emelkedik, hogy gyakran változik, hogy a küldemények biztonsága nem tökéletes, hogy ebből folyólag az államvasut védekezni akar a próbavétel korlátozásánál, hogy nehéz teherkocsikat kapni kellő időben stb. Mindezek az alkalmak olyanok, amelyek a közönség nem egészen objektív bírálásának kihívására alkalmasak.

Akik ilyenkor erős hangon kelnek ki az államvasutak ellen, szem elől tévesztik az események egész sorozatát. Nem látják, hogy milyen emberfeletti és költséges munka volt a bolsevizmus pusztítása —, a román rablás után az államvasutak rekonstrukciója, az anyagkészlet beszerzése. S mily nehéz ez utóbbi most is, mikor a trianoni szerződés megfosztott a vastól, fától, kőtől, kőszéntől, olajtól. Nem látják azt sem az ily bírálók, hogy a trianoni szerződés a forgalom tekintetében mit művelt a Máv.-val. Egy csomó új határállomás keletkezésén kívül a forgalom nagy része, amely azelőtt helyi forgalom volt, s amelyet épen ezért teljesen a kezében tarthatott a Máv. most már nemesak, hogy nem helyi forgalom, hanem nemzetközi forgalommá vált és nem a régi értelemben vett nemzetközi forgalommá, hanem vashatárokkal elzárt forgalommá, ahol a forgalmi nehézségeket forgalmi intézkedésekkel leküzdeni nem lehet. Azt, hogy a Máv.-nak ezelőtt nagy jövedelmet nyújtó e forgalom egy része elmaradt, fokozza belső gazdasági és főleg kereskedelmi politikánk, amely az elzárkózásnak bizonyos módszerét követi. Ily körülmények közt nem lehet csodálkozni azon, hogy a nemzetközi forgalom — az átmenő forgalmat is beleértve — csökken. És azon sem, ha ily körülmények közt, akkor, amikor a megmaradt nemzetközi forgalomban való elszámolásban az államvasut jobbat fizet és rosszabbat kap, az államvasut dijszabási szaldója oly passzivitást mutat, aminőről azelőtt szó sem lehetett.

A trianoni szerződés következménye az is, hogy nemzetközi tarifapolitikánk tekintetében kezünk több irányban meg van kötve. Ez a megkötés oly erős, hogy belső tarifapolitikánkra is visszahat. Azt sem veszi mindenki figyelembe, hogy a legkritikusabb időben, amikor a személyi és dologi kiadások oly rendkívüli mértékben emelkedtek, aminőről nem is álmodhattunk, épen az időben történik meg a pénzügyi politikának az a változása az államvasutakkal szemben, amely azt követeli, hogy jóllehet a Máv. összes bevételei nem folynak a zsebébe; de a kiadásait mind viselje a sajátjából. Azelőtt az volt a politikája a pénzügyminisztereknek: „Az államnak csak egy zsebe van! A fődolog, hogy ez teljék meg, bármely bevételi forrásból.“ Most úgy látszik, hogy az államnak mégis több zsebe van. Van külön Máv. zseb, amelybe nem megy be minden, amit a Máv. keresett meg a forgalmával, mert nem megy bele a szállítási és vasuti hadiadó, amely a Máv.-nál éppugy tarifális bevétel, mint egyéb bevétele és amit jogos keresménynek kell meghagyni. Ezzel szemben megkövetelik, hogy a Máv. viselje a vasuti kölcsönök kamatait. Nem csoda tehát, hogy az államvasut súlyos pénzügyi bajokkal küzdök. Ezeket Kelety óméltósága negyedfél év deficitjének számaival világította meg. Jobban szerettem volna, ha *üzletévenként* közölte volna ezeket az adatokat — a vasuti üzemi — és nem vasuti üzemieket, beruházásokat stb. különválasztva, bár jól tudom, hogy ezt egy rövid előadás keretében nem tehetette. De ezeket kívánatos volna ismerni, mert csak ily adatok alapján lehet a kérdéssel szakszerűen foglalkozni. Tolnay óméltósága rámutatott arra, hogy ez az eljárás nem ad tiszta képet, mert az egyes években nem egyenlő értékű koronákról van szó. Hanem azért így is tanulságos következtetéseket vonhatunk le. Az egyes évek deficitjét indexszámokban kifejezve, azaz az

1919/20. évet 100-nak véve, az 1920/21. évben 145, az 1921/22. évben 683 és az 1922/23. évben 1245 az eredmény. Ha ugyanabban az időben a pénzürték változásait figyelembe vesszük: az üzemi év elején levő zürichi kurzus vagy az évi átlagok alapján számítva, azt találjuk, hogy kedvezőtlenebb a deficit alakulása a vásárló erő csökkenésénél. Ha az egész üzletéveket és az üzletév végén levő zürichi árfolyamot nézzük, akkor fordított eredményeket fogunk kapni. Ezért vagyok bátor hangsúlyozni, hogy nincs tiszta képünk és hogy az *egyed* évek bevételeiről és kiadásairól az adatokat ismernünk kell és ezek nélkül csak azt állapíthatom meg, hogy nagyjában a pénz vásárló erejének változásával együtt nőttek a deficitek. A többi adatokat illetően csak két dolog állapítható meg. Az egyik, hogy a Máv. üzletének vitelére nem rendelkezett oly pénzeszközökkel, aminőkre bármely magánvállalkozásnak is szüksége lett volna, a második, hogy a Máv. forgalmi tőkéje össze van keverve más szervek, mint a Máv. gépgyár forgalmi tőkéjével, ami szintén igazságtalan ítéletre vezet. Helyes megítélés céljából külön kell választani az egyes kiadásokat és bevételeket és a kiadások között az egyes tényezőket.

A személyi kiadásoknál ömértósága előadása szerint legsúlyosabb teher a nyugdíj és nyugbéréken kívül a természetben való ellátásról való gondoskodás, (amely az államvasut javára van ugyan elkönyvelve, de az államvasut terhe) és a menekült vasutasok elhelyezése. Kimutatta, hogy a pragmatikus személyzet csökkentése a nyugdíj-teher emelkedése folytán nem mutatkozik hathatós eszköznek a deficit rendezésére. Hallottuk, hogy a pragmatikus személyzet illetményeinél 268-szoros, a munkásokénál 485-szörös emelkedés mutatkozik. Feltűnő az eltérés a pragmatikus személyzet hátrányára; amire már Tolnay t. barátom is rámutatott. Viszont a munkásokra vonatkozó számot helyesnek kell találni, ha figyelembe vesszük, hogy ebben a természetbeni ellátás benne van. A statisztikai hivatal kiadta M. Statisztikai Szemle legutolsó számában dr. Kovács Norbert az ipari munkabérekről összehasonlító statisztikát közöl. A gépiparban 1914 első feléhez képest átlagban 237.59-szeres a növekedés, az összes iparokban 1910-ben képest 197-szeres. Ezekhez képest viszont a Máv. munkabéremelkedés nagyinak mutatkoznék. Mi az oka ennek az eltérésnek? Ha a Máv. munkásai természetbeni ellátást kapnak, akkor azok a munkások, akiknek a munkabére hasonló ipari szakmák után igazodik, a természetbeni ellátás mellett kevesebb munkabérral kell, hogy megelégedjenek, mint azok, akiknek a szabad ipar ily ellátást nem ad. Vajjon hogyan áll ennek az összehasonlítása esetén a dolog? Persze munkakategóriánként itt is nagy különbségek vannak. Pályafentartási munkást, napszámost vidéken mindenestre az országos átlagon alul kell kapni, mert az országos átlagban a drága főváros is benne van. Azonban nézetem szerint helyesbitést igényel az az adat, hogy 70—80 milliárd üzleti költségnek 15.325 milliárd volna a személyzeti kiadási része. Ezt a számot én ennél nagyobbnak tartom és azért helyezek súlyt a helyesbitésre, mert azt a benyomást teheti a rosszindulatú külföldre, mintha nálunk el volna a munkásszemélyzet hanyagolva. Tápot ad munkásmozgalmakra, aminő a mozdonyvezetők

mozgalma is lehetett. Ha ez a szám megáll, akkor az összes kiadások 31.65%-át teszi a személyi kiadás, s ez oly kicsi szám, aminő egész Nyugateurópában ninesen. Ha a fenti 15.325 milliárdhoz a munkásokra eső költséget: 17.4 milliárdot, és a nyugjakat: 13.43 milliárdot hozzáadom, akkor 56.151 milliárdot kapok, amely már 70%-a a 80 milliárdos kiadásnak és így inkább megfelel a külföldi viszonyoknak. — Amerikában éppen 70% volt. Németországban most visszamenőben van. — Minthogy kiadásaink apasztására a pragmatikus személyzet csökkentése nem alkalmas eszköz, egyelőre nincs más mód, mint hogy óvakodjunk a szaporitástól. Ezt azon a helyen lehet megtenni: ahol a természetes szaporodás 3 évi szolgálat után beáll. Nagy szelekciót kell végezni az alkalmazottak közt. mielőtt állandó alkalmazottakká válnak és ezt csak a személyzet legjobban bevált részénél szabad megengedni. Meg kell nézni, vajjon ezekből igazán jó alkalmazott válik-e? Ha a válogatást végző alkalmazottak tisztában vannak a kérdés nagy pénzügyi horderejével és ha szakemberek, akkor ezt meg lehet csinálni. A második szempont a munkaidő jó kihasználása, amely a munkás személyzet csökkentését teszi lehetővé, mert alkalmas munkabeosztással, a munkának a teljesítmény értékéhez mért díjazásával a munkaidőt jobban használjuk ki, ugyanazon idő alatt kevesebb megerőltetéssel több hasznos munkát végzünk. Nem azt értem ezalatt, hogy a munkásból több munkát kell kizsarolni, hanem észszerű, gazdaságos munkarendszert kell behozni, aminő a németeknél van. A német vasutak pontosan, Taylor-rendszer szerint megállapítják a munkaidőegységben végezhető átlagos teljesítményt, azt értékelik, a több teljesítményt jobban díjazák. Ezen a téren a Máv. a kilométerpénzekkel és a műhelyekben az óra-darabszám szerinti munkával érhet el eredményeket. Ezt a rendszert minden szolgálati ágánál: pályafentartásnál, raktárban, vonatrendezésnél. műhelyben, irodában külön-külön kidolgozva, gondosan végig kell vinni és így jelentékeny megtakarítás lesz elérhető. A német eredmény meglepő. Az irodai, fogalmazó, műszaki és forgalmi személyzet körében is jelentékeny megtakarítást lehet elérni a munka jobbá és tökéletesebbé tevésével. Tudjuk, hogy a pályafentartásnál milyen sok az immel-ámmal végzett munka. Az irodamunka bürokratikus berendezésénél fogva sok időt vesz el és kevés teljesítménnyel jár. Itt sokat segíthet a német „bureau-rendszer“ alkalmazása. A felszabadult erők megfelelő kiképzés mellett az üzem-gazdaságosság terén helyi ellenőrzési-, oktatási- és felvilágosítási célokra másutt felhasználhatók. A nem tudományos előképzettségű személyzetet is jobban díjazhatjuk ha ilyen szolgálatokat tesz és a szellemi munkában azt díjazzuk magasan, ami valóban szellemi: a gazdaságot fejlesztő munka.

A legnagyobb baj, hogy a mai viszonyok közt a gazdaságos tevékenységet eléggé ellenőrizni nem lehet. Pedig most ezen van a legnagyobb súly. Ma, amikor egy szeg, egy lap papiros is érték a „minima non curat praetor“ elve nem alkalmazható és mivel vasut-igazgatásnál az a baj, hogy a praetor, akármilyen buzgó, nem lehet mindenütt jelen, gondoskodik a praetor minden szolgálati helyen

olyan aedilisekről, akiket kiküldhet a szolgálat és fogyasztás ellenőrzésére és akik ezt odaadással végzik.

Ezzel át is tértem az anyaggazdálkodásra.

Teljes mértékben látom, hogy az anyagbeszerzés nehéz. Látom, hogy ma a versenytárgyalás a legtöbb esetben szatirikus intézménynek látszik, amikor a piac árképzése nem normális, amikor a külföldre vagyunk utalva egy csomó fontos üzemi anyag beszerzésében és amikor a külföldről nagy árfolyamvesztéssel szerezzük be azokat. Amikor a Máv.-nak örülnie kell, hogy egyáltalán kap talpfát, kavicsot stb. Nem is mindig a Máv. az oka annak, hogy kellő időben nincs meg a kellő devizája. Amíg a Máv. az állami adminisztráció egyik alkatrésze, nem fedezheti előzetesen devizasükségletét, mert arbitrage-al vagy valutaspekulációval nem szabad foglalkoznia. Amikor ellenben az államvasut egyszer valóban kereskedelmi, önálló vállalattá fog válni, akkor kötelessége lesz valutákról gondoskodni. Annál nagyobb baj az, hogy nem rendelkezik olyan forgótőkével, aminőre szüksége van. Ez azt jelenti, hogy hosszabb időre nem fedezheti előre anyagszükségletét. Mivel a szállító feleknek néha csak késedelmesen fizethet, a külföldi szállítók, akiket nem korlátoz a hatósági ármegállapítás, néha már előre felszólják az árakat arra a nivóra, amelyet az eladó nézete szerint akkor kell elérniök, amikor a Máv. fizetni fog.

Ilyen körülmények közt kétszeres kötelesség az anyaggal való takarékoskodás.

Sajnálattal nélkülöztem t. barátom előadásában azokat az üzemgazdasági adatokat, amiket azelőtt az államvasutaknál is közzé szoktak tenni és amelyekre Kelety ömértósága rövid előadása keretében nem terjeszkedhetett ki. Szerettem volna látni azokat az adatokat, amelyek a személykocsi, teherkocsi-, podgyászkoesi-, mozdonykilométerekre, a tengelykilométerekre, a vonat-számra, a vonatok és egyes kocsik kihasználásra vonatkoznak, a holt és fizető súly arányát, az anyagfelhasználási kimutatásokat. Vajjon az anyagfelhasználás nagyobb vagy kisebb-e, arányosítva a Máv. mai rövidebb hálózatára, mint azelőtt volt. Szerettem volna látni, hogy a regie-szállítmányok mily mennyiséget tesznek ki, hogy a mozdonyok napi teljesítménye, a teherkocsik vesztéglési ideje, a holt idő mennyi, továbbá a balesetekre vonatkozó, a kártérítésekre, a pályafentartásra, a jármű javítási állagra és nem vasutüzleti kiadásokra vonatkozó adatokat is? Ezek nélkül nem lehet az üzem gazdaságosságát szakszerűen elbírálni. Ez nem szemrehányás az érdekes előadással szemben, mert ezeket az adatokat nem lehet egy előadásba foglalni. Ezek tétessenek közzé és ha ez drága, talán olcsóbb lehetne, ha a Vasuti és Közlekedési Közlönyben tesszük közzé. Ez mindenesetre azzal az előnnyel jár, hogy a publikum sok igazságtalan ítélete elmaradna, mert ezek az adatok alighanem azt fogják bizonyítani, hogy a Máv. igyekezett gazdaságosan eljárni. Végül ide tartozik még a bevételek kérdésébe bejátszó ócska anyagok értékesítésének a kontója. Ez ma óriási pénzürtéket képvisel.

En az üzem gazdaságosságára helyezem a legnagyobb súlyt, nagyobbat még a szervezet helyességénél is, bár ez megkönnyíti a gazdaságos üzemvitelt. A mai szervezet mellett is lehet azon-

ban javítani az üzem gazdaságosságán és helyesnek tartom, hogy itt fogta meg a Máv. igazgatósága a dolgot. Ha már az átszervezésről beszélünk, akkor a mai viszonyok közt inkább a centralizálásnak, mint a decentralizálásnak vagyok a híve, mert a vasut szolgálatában legnagyobb fontosságú az egységes akarat, a tekintély érvényesítése, amihez központi vezetés kell, különösen most, a tekintélyek lerombolásának korában. A centralizálás erős hangsúlyozása nem azt jelenti, hogy bizonyos tágkörű szolgálati ténykedéseket külső szerveknek nem lehet kiadni; de ott az ellenőrzés megszervezése szükséges. Fontos a személyzetnek a kereskedelmi szolgálat iránti kitanítása, amely a reklamációkat csökkenti és az akvizitórius szolgálat megszervezése. Később sorra kerül majd az illetmény-rendszer átalakítása is olyképp, hogy a hasznos szolgálat — jöjjön, az bár nem akadémiai képzettségű egyéntől — az ily egyének magasabb állásba jutása útján elismertessék. Az átszervezés kérdése világszerte kísért. Előtérben az az eszme áll, hogy az államvasutak önfentartó üzemek legyenek. Azonban tisztában kell lenni azzal, hogy az államvasut — bármely államvasut — csak akkor lehet önfentartó üzem, ha a magángazdálkodási elvet a legmesszebbmenő mértékig érvényesíti, ha úgy működhetik, mint egy kereskedelmi vállalat. Ehhez tőkével kell ellátni a vasutat. Tartozással nem mehet bele az államvasut ilyen üzembe. Pedig éppen a tartozás idejében háritották rá a legnagyobb terheket, jóllehet a kölcsönök részben sokszoros konverzióknak az eredményei, amelynek nyereségei számos oly vasutba fektettettek bele, amelyek nem tartoznak a Máv. hálózatába.

A németek, akiktől sokat tanulhatunk, már régen foglalkoznak azzal az eszmével, hogy államvasutjaik pénzügyileg önállósíttassanak és bármily forró bennük a vágy, hogy ezt elérhessék, még az elmúlt évben sem merték megcsinálni az Eisenbahn-Finanzgesetz-et, mert nem voltak képesek a gazdasági alapot jelentő tőkét rendelkezésre bocsátani. És a németek addig nem csinálják meg az Eisenbahn-Finanzgesetz-et, ameddig az állam gazdasági helyzete ezt meg nem engedi. Az osztrákok hasonló törekvéseinél ez az ütközőpont szintén. A vasut saját számláját csakis a saját kiadásai terhelhetik és saját bevételeit kapja meg teljesen a vasut. Más igazgatási ágak szállítási költsége, a posta szállítása, a közuti kavics-szállítás költsége stb. nem terhelheti az államvasutat, a nem vasuti munkásoknak adott kedvezményes utazás szintén nem. Az önálló gazdasági vállalat egyik ismérve az, hogy semmit sem tesz ingyen. Az államvasut ma sok idegen terhet visel és sok jogos keresettől esik el, miért is az államvasutak mai kontója nem adhat hü képet. Azonban legyen szabad ezekből egy következtetést levonnom arra a kérdésre vonatkozólag, amelyet Elnök ur önmagyméltósága említett fel: az államvasuti üzem megszüntetésére.

Kérdezem, hogy hiszi-e valaki azt, hogy az államvasutak bérbeadása lehetséges, hogy akad valaki, aki bérbeveszi az államvasutakat, ha nem vasuti terhekkal van megterhelve? Akármennyire hiszem azt, hogy magántársaság üzemében talán üzemgazdasági kérdésekben nagyobb mértékű haladás volna észlelhető, lehetséges-e, hogy magánvasut-tarifaemelés nélkül vigye az üzemet, hogy viselje a menekült vasutasok

terheit, vállalja azt, hogy a gépgyárak forgalmi tőkéjét adja? Azt hiszem, felesleges ezt a témát fejtegetni. Erről az eszméről tegyünk le, annál is inkább, mert ezzel lemondanánk arról, hogy a vasut fogyasztása útján a közgazdaságot a nemzeti termelés szempontjából befolyásoljuk. Inkább kíséreljük meg azt, hogy az állam anyagi eszközeivel állítsuk helyre az államvasutakat és minden eszközt ragadjunk meg arra, hogy saját lábán megállhasson.

A nem vasutüzemi bevételekkel nem akarok foglalkozni. Nem szólok a raktárbérletekről, vendéglők béréről iparvágányokról és sok minden egyébről. A legfontosabb bevételi forrás minden körülmények között a tarifa. Itt azonban jól kell vigyázni! Meg kell különböztetni a tarifa abszolút és relatív magasságát. A relatív magasságot illetőleg részletes adatokat hallottunk, amelyekben az előadó ur kimutatta, hogy a tarifaemelés alatta marad a pénz vásárló ereje csökkenésének. Mielőtt erre rátérnék, legyen szabad néhány szót szólnom az abszolút magasságról. Az abszolút magasság a közgazdaságra nézve döntő tényező. A tarifa abszolút alacsonysága volt az, amely megszerezte a forgalmat, s amely világforgalmat alakított ki. Ezen a téren nem állunk oly kedvezően, mint a tarifa relatív magasságát tekintve: ha összehasonlításokat teszek, azt látom, hogy igen jelentékeny mértékben emelkedett a tarifa. A kérdés az, hogy a cikk értékének mely mértékét vonja el a fuvardíj. A kenyérlisztnél 1913-hoz képest nem lényeges annak a résznek az emelkedése, amit a fuvardíj az értékből felemésztett: 1.33—1.66%-ra emelkedett. A magyar szénnél azonban már lényegesebb az emelkedés: 6.42%-ról 14.14%-ra emelkedett, amit az áru értékéből emésztett fel 50 km. távolságra. Szándékosan veszek rövid távolságot, mert a megélhetésről, a közfogyasztásról beszélek. A relatív magasságra vonatkozólag az adatokat a grafikonból vesszük, ezek az adatok helyesek. Ezek 200 km.-re számított adatok. Miután azonban az átlagos szállított távolság 120—130 km. között van, ennek a zónának a díjtételeit hasonlítottam össze. A közönséges gyrsárunál a díjak sokszorozódását mutató szám 761—756 helyett, az első darabáru osztályánál 735—728 az A) osztályban 590—582 helyett stb. Ha a felklasszifikálásokat figyelembe vesszük, akkor találunk oly cikket, amelynél a sokszoros a pénz elértéktelenedésével magasabb eredményt ad. A cementnek, a gipsznek 1122, benzin és kőnőolajnál 1457, ezek ténylegesen felette vannak a pénz értékesökkenésének. Igen tekintélyes az emelkedés más áruknál is. A felklasszifikálások bizonyos rendszertelenséget vittek bele a tarifába. Megtörtént az, hogy a szén tarifája drágább lett a tüzifa tarifájánál. Ez azelőtt nem volt. A tarifaemelés igazi közgazdasági hatását azonban a bemutatott grafikonok adatokból épp oly kevésbé lehet megítélni, mint azokból, amiket ép most előterjesztek. Ehhez más csoportosításra volna szükség. Szükségünk volna oly összehasonlításra, amely feltünteti a tarifa változásait az áruforgalom változásával párhuzamba helyezve cikkenként vagy legalább áruosztályonként; kellene egy másik összehasonlítás, amely a díjszabás mozgási vonalát összehasonlítja a bevételek mikénti alakításával s egy harmadik csoport, amely az egyes távolsági forgalmi csoportokban mutatja be a mostani ered-

ményeket: csak így lehet szakszerűen eldönteni azt a kérdést, hogy a díjszabások hatása a közgazdasági életre milyen? Szét kellene választani a bevételek egyes nemeit is. Csak ezeknek az adatoknak alapján volnának abban a helyzetben, hogy hozzájárullattak ahhoz a megállapításhoz, hogy a tarifák és azok közgazdasági hatása közt az összefüggés megszűnt. Ezt a tételt még annak a példának ismeretében sem tudnám aláírni, amelyik példával az előadó ur azt mutatta ki, hogy akkor, amikor a Máv. egyszer díjleszállítást eszközölt, az árak felfelé mentek. Talán ha a tarifát le nem szállítják akkor az árak még nagyobb mértékben mentek volna felfelé? A tarifa felemelése gyorsan emeli az árakat; ellenben leszállítása rendszerint nagyon lassu hatásu. Az sem bizonyíték a tarifaemelés közgazdasági hatástalansága mellett, hogy az anyagdrágulás 1776-szoros, míg a pénz sülyedése 976-szoros, mert ha a pénz értékváltozása és a tarifának emelkedése számszerűleg összeadnának, akkor már az 1776-ot megközelítő vagy azt meghaladó számot kapnánk. (Buzánál 1741, rudvasnál 1880.)

Természetesen ez sem helyes módszer a tarifaemelés hatásának megítélésére és példám csak annak igazolására szolgál, hogy sötétben tapogatódzó sokféle kombináció és következtetés lehetséges, azoknak az adatoknak hijján, amiket ismerni óhajtanék és amelyek nélkül az objektív bírálat lehetetlen. Az bizonyos, hogy a tarifaemelés áthárul ahhoz képest, hogy ki az erős és ki a gyöngébb. Az erős az, akinek a szolgáltatása mindenkinek kell: a gazda és a munkás. Akire leginkább hat az áthárítás, az éppen az államvasut és a nagyipar. A gazda meg sem érzi a tarifaemelést; de megérzi a Máv. akinek annyiféle anyagra van szüksége, aki annyi munkást foglalkoztat. Minden egyes tarifaemelésnél kénytelen a Máv. bevételi többletének egy nagy hányadáról, az ár és béremelkedés folytán lemondani. Amikor nem stabilis, hanem gyakran változik a tarifa, még meg sem történt, de várt emelés is előre áthárul a Máv.-ra, amely készletek hijján ezt sulyosan érzi.

Mégis úgy áll a helyzet, hogy válaszuton állunk, hogy a Máv. maradjon e továbbra is állami adminisztratív szerv vagy önálló vállalkozássá váljék? Ha a Máv. integráns része az állami szervezetnek, akkor nem feltétlenül szükséges az, hogy a Máv. terheit csak a vasutat használó közönségre hárítsák, hanem igazságos, hogy adó alakjában viselje mindenki. Viszont vitathatatlaná válik annak álláspont helyesége, hogy a Máv.-nak díjszabásaiból kell megélnie akkor, amikor önálló vállalat lesz. Addig csak két fegyvere van: a takarékoság főleg az anyaggazdálkodás terén és a díjszabás mérsékelt emelése. A díjszabásokat hogyan lehet emelni, arra vonatkozólag nem akarok javaslatot tenni, de két megfigyelést akarok közölni, amely a szép előadás kapcsán domborodott ki. Az egyik, hogy a személydíjszabás az, amelyet a tarifaemelés legjobban kimélt. A személydíjszabás emelése a legnépszerűtlenebb, antiszociálisnak mondják; habár ezt a hatást munkás- és egyéb kedvezményekkel ellensúlyozni lehet; de üzemgazdasági okokból a legkevésbé igazságtalan. Nemesak azért, mert a személyszállításra minden vasut ráfizet (a holland vasutak kivételével), hanem azért is, mert a személyszállítás, az üzleti utazásoktól eltekintve, igen gyakran luxus. Az utazással járó egyéb költségek sokkal nagyobbak, mint a

szállítási költség. Az élelmezés, bérkocsidíj, hordárok díja, lakás ára oly magas, hogy a vasuti fuvardíj az utazással járó összköltségeknek számához képest döntő szerepet nem játszik. Még fokozottabb mértékben állnak ezek a podgyászdíjzabásra. A másik kérdés a személydijzabásra is, de első sorban az árudíjzabásra vonatkozik. Ez az, hogy a régi, bevált és Nagy-Magyarországnak jó gazdasági szolgálatot tett csökkenő egységtételű alapon álló díjzabások rendszere fenntartandó és jogosult-e a mai szűk határok között is? 1913-ban a Máv. összes áruforgalmának 27%-a volt az, amely átlag 40 km. távolságra ment és a Máv. átlagos szállítási távolsága 130 km. volt. Most ezek a határok mind beljebb szorúlnak, de a díjzabás mégis a nagy távolságnak kedvez. Nézetem szerint nem volna egészen elhibázott dolog, hogy azzal foglalkozzunk, vajjon nem lehetne az egész árudíjzabás terén vagy a drágább osztályokban a csökkenő skálát megszüntetni és az egységes képzést életbeléptetni, mint az a porosz államvasutaknál régen volt? Ha azonban az egységes rendszerre akarunk áttérni, lényegesen lejjebb kell kezdeni a díjakat a rövid távolságnál, az átlag távolságoknál lehetne elérni a mai tarifát és a nagyobb távolságoknál emelni a mai fölé. Ez gazdaságpolitikai előny lehet. Így nemcsak a közuti verseny ellen védekeznénk, hanem ha majd a nagy átmeneti forgalom ismét lehetővé válik, akkor az egységes tarifaképzés abba a helyzetbe fog hozni, hogy az átmenő forgalom jövedelmezővé válik és a külfölddel való tarifaszaldónk javul. Egy további dolog, amivel foglalkozni lehet, a forgalom szerzése. Magyarország számos vidékén ügyes, a kereskedelmi szolgálatban képzett ember sok szolgálatot tehet. A külföldön ugyanezt a célt a konjunkturák kihasználását a kereskedelem igénybevételével, ügynökségek útján lehet elérni. Mutatja ezeket a behajózási forgalom és némely vasut példája is.

Értem azt, hogy a Máv., amely évek óta a rekonstrukció nehézségeivel küzd, amely ma az anyagbeszerzés terén élet-halál harcot folytat, ezeket a különféle kérdéseket még nem oldhatta meg. Foglalkoztak ott sok gazdasági kérdéssel és én csak azt kívánom, hogy úgy oldják meg ezeket, amint a vasutat magát rekonstruálták. Ha ez sikerül, a nemzet örök hálával fog gondolni azokra, akiknek ez sikerült.

Legyen szabad végül még reflektálnom arra az összehasonlításra, amelyben Matlekovits öccsellenciája a múlt vasutjának és a mostani vasutnak szerepét méltatta. Régen a vasut nagy szolgálatot tett nekünk, mert a mi buzánk volt az első, amely a világpiacon megjelent. De hogy teljesítse a vasut ezt a szolgálatot ma, amikor nincs Bácskánk, Vág völgyünk: amikor a határok el vannak zárva, amikor *a kivitel nem szabad*, amikor a létért küzd a vasut és amikor az agrár politika alakulása a termelés csökkentését eredményezheti? Ezek az okok a vasut szerepét megváltoztatták. Egy másik kérdés, hogyan táplálja a vasut az állampénztárt, mikor az, a mi helyi forgalom volt, most idegen forgalom, amikor a bevételek a kiadásokhoz képest csökkennek, amikor anyagokért idegen valutában fizetünk s amikor jól lehet jó időkben nem terheltek meg kölcsönök kamataival az üzemet, ma nagyon igazságtalanul ezekkel és egyébekkel is meg van terhelve? A Máv. nem lehet támogatója az iparnak és a kivitel fejlesztése körül

a vámpolitikának, mikor örülnie kell, ha bárhonnán képes megszerezni szükségleteit, amikor a trianoni szerződés a differenciális tarifapolitikát kizárja.

Itt sok baj van, ami a Máv. révén jut kifejezésre, de nem írható a Máv. számlájára.

Azt hiszem a Máv. teljes tudatában van nemcsak a nehézségeknek, hanem kötelességeinek is, ezeket teljesíteni kész és csak az volna a kívánatos, hogy mindenki ugyanettől a szellemtől legyen áthatva, attól a tudattól, hogy bírálni könnyű, jobban csinálni nehéz és hogy csak akkor lehet hasznos a bírálat, ha a bíráló meg is jelöli a javítás módját.

Harmadik nap 1923. május 31-én.

Zelovich Kornél: Amikor a Máv. gazdasági helyzetére vonatkozó vitában részt veszek, szem előtt tartom elnök ur önagyméltóságának azt a deklarációját, amelyet Kelety Máv. elnök ur előadása után tett, hogy t. i. remélhetőleg a vita is olyan tárgyilagos lesz, amilyen volt az előadás. Az előttem felszólalt kiváló kapacitások felszólalásukban ezt az alapelvet megtartották, annál könnyebb erám nézve ugyanezen a mesgyén haladni.

Előre is kijelentem, hogy úgy *Tolnay Kornél* mint dr. *Neumann Károly* t. barátaim szakszerű fejtegetéseivel egyetértek s ha utánnuk mégis hozzászólók a kérdéshez, -- noha az előzmények után sok új eszmét alig ha tudok a vitába behozni, — ennek oka az, hogy a Máv.-nak, ennek a szivünkhöz nőtt vasutnak talpraállítását hazánk létérdeke szempontjából rendkívül fontos kérdésnek tartom. Ha tehát csak egy gondolattal is elő tudjuk segíteni a kívánt javulást, annak a gondolatnak a közlése véleményem szerint hazafiui kötelesség.

A m. kir. államvasutaknak az államháztartásban való jelentőségét elnök ur őexcellenciája a vitát bevezető klasszikus tömörségű szavaiban már kiemelte.

A Máv. azonban nemcsak hazánk közgazdasági életében volt és marad a legjelentősebb faktor, de amikor még Magyarország nagy volt, egyike volt a világ legnagyobb vállalatainak.

A német vasut-egylet keretében, ahol a prestige igen nagy, hiszen a technikai bizottságban Tolnay Lajos elnöklete óta mindig a magyar államvasutak viseli az elnöki tisztet, hosszú ideig közvetlenül a porosz-hesszeni államvasutak után következett — már pedig a porosz-hesszeni államvasutak voltak, ma pedig a német birodalmi vasutak, a világ legnagyobb vállalata. Ma egy harmadára csökkentve is a Máv. még mindig a nagy vasuttársaságok közé tartozik.

Felszólalásomban főképen az *üzemgazdaságosság* kérdésével szándékozom foglalkozni.

Az 1922/23. költségvetési év első tíz hónapjára a napokban közölt adatok szerint a Máv. *üzemi koeficiense* 117%. Ez annyit jelent, hogy a Máv. kiadásai 17%-kal magasabbak, mint a bevételei.

Az üzemi koeficiens ugyanis két tényezőnek: a kiadásoknak és a bevételeknek a viszonya és százalékban szoktuk kifejezni.

A vasutak igazgatásának a két tényező közül a kiadásokra van,

és kell is hogy legyen, ingerenciája, ellenben a bevételek miként való alakulására csupán a tarifák megfelelő megállapításával gyakorolhat befolyást. Ezen megfontolások szerint tehát nyilvánvaló, hogy *a tarifáknak megfelelő megállapítása* igen jelentős kérdés a vasutüzem gazdaságossága szempontjából.

A tarifa megfelelő megállapítása céljából ennek elemeit kell figyelembe venni. A tarifa megállapítás elemei, amint ismeretes: az önköltség, a szállításnak a forgalmi értéke, a verseny és a közgazdasági meg politikai befolyások.

Az önköltség adja meg a tarifának alsó határát, a szállításnak forgalmi értéke alkotja a felső határt és a tarifa rendszeresen ezen két határ között marad a másik két elem által befolyásolva.

Normális években, a világháború előtt, sokszor előfordult az az eset az államvasutaknál is, hogy bizonyos áru szállításakor a vasut tarifájával az önköltség alá is lement, ha ezzel szolgálta az illető állam kereskedelmi politikáját.

Az ebből az okból előálló veszteséget a vasut ellensúlyozta azzal, hogy viszont más árukra, amelyek azt elbirták, az önköltségnél jóval nagyobb tarifát állapított meg.

Az a gondolat azonban, minthogy a vasutak nem csupán emberbaráti intézmények, józan ésszel föl se merülhetett, hogy a vasut az *összes áruk és személyek szállítására önköltsége alatt maradó tarifákat állapítson meg.*

Lehetséges-e tehát a Máv. igazgatóságától ma azt követelni, hogy üzemét tartsa fenn, háztartását hozza rendbe, de úgy, hogy tarifáinak összes tételeivel az önköltség alatt maradjon.

Azt hiszem ezekből a megfontolásokból logice következik, hogy a publikum részéről mennyire igazságtalan támadások voltak azok, amelyek a Máv. vezetőségét azért kárhoztatják, mert tarifáit az önköltsége emelkedése következtében *emelte*. Hiszen a kényszerűség vitte rá. Más kérdés, hogy ez a tarifaemelés a különböző árukra helyesen van-e megállapítva.

Kelety államtitkár ur előadásában fölemlítette, hogy a Máv. huzamosabb ideig nem emelte tarifáit, az önköltsége alatt maradó díjtételekkel szállított, bizonyára abban a reményben, hogy pénzünk elértéktelenedése nem fog bekövetkezni, legalább is olyan mértékben nem, mintahogy, sajnos, de facto, bekövetkezett.

Szakasztott ugyanilyen volt a helyzet a német birodalmi vasutaknál is. 1921 őszéig a német vasutak is tartották addigi alacsony tarifáikat, de amikor 1921 őszén a márka értékének nagymértékű zuhanása bekövetkezett, ez a vasut is, szintén kényszerűségből, tarifái emelésére határozta el magát. *Részben* ennek segítségével igyekezett háztartásának egyensúlyát helyreállítani.

Említettük, hogy a tarifa megállapítás elemei közül a *szállításnak a forgalmi értéke* adja meg a tarifának a felső határát.

Manapság olyan tünetek vehetők észre, hogy bizonyos árukra, esetleg csak rövidebb időszakokon át, a szállításnak a forgalmi értéke, amely a tarifának felső határát adja, leszállt a vasut önköltsége alá, amely pedig a tarifának az alsó határa.

Ezen tünetek közé tartozik az a megfigyelés is, hogy a közúti szállítás olyan viszonylatokban és olyan áruk szállításában is versenyez a vasutakkal, amelyekre normális viszonyok között nem is gondolhattunk.

A vasut tehát ilyen körülmények között bizonyos áruk szállításából, amelyre eddig számított, huzamosabb időn át elesik, a forgalom sűrűsége e szerint a helyett hogy növekednék bizonyos áruk terén, stagnál vagy visszaesik, aminek az üzemi költségre lesz kedvezőtlen hatása. Nem tudom vajjon Sir William *Acworth*-nak ahhoz a kijelentéséhez, amely szerint „örökre elmúlt ez idő, amikor természetesnek látszott, hogy a vasuti vállalkozás jövedelmező“ nem járult-e hozzá hasonló megfigyelés is.

Ha az eset valóban úgy van, amint említettük, már a vasutakba befektetett óriási tőke is kényszerít bennünket arra, hogy valami kivezető utat találjunk.

Az az ut, amelyet követnünk *kell*, előrebozsátott fejtegetésünk-ből logice következik.

Minden erővel arra kell törekedni, hogy a vasutaknak az önköltsége leszállítsassék — legalább is a szállításnak forgalmi értékére. Ebben az esetben a tarifának elméleti alsó és felső határa összeesik.

A feladat tehát: *a vasutak önköltségének leszállítása.*

A német birodalmi vasut 1921. évi számadási évére vonatkozó üzleti jelentésében kiemeli, hogy a birodalmi vasuti vállalat gazdaságos üzemét nem egyedül a tarifák emelésével biztosították, hanem különösen nagy súlyt vetettek az önköltségnek a csökkentésére.

Az a kérdés már most, hogyan lehet és hogyan kell a vasut önköltségét csökkenteni.

Analizáljuk az önköltséget. Az önköltség két rész összege: a tőkekamaté és az üzemi költségé.

A m. kir. államvasutak 1867-től az 1917/18 költségvetési évig bezárólag tényleges tőkájukat 5% fölött csak 1868-ban, 1869-ben, 1906-ban, 1914/15-ben és 1915/16-ban, tehát 51 esztendő alatt csak öt esztendőben kamatoztatták.

Normális években, amikor a körülményekhez képest egészséges volt az államvasut, az állam nem követelte meg a Máv.-tól, hogy a tényleges befektetési tőke-kamatját meghozza, most amikor ezer seb-ből vérzik, amint Kelety h.-elnök ur előadásából, meglepetéssel hal-lottuk: igen.

Szerény véleményem szerint ezt a kívánságot, amely a mai viszonyok között felettébb igazságtalan is, ma a Máv.-nak lehetetlen-ség teljesíteni.

Olyan nagy krízis, mint a jelenlegi még nem érte a Máv.-ot — merem állítani, hogy olyan siralmas helyzetbe, mint a Máv., egyetlen egy vasut se került.

De átment a Máv. az 1873. évi pénzügyi válsággal kapcsolatban elég nagy krízisen, amely azonban a maitól nagyon távol van. Ennek

folyományaképpen 1874-ben a Máv.-ba befektetett tőke alig hozott 1% kamatot. Senkinek se jutott eszébe azonban ezt kifogásolni.

Lehetetlen kívánság az államtól, hogy a Máv. egyszerre legyen gazdaságos vállalkozás meg jótékonyági intézet is.

Gazdasági vállalkozás meg jótékonyági intézet két összeegyezhethetetlen fogalom.

Szerény nézetem szerint a mai rendkívüli nehéz viszonyok között a Máv. talpraállítása érdekében az önköltség csökkenéséhez járuljon hozzá az állam, a köz azáltal, hogy legalább átmenetileg, amíg a vasut lélekzethez jut, viselje az állam a vasutakba befektetett tőke kamatterhét, de járuljon hozzá a Máv. is teljes erővel, hogy hathatósan csökkentse az önköltségek másik összetevőjét, az üzemi költséget.

Normális években is volt rá eset, hogy az állam az államvasutaktól csak oly jövedelmezőséget követelt, amellyel az üzemi költséget fődözze. A vasutba befektetett tőke, illetőleg az állami kölcsönkötvények kamatai és törlesztési hányada ebben az esetben közjövödelmekből, adókból nyert fődözetet.

Ilyen elvet alkalmazott egyideig az államvasutakkal szemben Belgium.

Elméletileg az olyan tarifa, amelynek az alkalmazásával nem az önköltséget, hanem csak annak egyik részét az üzemi költséget akarják fődözni, az *illeték elv* alapján megállapított tarifának nevezhető.

A javaslat tehát az, hogy *egyideig a Máv. tarifái az illeték elv alapul vételével állapittassanak meg.*

Ebben az esetben tehát a tarifának alsó határa nem az önköltség, hanem az üzemi költség, ami normális években az önköltségnek 66—75%-át tette ki. Így könnyebben elérhetjük, hogy a szállításnak a forgalmi értéke nem száll a tarifa alá, azaz bizonyos áruknak a vasuti szállítástól való elvonását megakadályozhatjuk.

Az illeték-elv alkalmazását a tarifában annál is inkább alapul kell venni, mert ha a *Neumann* Károly t. barátom felettébb tanulságos előadásában említett terhek alól, amelyek viselése nem a vasut feladata, mentesíti is a kormány az államvasutat, — ezektől a terhektől való mentesítés a vasuti háztartás egyensúlyának helyreállítására szerény véleményem szerint is föltétlenül szükséges — mégis mindaddig, amíg valamely országban államvasut lesz, az állam terheket ró az államvasutakra szociálpolitikai tekinteteből. Ennek az illusztrálásául a személyforgalomban csak az olcsó munkásjegyeket említem föl.

Emellett nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az államvasutak háztartását, amint majd a következőkben pár adattal is illusztráljuk, nagy mértékben megterhelik nálunk az üzemükben levő kisforgalmu helyiérdekű vasutak.

Ezeknek létesítése közérdek volt. Az államvasut a közérdeket szolgálta, amikor üzembe vételükkel lehetőségessé tette létesülésüket. Úgyancsak közérdek tehát, hogy az egész államvasut talpraállításához a köz járuljon hozzá az előbb említett értelemben.

Végül ezzel a kérdéssel kapcsolatban még arra akarok utalni, hogy az államvasuti közlekedésnek az állam gazdasági életében. hogy

ugy fejezzem ki magamat, centrális helyzete van. A gazdasági élet vérkeringésének mintegy szive, középpontja. Kihat úgy a mezőgazdaságra, mint az iparra és bányászatra, valamint a kereskedelemre.

Teljesen jogosult tehát a kívánság, hogy az államvasut talpraállítása céljából, amely az *önköltség csökkentése nélkül ki van zárva*, ennek az önköltségnek egyik részét, a köz. az állam viselje.

De, amint már előbb is kiemelttem, az önköltség csökkentésére teljes erővel kell törekednie a Máv.-nak is az önköltség másik részének, az *üzemi költségnek természetű*, már is folyamatba tett csökkentése által.

A vasuti tudományos irodalomban az önköltséget és az üzemi költséget is valamely teljesítmény egységre vonatkoztatjuk.

Az *üzemi költség* az üzemi kiadásoknak egy teljesítmény egységre eső része. Ilyen értelemben beszélünk pl. utaskm. és haszontonnakm. költségről.

Az üzemi költség csökkentésére irányuló törekvés tehát azt jelenti, hogy az üzemi kiadásoknak a teljesítmény egységre eső részét igyekszünk kisebbiteni.

Fejtegetéseim elején kiemelttem, hogy a vasutak igazgatásának legfőképpen a kiadásokra van és lehet ingerenciája, hozzáteszem, minden vasutnál az igazgatásnak s az egész személyzetnek legfontosabb feladata és kötelessége az üzemi költség apasztása.

Ha a Máv.-nak sikerül és, ha szabad mozgását biztosítjuk, bizonyára sikerülni is fog, üzemi költségét csökkenteni, akkor tarifáit kisebb mértékben kell emelnie és a tarifaemelésből eredő terheket, mint egyik legnagyobb fogyasztó kisebb mértékben fogja viselni.

Hogyan és mimódon lehet tehát az üzemi költséget csökkenteni?

Erre a kérdésre kielégítő feleletet a vasuton kívül álló csak abban az esetben adhat, ha egyrészt az igen komplikált vasuti üzemet részleteiben is ismeri — a nagy vasutak üzeme talán az összes üzemek között a legszövevényesebb, amelyet nagyon könnyű, különösen ha nem ért hozzá az ember, bírálni, de igen nehéz a hozzáértőknek is vezetni — más résztől, ha rendelkezésre állanak azok a kiadási és teljesítményi adatok, amelyek segítségével az üzemi költségre következtetni lehet.

Az 1918/19. számadási évtől kezdve ilyen adatok nincsenek publikálva. Nagyon üdvös volna, ha talán azon a módon, ahogyan azt *Neumann* t. barátom javasolta, legalább a főbb eredmények publikáltatnának.

Ilyen körülmények között ne méltóztassanak merészségnek tartani, ha egy pár megjegyzéssel mégis merek hozzászólni az államvasutak üzemi költségének kérdéséhez.

Merem azt tenni, egyrészt mert korábban a vasut szolgálatában behatóan foglalkoztam a vasuti üzem gazdaságosságának kérdésével, másrészt hivatásszerűen mint a vasuti üzem tudományának professzora ma is foglalkozom ezzel a nagyjelentőségű kérdéssel.

Másfél decenniumra kiteerjedő ilyen irányú vizsgálataim eredményéről a legközelebbi napokban más helyen fogok beszámolni.

Azt hiszem, hogy bár ezek a vizsgálatok béke évekre vonatkoznak, bizonyos következtetéseket lehet a mára is levonni.

Természetes, hogy az üzemi költségre befolyással levő fontosabb kérdések mindegyikére itt lehetetlen kiterjeszkednem. Csupán egyes fontosabb kérdéssel foglalkozom egyrészt annak illusztrálásával, hogy milyen behatóan kell foglalkozni az üzem eredményeivel, másrészt hogyha nehézséggel is, de az üzemi költség csökkentésére irányuló céltudatos munkával mégis lehet eredményt elérni.

Hogy az üzemi költség apasztásának kérdésével foglalkozhassunk, analizálni kell az üzemi költséget. Evégből mindenekelőtt ismerni is kell a vasut üzemi költségét.

Soha nem volt olyan parancsoló szükséglet mint ma, hogy a vasut tisztában legyen önköltségének és így első sorban üzemi költségének nagyságával.

Az üzemi költség lényeges részét teszik ki a személyzeti kiadások. 1913-ban a Máv. összes rendes kiadásaiból személyzeti járandóságokra és dologi kiadásokra esett 45.6%, az 1922/23. költségvetési év 10 első hónapjára vonatkozó publikált adatok szerint erre a tíz hónapra 50.2%.

A személyzeti járandóságok csökkentése tekintetében már t. barátom *Tolnay Kornél* kiemelte, hogy az üzem gazdaságosság érdeke ha a személyzet a megélhetési gondoktól mentesítettik, tehát ennek a célnak elérésére a kiadások emelkedni fognak, viszont a személyzeti létszám feltétlenül szükséges csökkentése, a nyugdíjak figyelembevételével, ha kisebb mértékben is, de e tétel javára fog esni.

Ami pedig azt a kérdést illeti, hogy több-e a személyzet a vasutakon, mint amennyi feltétlenül szükséges, a felelet, a mint Kelety elnök ur előadásából is kitünik, igen.

De hasonlóak a viszonyok másutt is.

A német birodalmi vasutak összes személyzeti létszáma az 1913. évi 740.504 főről 1919-ben 1,121.745 és 1920-ban 1,089.859 főre nőtt. Ugy hogy 100.000 kocsitengely-km.-re 1919-ben 5.51, 1920-ban 4.82 alkalmazott esett, ezzel szemben 1913-ban csak 2.37.

Az egyes alkalmazottak teljesítménye az 1913. évi teljesítménynek 1919-ben csak 43%-át tette ki, 1920-ban már 60.0%-át.

Ez a nagymértékű teljesítménycsökkenés legnagyobb részben következménye a rövidebb szolgálati idő bevezetésének, a nyolc órai munkaidőnek és egyéb szociális kedvezményeknek.

Bizonyára hasonló a helyzet nálunk is.

Ha a személyzet a rövidebb munkaidő következtében szaporodik, az még nem a vasutorganizáció hibája.

A német birodalmi gazdasági tanácsban egyesek azt vitatták, de

a birodalmi vasutak képviselője a kétszer-kettővel bizonyította be, hogy ez a felfogás téves.

Ha a vasutnál a munkaidő megrövidítése miatt a személyzet 30%-kal szaporodik, ugyanazon összteljesítmény esetén már az átlagos teljesítmény az előbbinek 77%-ára süllyed. *)

Tény az, hogy a 8 órás munkaidő követelése megnehezíti a vasutnak az üzemi költség csökkentésére irányuló törekvését. Fokozottabb mértékű ez a nehézmény a legyőzött államokban.

Többtermelésről beszélünk s a munkára nem áldozunk több időt.

Igen nagy jelentősége van annak, hogy a német vasutak, ahol a személyzet az előbbiek szerint szintén túlnagy volt, ennek ellenére 1921-ben milyen kiváló eredményeket értek el.

Üzleti jelentésük e tekintetben a következőket mondja:

„Tekintve azt, hogy az összes kiadásokból a személyzeti kiadások a túlnyomó részt teszik, **) különösen nagy jelentősége van minden intézkedésnek a személyzeti politika terén.

Az üzem gazdaságossága tekintetében az alaptétel: hogy minden szolgálati helyen a személyzeti létszám kvantitativ és kvalitativ helyesen állapíttassék meg.“

Hogy a németek ennek a kérdésnek milyen jelentőséget tulajdonítanak, mutatja az, hogy legujabban bevezették a psychotechnikai alapon nyugvó alkalmassági vizsgálatot. Ez a vizsgálat az üzleti jelentés szerint biztosítja az alkalmazottak helyes kiválasztását és munkára képes új nemzedéknek kiképzését.

Nézetem szerint ezt a psychotechnikai alkalmassági vizsgálatot *a Máv.-on is be kellene vezetni és pedig mihamarabb*. Nálunk ennek a módszernek az alkalmazása még azzal a megbecsülhetetlen előnnyel járna, hogy egy csapásra megszüntetné a már valóban tulságba vitt protegálásokat.

A német vasutakon kifejtett céltudatos személyzeti politikának a következménye, hogy a forgalom sűrűségének egyidejű növekedésével kapcsolatban 1921-ben 100.000 kocsitengely-km.-re már 4.26 alkalmazott eestt, 22%-kal kevesebb mint 1919-ben. A haladás tehát nagy, bár az eredmény még messze van az 1913. évi 2.37-hez.

Mindezekkel az adatokkal csak azt akartam bizonyítani, hogy céltudatos tevékenységgel még oly állapotban is lehet kedvező változást előidézni, amely eleinte, mint pl. ebben az esetben a német vasutak túltengő személyzeti viszonyai miatt valóban siralmasnak tűnt föl.

A személyzeti kérdés helyes megoldása azonban kétségen kívül igen nehéz feladat.

* Ha a munkások száma M , a teljesítmény T , az átlag teljesítmény $t = \frac{T}{M}$

Ha a munkások száma 20%-kal növekszik: $M_1 = 1.3 M$ és marad a T teljesítmény, akkor az új átlag teljesítmény $t_1 = \frac{T}{1.3 M}$; $t_1 = \frac{T}{1.3 M} : \frac{T}{M} = \frac{T M}{T 1.3 M} =$

$\frac{1}{1.3} = 0.77$

*) A német vasutakon 1920-ban a személyzeti kiadások a pálya jókarbantartási és műhelyi munkások béreivel együtt az összes rendes kiadásoknak 53.6%-át tették ki.

Az üzemi költség másik ilyen jelentős része a jókarban tartási és a szigoruan vett vasut üzemi kiadásoktól származik.

1913-ban a Máv.-on a rendes jókarbantartási és üzemi kiadások az átalakítási munkálatokéval együtt az összes kiadásoknak 52%-a, az 1922/23. év első tíz hónapjában 49.1%-a, tehát körülbelül fele az összes kiadásoknak.

Az a kérdés, miképpen lehet ezeket a kiadásokat, illetőleg az ezekből a kiadásokból a teljesítmény egységre jutó üzemi költséget apasztani.

Hogy erre a kérdésre feleletet adjunk, külön kell foglalkozni a személy- és külön az áruforgalommal.

Előre kell bocsátanom, hogy az üzemi költségrendkívül nagy befolyása van a vontatott holt tehernek. A holt terhet a minimumra szorítani és a haszonterhet maximumra hozni egyik legjelentősebb alaptétele a vasut üzem gazdaságosságának.

A vasuti szállításban a holtteher általában nagyobb, mint a haszonterhet. *)

A vasutak összes, tehát személy- és áruforgalmi teljesítményeit véve figyelembe 1913-ban:

	<i>holtteher</i>	<i>haszonterhet</i>
a német vasut egyleti vasutakon átlagban	70 %	30 %
a szász államvasutakon	71.5%	28.5%
a württembergi államvasutakon	75.0%	25.0%
a Máv. és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttesen	72.8%	27.2%
a Máv. saját vonalain	68.5%	31.5%
a Máv. kezelte h. é. vasutakon	82.5%	17.5%

Legkisebb volt a *haszon* teher az összes egyleti vasutak közül a Máv. kezelte h. é. vasutakon, viszont a Máv. saját vonalain kedvezőbb volt a haszon és holtteher közötti viszony, mint a legtöbb nagy vasuton.

Vizsgáljuk meg ezekután a holtteher hatását a *személyforgalomban*. **)

A személyforgalom az idők folyamán fokozatosan, mindinkább kényelmesebbé és gyorsabbá vált.

A kényelmesebbé és gyorsabbá lett utazás azonban mindenütt a holtteher nagymértékű növekedését vonta maga után.

Angliában félszázad alatt az egy utasra eső holtteher meg-négyszereződött.

A német vasut egyleti vasutakon a 20-ik század első évtizedének végén a *személyforgalomban* a vontatott tehernek 95%-a holtteher és csak 5%-a haszonterhet.

*) A holtteher a kocsik súlya, haszonterhet az áruk, az utasok és a poggyász súlya.

**) A haszonterhet és holtteher viszonyát a német vasutegylet statisztikája alapján a további években még külön lehetett megállapítani a személy- és külön az áruforgalomra. 1913-ban már nem közölték az ehhez szükséges adatokat. A következőkben adott értékek 1909-re vonatkoznak.

Az egyleti vasutak közül a személyforgalomban állandóan legnagyobb volt a holtteher a Máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttvéve 96% a holtteher és csak 4% a haszonteher. Ez annyit jelent, hogy egy haszontonnára 24 tonna holtteher esett.

A Máv. által kezelt h. é. vasutakon ha az utóbbiakat külön vesszük, még kedvezőtlenebb a helyzet. Itt a személyek és a kézipoggyászszállítása céljából 26-szoros holtterhet kellett mozgásban tartani.

Nyilvánvaló, hogy az egy utasra eső holtteher szoros összefüggésben van 1. a személykocsik saját súlyának nagyságával, valamint 2. az ülőhelyek kihasználásával.

A Máv. *gyorsvonatain* egy ülőhelyre esik átlagban az

I. osztályban	1000 kg. holtteher,
a II. „	800 „ „
a III. „	500 „ „

a személyvonatokon

az I. osztályban	800 kg. holtteher,
a II. „	550 „ „
a III. „	320 „ „

Az egy *ülőhelyre* eső holtteher azonban a Máv.-on nem abnormális nagy, sőt kisebb mint a német vasutakon.

Csakhogy a személyszállító vonatokban, főképp a háboru előtt, nem minden ülőhely volt kihasználva, az egy *utasra* eső holtteher tehát jóval nagyobb, mint az egy *ülőhelyre* eső holtteher.

Az egy utasra eső holtteher nagysága elsősorban az ülőhely kihasználással van összefüggésbe.

Annak az oka, hogy a német vasut egyleti vasutakon a világháboru előtt a legnagyobb holtteher a Máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon volt, egyrészt az, hogy az *utaskm.* teljesítményből sehol sem esett olyan nagy rész I. és II. osztályu utasokra mint nálunk, másrészt, hogy az ülőhely kihasználás is a legkedvezőtlenebb volt. Az I. és II. osztályon legkényelmesebben a Máv.-on lehetett utazni és ennek ellenére a legolcsóbb személytarifája volt az összes nagyobb vasutak között.

Az *utaskm.* teljesítményből az I. osztályra eső rész a Máv.-on *kétszer* akkora volt, mint az egyleti vasutak átlagán, *négyszer* akkora, mint a württembergi vasutakon és közel *hatszor* akkora, mint a szász vasutakon.

És hasonló volt a viszony a II. oszt. *utaskm.*-ek tekintetében is.

Az előbb közölt adatok szerint egy ülőhelyre az I. és II. osztályon átlagban legalább kétszer akkora a holtteher, mint a III. osztályon, elképzelhetjük tehát, hogy ebből az okból mennyivel nagyobb holtterhet kellett a Máv.-nak a személyforgalomban vontatni, mint a többi egyleti vasutaknak.

Ehhez járult, amint említettem, hogy az ülőhely kihasználás is a legkedvezőtlenebb volt a Máv.-on 1912-ben az ülőhely kihasználás

a Máv.-on	22%, az
az egyleti vasutakon átlagban	25%, a
szász államvasutakon	28%.

Nem szorul bővebb magyarázatra, hogy a kedvezőtlen ülőhely kihasználás milyen nagy mértékben növeli az egy utasra eső holtterhet és így az *utaskm.* üzemi költséget is.

A tapasztalat azt mutatta, hogy az ülőhelykihasználás a gyorsvonat I. és II. osztályában jóval kedvezőbb, másfélszer, illetőleg kétszer akkora volt, mint a személyvonat I. és II. osztályában.

Ennek a figyelembevételével részletes számítást végeztem az 1913. évre s az eredmény az, hogy a Máv.-on s az általuk kezelt h. é. vasutakon a *személyvonat* I. o.-ábanegy *utaskm.* költsége 15%-kal, a II. o.-ban pedig 31%-kal többbe került, mint a gyorsvonaton, pedig a gyorsvonaton, amint láttuk, egy ülőhelyre nagyobb holtteher esett, csakhogy ezzel szemben jóval kedvezőbb volt az ülőhely kihasználás.

Ennek a számításnak az eredménye korántsem meglepő.

Hasonló eredményre jutottak a württembergi államvasutak 1899. évi és a szász államvasutak 1901. évi szintén részletekbe menő üzemi költségszámításunkban.

A m. kir. államvasutak gondoltak arra, hogy a holtteher csökkentessék, amit bizonyít, hogy az egy ülőhelyre eső holtteher kisebb mint a német vasutakon, arról azonban már nem tehettek, hogy nálunk az I. o. utaskm. kontingens *hatszor* akkora mint a szász államvasutakon. Egyet megtehetett volna, hogy t. i. a személyvonat garnitúráival az ülőhely kihasználásához jobban alkalmazkodott volna.

Csakhogy e tekintetben is voltak nehézségek. Hiszen azt lehet mondani, a háboru előtt, gyakorlattá vált, hogy minden I. oszt. utas külön fülkét kívánt.

A következtetést azonban le kell vonni: minthogy az *utaskm.* költsége *elsősorban* az ülőhely kihasználástól függ, az üzemi gazdaságossága megköveteli, hogy a személyvonatok garnitúráinak összeállításakor semmi más körülmény se lehet mértékadó.

Jól tudom, hogy az ülőhelykihasználás ma sokkal jobb, mint a háboru előtt. *Ma is kedvezőbb azonban a gyorsvonat I. és II. osztályában az ülőhelykihasználás, mint a személyvonatokban.*

Az ismétlődő tarifaemelések következtében az I. o. rovására, különösen személyvonatokban, növekedik az alsóbb osztályok igénybevétele. Kevesebb I. o. ülőhelyre lesz tehát szükség.

Az egyleti vasutakon 1913-ban a személykocsik ülőhelyeiből átlagban 17% volt I. és II. osztályu. A Máv.-on és az általuk kezelt hév. vasutakon ugyanekkor közel 28%.

Ha ezt az arányszámot az egyleti vasutak átlagára tudnók le-szorítani, a holtteher s vele együtt az üzemi költség lényegesen csökkenne.

Említettük, hogy főképpen a személyvonati I. o. utaskm. költsége igen nagy. Megfontolandó tehát, hogy nem volna-e célszerű a személyvonatokon az I. o. t. megszüntetni.

A holtteher és az ülőhely kihasználás kérdése egyébként csak egy a sok közül, amelybe behatolva bizonyára találunk remédiumot az üzemi költség csökkentésére.

Az áruforgalomban is igen nagy a holtteher, bár korántsem olyan mértékű, mint a személyforgalomban.

A 20-ik század első évtizedének végén az egyleti vasutakon általában a bruttotonnakm. teljesítményből kereken 39% a haszontonnakm. és 61% a holtteher tonnakm.

Ugyanekkor a Máv.-on a megfelelő viszonyszámok 33% és 67%, a Máv. kezelte h. é. vasuton pedig 27% és 73%.

Látni tehát, hogy ugy a személyforgalomban, mint az áruforgalomban a kisérgalmu h. é. vasutak az aránytalanul nagy holtterhek következtében mennyire megdrágítják az üzemet s megnehezítik az üzemi költségcsökkenését.

Amikor a Máv. üzemvitelét kritizáljuk, ezt a körülményt nem szabad figyelmen kívül hagyni.

Az áruforgalomban is nyilván csökken az üzemköltség, ha a haszonteher és holtteher viszonya kedvezőbbé válik.

Kétségtelen, hogy ez a viszony kedvezőbb, ha a kocsik jobban van kihasználva.

Törekedni kell tehát a kocsik minél jobb kihasználására. Ezt a célt, amint ismeretes, tarifális intézkedésekkel is előmozdítjuk.

A teherkocsiknak a saját súlya kisebb, mint a rakodási súlya. Egy 15 tonnás kocsik saját súlya 7 tonna körül van. Teljesen megrakva eszerint több mint kétharmad rész jut haszonteherre.

Ha tehát a teherkocsikat mindig a rakodó képességük határáig lehetne kihasználni, a holtteher jóval kisebb lenne, mint a haszonteher.

Csak hogy ilyen kihasználás nem is lehetséges. A szénvonatok kocsijai a bányáktól pl. a fővárosba 100%-os kihasználással jönnek, a bányákba azonban az üres kocsikat vissza kell küldeni s ilyenkor a kihasználás 0%, oda vissza tehát 50%. És ez még kedvező kihasználás.

A 20-ik század első évtizedének végén az egyleti vasutakon általában a kihasználás 42% volt, a Máv. saját vonalain 38%, az általuk kezelt h. é. vasutakon csak 26%. Látni tehát itt is a h. é. vasutaknak az üzemi költségére gyakorolt kedvezőtlen hatását. Tudomásom szerint, bár számadatok e tekintetben nem állanak rendelkezésemre, ma a Máv.-on a teherkocsik kihasználása jobb, mint a háboru előtt. Tehát e tekintetben is fokozatos javulás mutatkozik.

A holtteher csökkentésére hathatós eszköz nagyobb teherbírásu kocsik járatása. Ekkor ugyanis a rakodó súlynak a saját súlyhoz való viszonya kedvezőbbé válik.

Erre a körülményre a Máv. ügyelemmel van, ma az államvasut teherkocsipark nagyobb része 15 tonnás, szaporodnak a 20 tonnás kocsik, alig vannak már forgalomban a régi 10 tonnás kocsik.

A kocsik kihasználás azonban nem lehet kedvező, ha a forgalom egy irányu, ha az áruk elszállítása céljából sokszor nagy távolságról kell üres kocsikat küldeni.

A német vasutakon a 20-ik század első évtizedében az üres teherkocsik tengelykm. az összes teljesítménynek 30%-a, a Máv.-on ugyanekkor 34%, a h. é. vasutakon 36%. Nálunk tehát nagyobb volt az egyirányu forgalom. Ennek ellenére a kocsintézési szolgálat megfelelő működése következtében ugyszólván évről-évre itt is javulás mutat-

kozott s kitartó munkával bizonyára a kisebb hálózaton is fokozatos javulás fog mutatkozni, különösen, ha az átmeneti forgalom kifejlődése megtörténhetik.

A gazdaságos üzemek egyik feltétele lehetőleg nagy súlyú tehervonatok közlekedtetése. Ki kell tehát használni a lokomotív vonóerejét. E tekintetben eleinte a silányabb minőségű szenek okoztak nehézséget. A javulás azonban itt is észlelhető.

Az államvasutak t. elnökének a megcsonkított államvasutakról két esztendő előtt tartott felettebb érdekes előadásán hallottuk, hogy a szénfogyasztás 100 bruttó tonnánként, amely a világháború előtt általában 12 kg. körül volt, a silány minőségű szenek következtében 1919 és 1920-ban átlag 20. kg.-ra nőtt, most már lényegesen kisebb s fokozatosan közeledik a békeértékhez. Ezen a téren valóban kitartó s elismerésre méltó munkával lehetett csak ezt az eredményt elérni, amelynek az üzemköltségre igen kedvező befolyása lesz.

Az üzemi költségekre nyilván nagy befolyással van a hasznos és holt idő viszonya is. *)

Minél kedvezőbb ez a viszony, annál rövidebb a kocsiforduló. Ha tehát ezt a viszonyt javítani tudjuk, akkor a vasut üzemi költségét csökkentjük.

Hogy ezen a téren lehetne eredményt elérni, arra nézve inkább egy képet adhatnánk.

A teherkocsinak napi teljesítménye s ezzel kapcsolatban az áru mozgásának a sebessége általában igen csekély.

Igy pl. számításaim szerint 1913-ban a Máv.-on a teherkocsi napi 24 órából 2.5 órát volt uton. 21.5 órán át pedig részben megrakva, részben üresen vesztegelt.

Látni ebből, hogy az áruszállítás sebessége igen csekély s természetesen még kedvezőtlenebb a helyzet, ha forgalmi torlódások vannak.

Hasonló azonban a helyzet más vasutakon is.

Németországban a háború előtt a teherkocsinak 24 órából 3 órára terjedt a futási idejük és 21 óráig tartott a nyugalmi állapot.

Amerikában panaszkodtak, hogy a teherkocsik a torlódások idejében napi 24 órából csak 2 órán át voltak menetben, a többi 22 óra alatt pedig az állomásokon tartózkodtak.

Mindezek a számok azonban nem adnak felvilágosítást arra, hogy a menetekre és a tartózkodásokra jutó idő viszonyában mi tekinthető elérhetőnek s hogy milyen természetű tartózkodások azok, amelyek el nem kerülhetők.

Nyilvánvaló, hogy a kocsiforduló tartama az áru vontatására fordított tényleges idő tartamon kívül, még a berakás, a kirakás, az ezután következő üres menet és a készenlét, tehát a tartózkodások tartamából adódik össze.

A hazai viszonyok figyelembevételével részletes vizsgálataim alapján az elérhető maximum a forgalom fluktuációját is figyelembe

*) Holt idő az az idő, amely alatt a kocsik tényleg nem szállításra, hasznos idő ellenben, amely alatt erre a célra használtatnak.

véve az, hogy 24 órából legfeljebb 5.6 óra jutna menetre és 18.4 óra tartózkodásra.

A vasutüzem gazdaságossága érdekében fokozatosan kellene ezt a határt elérni. Ennek a határnak elérésére esetén 4.3 kocsi ugyanazt a teljesítményt végezné, amit 1913-ban 10 kocsival végeztek.

Más szóval a teherkocsiparknak 43%-a elegendő lett volna a teherforgalom lebonyolítására.

Ilyenformán nemcsak a járóművek beszerzése címén volna kisebb a befektetés, hanem a meglévő berendezések teljesítőképessége is hosszabb idő tartamra elegendő lenne.

A járóművek gazdaságos kihasználásával és gyorsabb fordulójának rendkívül fontos kérdésével, amint az általam bemutatott kép is mutatja, a tudományos vasuti technika állandóan foglalkozik.

Állomások bejáratainál a célszerű vágánykifejlesztésekre, az állomási vágányzatok, a rendező-pályaudvarok stb. megfelelő kialakítására — mindezek a kocsiforduló gyorsabbá tételét, tehát az áruszállítás sebességének növelését, és ezzel kapcsolatban az üzemi költségek csökkentését célozzák, — idejében megadta a megfelelő direktivákat, nem a tudományon mulott, ha a tudományos kutatások eredményeit a vasutak illetőleg azok felettes hatóságai nem mindenütt s nem azonnal fogadták el.

E tekintetben a m. kir. államvasutakon is még sok teendő van, ami annyit jelent, hogy a vasut talpraállítása érdekében célszerű beruházások is szükségesek.

Modern rendezőpályaudvara még nincs a Máv.-nak. A vonatoknak a rendezőpályaudvarokba való bejárása szintben való keresztezésével történik.

Ezek a szintben való keresztezések csökkentik a vonalak teljesítő képességét. És ezek a fő okai az őszi torlódásoknak.

Hiába vannak nekünk kétvágányú vonalaink, ha a rendezőpályaudvar bejárata egy szűk szoros s maga a rendezőpályaudvar sincs megfelelően kiképezve. *)

Ezen hiányok megszüntetésére szolgáló beruházások a leghasznosabbak közé tartoznak.

A rendezőpályaudvarokra főképp azért hivatkoztam, mert az üzemi költség nagyságára nagy befolyással vannak.

Az üzemi költségek csökkentése céljából a németek egyik legfontosabb tevékenysége volt a rendezési költségek apasztása.

*) Kelenföldre két kétvágányú vonal torkollik be: a győri, meg az adony-szabolcsi, a Kelenföld—ferencvárosi vonal azonban kétvágányú.

E mellett a teherpályaudvar a két állomáson a vonalnak ellenkező oldalán fekszik.

Ha a tehervonat Kelenföldről Bp.-Ferencváros felé kijár, szintben keresztezi a déli vasut vonalát, amikor pedig Ferencváros-rendezőpályaudvarba bejár, szintben keresztezi a zimonyi vonalát és a Budapest—kelenföldi vonalvágányt.

Ezek a szintben való keresztezések csökkentik a Kelenföld—ferencvárosi kétvágányú vonal teljesítőképességét, amely már különben is 2 kétvágányú vonal terhelését kapja Kelenföld felől és viszont csökkentik a zimonyi vonalét is.

Megállapították, hogy 1920-ban a különböző rendezőpályaudvarokon hány rendezett kocsit esett fejenként és naponként a pályaudvar összes személyzetének figyelembe vételével. Ha eltérések voltak a hasonló viszonyok között levő rendezőpályaudvarokon, a különbséget természetesen kedvező értelemben megszüntették.

Azt találták, hogy ily értelemben a modern rendezőpályaudvaron egy alkalmazottra naponként 10—20 kocsit, a régi elavult rendezőpályaudvarokon pedig 3—5 rendezett kocsit jutott.

Már ezek az adatok is mutatják, mennyivel drágább a rendezés a régi elavult rendszerű rendezőpályaudvarokon, amilyenek nálunk vannak.

Hasonló vizsgálatot végeztek abban az irányban is, hogy hány rendezett kocsit esett egy lokomotív szolgálati időre.

Kívánatos volna, amennyiben eddig nem történt volna meg, nálunk is tenni ilyen összehasonlításokat s legalább is azt a teljesítményt elérni, amely hasonló viszonyok között dolgozó rendezőpályaudvarok közül a legkedvezőbb.

Hasonló vizsgálatot végeztek a németek a pálya jó karbantartási és vontatási szolgálatban is. Minden szolgálatban igyekeztek az üzemi költséget külön-külön csökkenteni.

Mindenesetre tanulságos azokra a kérdésekre is röviden kiterjeszkedni, amelyekben a németek tudományos technikai haladását vették igénybe.

Ezek: a kocsifordulónak már általunk is javasolt javítása, a menetidők pontos számítása, a vonatok gazdaságos sebességének megállapítása, a helyes vonatképzés és a gazdaságos menetrend készítés.

A vasuti üzem tudományos technikai munka eredménye, természetesen tehát, hogy mindezekben a kérdésekben a technikai tudományok direktíváira figyelemmel voltak.

Nagy súlyt helyeztek az üzemi anyagokban való megtakarításra. Ebből a célból a hógazdaság terén nekik is különleges intézkedéseket kellett tenniük.

Említettük már személyzeti politikájukat.

A munka intenzitás emelésére az alku egyezményi és jutaléki rendszert kiterjesztették.

A nagyobb teljesítmény elérésére a munkásokat a többlet munkában érdekeltté tették s azt az egész vonalon keresztül vitték.

Emellett, ahol csak lehetett üzemi és forgalmi egyszerűsítéseket vittél keresztül.

Szolgálati helyeket megszüntettek.

Egyes vonalakon megszüntették az éjjeli forgalmat, korlátozták a pályafelügyeletet, feloszlattak block-helyeket.

Fővonalakon mellékvasuti üzemet vezettek be, néhol éjjel mellékvasuti, nappal fővasuti üzemet rendeztek be. Sok vonalon a sorompószolgálatot egészben vagy részben megszüntették.

A minden detailra kiterjeszkedő óriási munka meghozta a kívánt eredményt: az üzemi költség lényegesen kisebbedett.

Nálunk is így fog az történni. Hasonló intézkedéseket és pedig

sikerrel, amint különben felszólalásomban az egyes kérdéseknél említettem, a Máv. is tett.

Nyilvánvaló azonban, hogy az üzemi költségek kívánt csökkentése csakis akkor történhetik meg, ha a vasut személyzetét a legfelsőbbtől a legalsóig áthatja a gazdaságos üzemre való törekvés és minden alkalmazottnak éreznie kell, hogy az üzemi költség csökkentésére irányuló nagy munkában, a saját hatás körében való takarékossgal hozzájárulhat s kell is, hogy hozzájáruljon.

A német vasutak ennek a célnak elérésére az egyes anyagok árait időről-időre alkalmazottaiknak tudomására hozzák és felvilágosítjuk őket szembeötlő példákkal, hogy milyen értékek jutnak kezükbe s hogy szolgálatuk elhanyagolása pénzértékben is kifejezve, milyen nagy kárt okozhat a vasutnak. *)

Nézetem szerint ezt a rendszert a Máv.-on is ki kellene próbálni. A személyzetet a gazdasági üzemre nyilván nevelni kell.

Ez meg is történik a m. kir. államvasutaknál, csak attól tartok, hogy a nevelők lassan elfogynak.

Köztudomásu, hogy a Máv.-tól kiváló mérnökök távoztak el, mert fizetésük kevés volt, azt is tudjuk, hogy a hirdetett pályázatokra ugyanebből az okból alig akad pályázó.

Már pedig, amint bizonyára az eddig elmondottakból is kitűnik, a Máv.-nak talpraállítása intenzív mérnöki munka nélkül lehetetlen.

Az előbb említett okból a bajok későbbben még hatványozott mértékben fognak mutatkozni — elfogynak azok, akiktől tanulni lehet s akik tanításra hivatottak.

A németek kifejezését használva megfelelő személyzeti politika szükséges.

Elsőrangú fontosságú az átszervezés kérdése is.

Az elnök ur előadásából hallottuk, hogy az átszervezés tervezete folyamatban van.

A tervezet alapelveinek ismerete hiányában e tekintetben csupán általános megjegyzésre szorítkozom, annál is inkább, mert tudomásom szerint ezzel a kérdéssel *Bacsinszky* t. barátom fog részletesen foglalkozni.

Véleményem szerint *a talpraállítás lehetőségének conditio sine qua non-ja, hogy a Máv. önálló intézmény legyen, ahol a felelősség kiterjesztésével kapcsolatban meg legyen a vezetőknek szabad mozgása.*

Ugy ahogy ma van az üzem gazdaságosság terén alig lehet eredményeket elérni.

A Máv. átszervezésének kérdése közel negyedszázados — ma

*) Gyorsvonat megállás 60 kg. szén, személyvonat megállás 30 kg. szén.

azonban már halaszthatatlan. Az átszervezés ki kell, hogy küszöbölje a bürokratizmust.

Nagyon rosszul esik azt hallani, hogy a Máv.-on nagy a bürokratizmus.

Amikor a magánvasuti rendszert az állammal összehasonlítják az egyik érv az állami üzem ellen az, hogy az igazgatás bürokratikusabb.

Pedig ez a tétel általánosságban nem áll.

Vannak állami üzemek, amelyek kevésbé bürokratikusak, mint a megfelelő magánüzemek.

Az államvasuti szisztéma tehát nem hozza magával okvetlenül a bürokratikus igazgatást.

Az államvasutaknak túl nagy bürokratizmusa azonban veszélyes. Azon minél előbb változtatni kell úgy az állam, mint az államvasutak érdekében.

Ha vasuthálózatunk kifejlődésére visszagondolunk, megállapíthatjuk, hogy az államvasuti rendszer diszkreditásához már egy ízben hozzájárult a tulságos nagy bürokratizmus.

Tudjuk, hogy az abszolutizmus idejében az abszolút kormány eleinte elfogadta *Széchenyi* hagyatékát az államvasutak elvét. Megváltotta a már létező vonalakat s kiépítésüket az állam folytatta.

Az államvasutak igazgatása azonban annyira bürokratikus volt, kezelésük olyan nehézkes, hogy az államvasuti eszme egyetlen előnyét sem juttatta érvényre, de minden hátrányát torzítva mutatta.

Ilyen körülmények között az államvasutak az abszolutizmus alatt nem voltak rokonszenvesek a közvélemény előtt. Amikor tehát a pénzügyi helyzet válságossá vált, az abszolút kormány az államvasutakat eladta, anélkül, hogy csak egy hang is felszólt volna ellene.

Hazánkban az államvasuti rendszer első hivatott védője a legnagyobb magyar volt.

Az 1848-iki országgyűlés elé terjesztett „javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről” című nagyszabású memorandumában meggyőző szavakkal elemezte annak előnyeit.

Az ő érvelése ma is és mindig helytálló:

„Ha vasutainkat, a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakítani, szükséges, hogy azoknak kiállítására, irányaira, s különösen a bér szabályozására az ország állandó befolyását biztosítsa.”

Külön is kiemeli, hogy vasutaink kifejlesztése érdekében „mindenesetre szükség, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát minden idegen befolyástól.”

Széchenyinek ez az értelme az ország válságos helyzetére tekintettel ma fokozottabb mértékben veendő figyelembe.

Az ő közlekedési politikájának, amellyel megelőzte korát, alapja az államvasuti rendszer.

Az abszolút kormány nem fogadta el ezt a közlekedési politikát és ez később a független Magyarországnak igen sok pénzébe került.

Ötven esztendő folyamán azonban a magyar állam élvezte is az államvasutak előnyeit — ez volt a leghatalmasabb pillérje, amelyre az állam támaszkodott.

Most amikor az állam a pillérrel együtt roskadozik, a pillért kell megtámasztani s akkor az állam is biztosabban fog állani.

Ne teremtsünk ma a bürokratikus igazgatással olyan atmoszférát, amelyben az államvasuti eszmét újból diszkreditálni lehessen.

Itt nincs más megoldás: az államvasutakat kell talpraállítani.

Meg kell adni neki az önállóságot. A köznek és elsősorban magának a vasutnak vállvetett munkájával helyre kell állítani háztartásának egyensúlyát.

A forradalmak és az oláh invázió után az államvasut olyan rettentő helyzetben volt, amilyenbe még egy vasut se került.

És ebből a rettentés helyzetből, elismerésre méltó emberfeletti munkával máris sikerült olyan nivóra emelkednie, amilyenen sok kevesebb kárt szenvedett külföldi vasut sincs.

Elni akarásáról, életképességéről fényes bizonyítványt állított ki.

Ha megértéssel segíti őt a köz és szabad mozgást biztosítván neki maga magán is segít, bizonyára talpra is áll.

Bacsinszky Vladimír: A hazai közvélemény, különösen pedig azok a gazdasági körök és érdekeltségek, amelyek a vasutal üzleti összeköttetésben állanak, az államvasut ügyeivel és intézményével nagyritkán és csak akkor foglalkoznak, ha az államvasutnak egyes intézkedései őket közvetlenül érintik. Külföldön egész más a helyzet; ott ugyanis nem csak a szakirodalom, hanem még a napi sajtó is rendszeresen, tárgyilagosan és szakszerűleg tárgyalja az állami vasutak igazgatását, ennek működését és fontosabb intézkedéseit, sőt ha szükségesnek tartja, nem tartózkodik a bírálatoktól sem, de teszi ezt mindenestre jóindulattal és az államvasutakhoz fűződő nagy közgazdasági szempontok előtérbe állításával.

Igaz ugyan, hogy ott a vasuti igazgatás a maga részéről sem zárkózik el a nyilvánosság elől, sőt sokszor maga is provokálja a közvélemény, különösen pedig a gazdasági érdekeltségeknek és szakköröknek véleményét.

A német birodalmi vasutak még ennél tovább is mennek és időszakonként külön folyóiratot adnak ki, amelyben a vasutigazgatás vezető férfiai az aktuális kérdésekről nemcsak ismertetésekkel közölnek, hanem nyilvánosságra hozzák a vasutigazgatás keretében végrehajtott fontosabb intézkedéseket, azoknak eredményeit és pénzügyi kihatásait.

Nálunk, sajnos, fejlettebb vasuti szakirodalomról ma még beszélni alig lehet és legtöbbször csak a napilapok közgazdasági rovataiban jelenik meg egy-egy cikk, de ez sem terjeszkedik túl az érdekeltségek panaszainak, vagy kifogásainak nagyobb részét egyoldalú beállításán. Ennek nagyobb részét oka az, hogy maga a vasutigazgatás általánosságban elzárkózott a sokszor égető és fontos életbevágó vasuti kérdések és problémák nyilvánosságra való hozatalától. Következése pedig az, hogy igen gyakran igazságtalan támadások érték a vasutak vezetőségét, ami viszont a kötelességüket legjobb tudásuk szerint teljesítő vezető férfiakra elkedvetlenítőleg hatott és így kölcsönös bizalmatlanság fejlődött ki a vasut intéző körei és a nyilvánosság, különösen pedig a gazdasági érdekkapcsolatok között.

Legkirivóbban mutatkozott ez a közelmúltakban végrehajtott tarifaemelések alkalmával, amikor az összes gazdasági érdekképviseltek ugyszólván egységes frontot alkottak a tervbe vett intézkedések ellen, pedig éppen ezek a körök voltak legjobban tájékozva az üzemi költségek általános nagymérvű emelkedéséről és arról, hogy a korona vásárló erejének nagymérvű csökkenése a termelési és gyártási költségek alakulására minő befolyást gyakorol és végül arról, hogy az anyagok és munkabérek árának állandó emelkedése a vasuti üzem költségeinek alakulására is szükségszerűen minő kihatással jár.

Tény az, hogy az érdekeltséget jelentős mértékben befolyásolta az a körülmény, hogy egyrészt a vonatkozó javaslatok áttanulmányozására rendkívül rövid idő állott rendelkezésükre és másrészt az, hogy az államvasutak üzleti eredményeit nem ismerték, mert 1918 óta az államvasutak zárszámadásai nem készültek el, sőt még az ezelőtt szokásban volt havi jelentések az ideiglenes és végleges szállítási bevételekről és az áruforgalmi adatok sem tétettek közzé. Befolyásolta az érdekeltséget végül az is, hogy ezeken az értekezleteken az államvasuti kezelés kiadási részeinek tárgyalása meg nem engedtetett, aminek folytán az államvasutak ellen a pazarlás gyanuja merült fel.

Annál örvendetesebbnek kell tartanom azt, hogy az államvasutak vezetősége a merev elzárkózottságból kilépett és az államvasutak érdemes elnöke a Közgazdasági Társaság felkérésére férfias nyíltsággal elibénk tárta az államvasutak pénzügyi és gazdasági helyzetét. Hiszem és remélem, hogy az államvasutak elnökének ezen fellépése mindenki részéről kellő méltánylásra fog találni és hozzá fog járulni ahhoz, hogy az előbb említett kölcsönös bizalmatlanság fokozatosan megszüntetessék és egy olyan atmoszféra teremtsék, amely lehetővé teszi az egyébként egymásra utalt gazdasági tényezők barátságos együttműködését a közérdek szolgálatában.

Ami már most magát az elnök ur igen érdekes fejtegetéseit illeti, e részben csak annak a kidomborítására szoritkozom, hogy az államvasutaknak oly jelentékeny, 9,5 milliárdot kitevő függő adóssága van. Tehát nem csak *forgótökével nem rendelkezik, hanem elvállalt fizetési kötelezettségeinek sem képes megfelelni.*

Nem kételkedem benne, hogy az államvasutak vezetősége a maga részéről mindent elkövetett arra, hogy az arra illetékes helyen erre a célra szükséges fedezetet kérje és nem rajta mullott, hogy ezt elérni nem tudta.

Az illetékes tényezőkre óriási felelősség hárul ebből, nem csak annak következtében, hogy a vasut jelentékeny anyagszükségletének beszerzése aránytalanul költségesebb, hanem természetesen, meglévén ingatva a vasut fizetőképességében való hit, az mindinkább nehezebb lesz és elkövetkezhetik rövidesen még az az idő is, hogy a vasut, mint rossz fizető, az üzem folytatásához elengedhetetlen szükséges anyagokat egyáltalán nem fogja megkapni. Ez nem csak ismét jelentősebb mértékben és pedig indokolatlanul fogja emelni a vasuti üzem költségeit, hanem teljesen megbénítja a vasuti adminisztrációt abban a törekvésében, hogy kellő időpontban az üzleti konjunkturák kedvező kihasználásával javítsa amugy is kedvezőtlen mérlegét.

De még nagyobb felelősséget vállal magára az illetékes kormányzat, ha a nemzetközi forgalomban nagynehezen és nagy küzdelmek árán végre elért közvetlen átrovatolás a külföldi vasutakkal fennálló egyenlegek fizetésének elmulasztása következtében a retorzióra amugy is könnyen kapható szomszédaink részéről beszüntettetik, ami kiviteli és behozatali forgalmunkat még inkább megbénítja és ezenfelül a vasut jövedelmeit a forgalomnak csökkenése útján tovább devalválja.

Általános közérdek, de egyuttal állampénzügyi érdek, ennek a tarthatlan állapotnak azonnali megszüntetése.

Hogy az államvasutak üzeme deficitel jár, az tulajdonképen senkit sem lephet meg; ez a rendkívüli gazdasági viszonyoknak ugyszólván természetszerű következménye, amit igazol az a köztudomású körülmény is, hogy Európa összes államvasutai azelőtt soha sem képzelt üzleti veszteségekkel dolgoznak, amint ezt Neumann Károly barátom ezen társaság előtt nem régen tartott igen érdekes előadásban kimutatta. Ez egy vis major, amelyet nyilvánvaló okból a legelső rangú és legkiválóbb vasuti szakemberek együttes munkája sem tud megszüntetni.

Pedig kétségtelen, hogy a különböző államokban, különösen pedig Németországban, a német alaposság, a német tudás minden erejét ennek a célnak a szolgálatába állította. Eppen Németország klasszikus példája annak, hogy a legmesszebbmenő takarékoság és az adott viszonyok között a legcéltudatosabb munka eredményét a márka katasztrófális esése teljesen semmivé tette.

Minálunk sem lehet tehát, bármennyire kívánatos és szükséges volna állampénzügyi érdekekből is az, a deficitet megszüntetni, arra kell tehát törekedni tervszerű és céltudatos munkálkodással, hogy a deficitnek ijesztő mértékben való folytonos emelkedése megállíttassék és azután folytonosan csökkentessék.

Hogy ezen cél elérésére a tarifáknak folytonos emelése nem az egyedül alkalmas eszköz, azt az eddigi tarifaemelések ismert eredményei minden kétséget kizárólag beigazolták.

Nem ebben keresendő tehát az egyedüli panácea, hanem abban is, hogy az államvasuti üzletkezelés keretében minden téren és az egész vonalon a legmesszebbmenő takarékoság fejtsessék ki.

Ennek azonban elengedhetetlen előfeltétele egy *helyesen a gazdaságosság követelményeinek megfelelően szervezett igazgatási rendszer és ennek keretében a legegyszerűbb üzleti vezetés és üzleti kezelés.*

Ha már most ebből a szempontból vizsgáljuk meg az államvasutak igazgatási és üzletviteli berendezését, arra a sajnálatos megállapításra kell jutnunk, hogy ez a rendszer és ez a berendezkedés ezeknek a kívánalmaknak nem felel meg.

Hangsúlyozni kívánom, hogy az államvasutak szervezetében évtizedek óta jelentősebb változások nem eszközöltetvén, ez a megállapítás nem csupán a jelenre, hanem a multakra is vonatkozik.

Az államvasutak jelenleg is érvényben lévő szervezete az 1886-ban még Baross Gábor alatt készített szabályzaton nyugszik. Ezen szervezeti szabályzat az igazgatásban a kollegiális rendszert léptette életbe, az igazgatóságot négy fő-osztályra osztotta, ugymint: 1. által-

nos igazgatási, 2. pénzügyi, 3. kereskedelmi és 4. építési és gépészeti főosztályokra. Az üzletvezetőségek a decentralizáció elvénél fogva lényegesen nagyobb hatáskörrel ruháztattak föl, úgy, hogy a pálya fentartási, forgalmi és vontatási szolgálat tekintetében csak a legfőbb vezetés és központi irányítás tartatott fenn az igazgatóságnak, miáltal lehetővé vált, hogy a személyzeti és jogi ügyeken valamint az anyag beszerzésén kívül a pályafentartás, forgalom és vontatás legfőbb vezetése is az elnökgazgatói tiszttel együtt az általános főosztály keretében összpontosíttassék.

Ezen szervezés értelmében a m. kir. államvasutak igazgatósága a *négy* főosztály keretében *13* szakosztályra és *30* ügyosztályra oszlott.

A gyakorlatban ez az új szervezés fokozatosan átalakult és előbb a pályafentartási, később a forgalmi, legutóbb pedig az anyagbeszerzési ügyeknek az általános igazgatás keretéből való kihasításával ezen ügykörök részére külön főosztályok állítottak fel, az építési ügyek pedig a pályafentartási ügyekkel egyesítették.

A főosztályoknak ilyen szaporítása az ezek hatáskörébe tartozó ügyeknek fokozatos centralizációját eredményezte; ez pedig maga után vonta az üzletvezetőségek hatáskörének az utasítások ellenére való megszorítását, ami viszont az üzletvezetőségeket arra utalta, hogy az elvont hatáskör pótlásául az alájuk rendelt szolgálati főnökségek működési körébe belenyuljanak. Az üzleti szolgálatnak illetően megosztása nem csak az írásbeli teendőket szaporította rendkívüli módon az igazgatóság és az üzletvezetőségek között, nemkülönben az üzletvezetőségek és külső szolgálati főnökségek között, hanem az ügyek szakszerű feldolgozását megnehezítette és az ügyek elintézését éppen a legfontosabb és legsürgősebb esetekben az igazgatás és közönség hátrányára hosszadalmassá tette.

A hatásköröknek ilyen eltolása következtében sem az igazgatóság, sem az üzletvezetőségek nincsenek abban a helyzetben, hogy az igazgatás és üzleti szolgálat egész ~~területét~~ ~~területét~~ áttekinthessék és az ügyeket, valamint magát a szolgálatot minden vonatkozásában szabályozhassák.

Az üzletvezetőségek, amelyeknek hivatása a tulajdonképpeni üzleti szolgálatnak a helyi viszonyok alapos ismerete alapján való vezetése, minden fontosabb intézkedésnél és elhatározásnál, melyeknél a főszűly éppen a helyi ismereteken alapszik, hatáskörükben korlátozva és az igazgatóság jóváhagyásához vannak kötve: az igazgatóság pedig majd minden esetben az üzletvezetőségek jelentésére és felvilágosítására van utalva és csak a legritkább esetekben határozhat saját tapasztalata és a viszonyok kellő ismerete alapján.

Az üzletvezetőségek ezenfelül az igazgatóságnak központosító törekvése következtében minél sűrűbben még olyan ügyekben is, amelyek természetüknél fogva saját hatáskörükbe tartoztak, állandó és folyton szaporodó jelentések tételére utasítottak, mert az igazgatóságnál a főosztályok terjeszkedési vágya csak ezen az úton érvényesülhetett.

Ez az oka annak, hogy alig van szolgálati ág, amelynél sok időt igénylő és sok munkaerőt igénybe vevő teendők legalább is kétsze-

resen ne dolgoztassanak fel, ami nem csak az írásbeliség és bürokratizmus legnagyobb fokú kiterjesztésével, hanem azzal a következménnyel is járt, hogy úgy az üzletvezetőségek, mint az alájuk rendelt szolgálati főnökségek tulajdonképpen teendőjüktől elvonattak és működésük súlypontja terjedelmes nyilvántartások és kimutatások, valamint írásbeli jelentések feldolgozására helyeztetett. Ennek az eredménye egyfelől az igazgatóság belső tagozatának folytonos terjeszkedése, másfelől az igazgatóság és üzletvezetőségi központokban a személyzeti létszámnak a pénzügyi érdekek nagy sérelmére való folytonos emelkedése. Ugy, hogy 1904-ben már 6 főosztály, 22 szakosztály és 58 ügyosztályból állott az igazgatóság belső tagozata, tehát az 1886-i állapottal szemben 2 főosztállyal, 9 szakosztállyal és 28 ügyosztállyal nagyobbodott: az ugyanitt beosztott alkalmazottak száma pedig már 1581-re emelkedett. Az igazgatóság ilyen terjeszkedését és ezzel kapcsolatosan a személyzeti létszámnak ilyen emelkedését a vonalhálózatnak időközi szaporulata csak részben és pedig kisebb mértékben teszi indokolttá és jogosulttá.

A Baross-féle szervezési szabályzat azonkívül a pénzügyi főosztálynak különleges állást biztosított, mely nem csak abban domborodott ki, hogy annak igazgatóját a minisztertanács a pénzügyminiszter előterjesztésére nevezi ki, hanem különösen azáltal, hogy minden pénzügyi kihatású kérdéshez hozzászólási joga van; még pedig nemcsak pénzügyi, tehát fedezeti szempontokból, hanem jogosítva van ezen ügyeket *érdemben* felülvizsgálni és azonkívül a pénzügyminiszternek közvetlen jelentéseket is tenni.

Mint hogy pedig az igazgatási teendők igen kis része az, amely valamelyes vonatkozásban nem jár pénzügyi kihatásokkal, végeredményében a pénzügyi főosztály kezében összpontosul az egész adminisztráció, és a szakigazgatás háttérbe szorul; ekként az egyoldalú pénzügyi felfogás igen gyakran a rosszul értelmezett takarékoság jelszava alatt a szakszerűség és az okszerű gazdálkodás rovására érvényesül. Ennek ezenkívül még az a további hátránya, hogy egyfelől minden érdemleges intézkedés hozadalmas és időt rabló tárgyalásokat, gyakori iratváltásokat tesz szükségessé, másfelől a szakigazgatási fórumoknak a takarékos és gazdaságos kezelés iránti köteleltségszerű érdeklődését, az önállóság hiánya folytán a minimumra szállította le, mert még a rendes üzletmenet gazdaságosságának ellenőrzését is, amely pedig a szakszolgálat egyik főkötelességét képezi, teljesen ugyiszlóván kizárólag a pénzügyi főosztály ragadta magához, amelynek pedig erre teljesen kiképzett közegei nincsenek és nem is lehetnek.

Az államvasutak igazgatóságában magában tehát *kettős* igazgatás áll fenn, amely egymással koordinált viszonyban van, s melyek közül csak a szakigazgatás van az elnöknek alárendelve, mert a pénzügyi főosztály igazgatójának még az elnökkel szemben is vétó joga van. Ugyanez a helyzet az üzletvezetőségeknél, melyeknél a számosztály és annak személyzete közvetlenül a pénzügyi főosztály igazgatójának lévén alárendelve, az üzletvezetőktől független.

Az kétségtelen, hogy pénzügyi ellenőrzésre minden adminisztrációban szükség van, de annak különálló testet nem szabad képeznie

és annak csak a szorosabb értelemben vett pénzügyi követelmények által előszabott korlátok között kell mozognia és végeredményében az elnöknek, illetve az üzletvezetőknek kell alárendelve lennie.

Az igazgatási teendők egyrésze, még pedig természetesen a legfontosabbak, a kereskedelmi és pénzügyminiszteriumok hatáskörébe tartoznak, sőt bizonyos ügyekhez még a vasut és hajózási főfelügyelőségeknek is van hozzászólása, úgy, hogy végeredményében a ketté osztott igazgatósággal együtt öt szerve van az államvasuti igazgatásnak.

Azt hiszem, nem szükséges bővebben fejtegetni, hogy egy ilyen komplikált organizáció nem csak költséges és nehézkes, hanem az egységes és egyöntetű vezetést ugyyszólván teljesen lehetetlenné teszi.

Az adminisztráció terén szerzett ezek a tapasztalatok már husz évvel ezelőtt napirendre hozták az államvasuti igazgatás reformját. Tudvalevőleg Hieronim Károly első minisztersége alatt a vonatkozó javaslat el is készült, az első Tisza-kormány 1905 januárban bekövetkezett bukása azonban ennek a reformnak a megvalósítását megakadályozta.

Az 1905. év végén és 1906. év elején Vörös László minisztersége alatt báró Szterényi József akkori kereskedelemügyi államtitkár vezetésével a reorganizáció iránti tárgyalások újból megindultak, azonban ezek sem fejeződtek be. Azóta a kérdés ugyyszólván állandóan napirenden van, a reform szükségességét mindenki elismerte, azon bizonyos módosítások eszközöltettek és nevezetesen igazgatósági szak- és ügyosztályok összevonásával és ekként a revizionális forumok apasztásával, amelyek eredménye az, hogy 1917-ben 7 főosztály, 1 szakosztály, 55 osztály és 4 ügyosztály állott fenn. A revizionális forumok száma tehát az 1904. évi 86-tal szemben 67-re csökkentetett. Ez magábavéve kétségtelen jelentősebb eredmény lett volna, ha ezzel egyidejűleg a személyzeti létszám is megfelelően leszállítottatott volna, ez azonban nem csak, hogy nem következett be, hanem ellenkezőleg az igazgatóságnál alkalmazottak összlétszáma időközben már 1989 főre emelkedett, vagyis 408 munkaerővel szaporodott az 1904. évi átlaggal szemben.

Gyökeresebb változást akart Szterényi kereskedelmi miniszter korábban keresztülvinni akkor, amikor az államvasutak igazgatását formailag is a kereskedelmi miniszteriumba beolvasztotta, az államvasutak elnökére a miniszteriális jogkör egy részét, — a miniszterium vasuti szakosztálya hatáskörének a közhatósági jellegű ügyek intézésére való visszaszorításával. — átruházta és ekként az államvasutaknak nagyobb önállóságot biztosított. Szabályzatilag, tehát intézményesen, azonban ez az intézkedés sem lett végrehajtva és az 1919 októberében az akkori kereskedelemügyi miniszter hatályon kívül helyezte és az eredeti állapotot visszaállította.

Ha ennek a rendszernek a nehézkessége, komplikált és költséges volta már a nagy államvasuti hálózatra is bebizonyult, mennyivel inkább áll ez ma, amikor az államvasut és vele igazgatásilag egyesített helyi érdekű vasutak vonal hossza a közel 20.000 kilométerről 7432 kilométerre csökkent.

A vonal hálózatának ez a nagymérvű csökkenése az igazgatóság belső tagozatában gyökeresebb módosításokat és egyszerűsítéseket nem vont maga után, hanem az eddig e téren tett összes intézkedéseknek az az eredménye, hogy — jelenleg 7 főosztály, egy elnöki osztály, 56 osztály és a segédhivatalok működven — a revizionális fórumok száma az 1918. évi állapottal szemben mindössze 9-el szállott le.

Sajnálatomra nem tudom megállapítani, hogy ezen és egyéb adminisztratív intézkedések következtében a személyzeti létszám az igazgatóságnál miként alakult és nevezetesen hány alkalmazott tesz ott szolgálatot. mert ugy az 1921/22., mint az 1922/23-iki évek költségvetéseiben a személyzeti létszám igazgatóság, üzletvezetőségek és külszolgálat szerint való elkülönítése, — az addigi szokástól eltérőleg, — feltüntetve nincsen és ekként ezek a költségvetések nem nyújtanak képet arról, hogy ezidőszent miként oszlik meg a személyzet az említett három költségvetési cím szerint.

Mindezek a most említett intézkedések azonban mindaddig palliatív jellegűek és hatásukat az államvasutak háztartásában jelentősebb vagy legalább számottevő mértékben nem éreztethetik, amíg az egész igazgatási rendszer gyökeresen újjá nem szervezzetik. Egy ilyen nagy, komplikált és költséges adminisztrációt az államvasutak háztartása nem bírhat el, annak egyszerűbbé és olcsóbbá tétele magának az államnak is elsőrangú érdeke.

Az államvasúti igazgatás reformja pedig csakis helyesen és következetesen keresztül vitt *centralizáció* és egyuttal *decentralizáció* lehet.

Centralizálni kell magát az igazgatást és mindazokat a teendőket és ügyeket, amelyek központi egységes igazgatást igényelnek, amelyek tehát tulajdonképpen az igazgatás feladatkörét kimerítik és amelyek ma az igazgatóság, főfelügyelőség és két miniszterium között oszlanak meg. *csak egy szervre lehet és kell célszerűen és gazdaságosan bízni.*

Decentralizálni kell pedig az üzleti szolgálatot és azt egységes és egyöntetű intézményes szabályzatok alapján az üzletvezetőségek önálló, de teljes felelősséggel egybekötött hatáskörébe utalni.

Ebben az irányban két egymással ellentétes módozat kínálkozik.

Az egyik az egész államvasúti hálózat központi igazgatásának áthelyezése a miniszteriumba, ami természetesen maga után vonná egy közlekedési miniszterium felállítását, mert a teendők ilyen nagyarányu szaporítását a kereskedelmi miniszterium ellátni képtelen lenne.

A magam részéről ezt a megoldást nem tudom ajánlani. nem csupán azért, mert joggal tartani lehet attól, hogy a mi sajátos politikai viszonyaink közepette az államvasúti adminisztrációba túlságosan bevitelnék a napi politika, hanem főleg azért, mert ez megnehezítené a külföldi vasutakkal való közvetlen érintkezést, amire pedig ma és jövőben még inkább van szükség, mint valaha. De az igazgatásnak vannak olyan teendői és feladatai is, amelyek az egész hálózatra nézve egységes vezetést igényelnek, de szervezetileg a minisz-

teriumba egyáltalán nem olvaszthatók be: mint például a központi kocsintézés, a visszkereseti, díjvisszatérítési és bevétel leszámolási és bizonyos fokig az anyag beszerzési szolgálat. Ezek részére tehát a miniszterium alatt közvetlen alárendeltségi viszonyba álló külön szerveket kellene felállítani, éppen úgy mint az annak idején Ausztriában történt és amint azt a Hieronimy-féle tervezet is megvalósítani szándékozott.

Egy ilyen organizáció azonban alig volna lényegileg egyszerűbb és a miniszteriális, valamint igazgatósági ügykörök egyesítésének előnyén kívül, épp olyan bürokratikus és nehézkes lenne, mint a jelenlegi és végeredményében az adminisztrációt olcsóbbá nem tenné, sőt tartani lehet attól, hogy a miniszteriális szervezet az üzleti szempontok hatályos érvényesítését sem fogja biztosítani.

Csak a *másik* módozat van tehát hátra és ez nem lehet más mint az *államvasutnak a magán gazdasági elvek alapján való berendezése és kifejlesztése.*

Az államvasutak ma is kereskedelmileg bejegyzett cég. A kereskedelmi törvény rendelkezéseinek megfelelően egy önálló igazgatóságot kell tehát szervezni, amelyben a kereskedelmi és pénzügyminiszterek képviselőin kívül, az intézmény keretén kívül álló szakemberek és az országos jellegű gazdasági érdekeltségek képviselői foglaljanak helyet.

Az egész igazgatási szolgálatot ezen igazgatóságnak a kereskedelmi törvényben előirt felügyeleti és ellenőrzési jogköre mellett, az ennek élén álló elnök, esetleg vezérigazgató, a szakigazgatókkal együtt mint ügyvezető igazgatóság látná el teljes felelősséggel.

Az üzleti szolgálat pedig ugyancsak kereskedelmi alapon átszervezendő üzletvezetőségekre bíztnék, amelyek mint az igazgatóság szervei szintén nagyobb önállósággal és függetlenséggel működnének.

A kormányzat alkotmányos felügyeleti jogát pedig csakis kiküldöttjei útján gyakorolhatná, egyébként pedig közvetlen intézkedési és rendelkezési joggal a szorosabb értelemben vett hatósági jogkörökön kívül nem bírna.

Nagyon messze vezetne ezen reformnak e helyen való további részletes taglalása, miért is csak a legfontosabb irányelvek megemlégtetésére szoritkozom, nevezetesen arra, hogy:

1. Az állam és a vasutigazgatóság egymás közötti viszonya különösen pénzügyi vonatkozásban pontosan szabályoztassék;
2. az igazgatás belső szervezete csak a feltétlen szükséges tagozatokban az összes szervek ügykörének szabatos és világos feltüntetésével állapittassék meg;
3. a személyes felelősség elve úgy erkölcsi mint anyagi vonatkozásban következetesen érvényesítettessék;
4. mindazok a tételes rendelkezések, melyek a kereskedelmi és üzleti vezetésnek útjában állanak, mint számviteli törvény, közszállítási szabályzat stb. hatályon kívül helyeztessenek, illetve az új szervezetnek megfelelően átdolgoztassanak.

Az ekként végrehajtott reform kétségkívül egyszerűbbé, gyorsabbá és olcsóbbá fogja tenni az államvasuti adminisztrációt, a taka-

rékossági szempontok érvényesítését hatályosabbá teszi; szabadabb mozgást és intenzívebb üzleti szellemet honosítana meg; előmozdítaná a központi személyzet szakszerű és gazdaságosabb kihasználását és ekként a központi személyzet nagyobb mérvű apasztását; a közgazdasági és közforgalmi érdekeket fokozottabb mértékben kielégitené; a gyakorlati étellel szorosabb kapcsolatot létesítené és végezetül a deficitet nagy mértékben csökkentené. Sőt mindezekon felül megteremtené az alapját annak, hogy egy helyes, s a magyar közgazdasági érdekeknek megfelelő és azonkívül az átmenő forgalomban a földrajzi helyzetnél fogva az államvasutakat megillető szerepet biztosítani alkalmas tarifa és bevételi politika mellett a deficit az államvasuti háztartásból fokozatosan kiküszöböltessék.

De a magángazdasági rendszernek ilyenén bevezetése könnyebbé, sőt megoldhatóvá tenné az államvasuti személyzet díjazásának nyomasztó kérdését is, mert ez a személyzet kivétetvén az állami alkalmazottak sémájából, meg lesz adva a mód és lehetőség arra, hogy mindenki kifejtett munkássága, szorgalma, tehetsége és megbízhatósága szerint az általa ellátott munkakör fontosságának arányában díjaztassék. Kevesebb, de jobban fizetett s így megelégedettebb személyzet pedig erősebb támasza lesz az intézménynek.

Az ekként főbb vonásokban ismertetett reform életbelépte előtt azonban liquidálni kell a múltat, ki kell fizetni a nyomasztó adósságokat és a szükséglet mérvadása szerint megfelelő forgótőkét kell rendelkezésre bocsátani.

A személyzet redukcióját pedig ugyancsak ezzel egyidejűleg kell végrehajtani nem numerikus, *de kvalitatív szelekció útján* és mindazokat, akik ebbe az új szervezetbe beleilleszkedni nem tudnak, vagy arra nem alkalmasak, a szociális szempontok által sugalt módokat mellett el kell távolítani.

A legnagyobb készséggel elismerem, hogy az államvasutaknak a háború, kommunizmus, román, cseh és szerb megszállás következtében szükségessé vált rekonstrukciója az arra hivatott férfiaknak tudását, energiáját és idejét igénybe vette, amiért őket csak elismerés illeti meg és az nem szenved kétséget, hogy ez a feladat minden másnál fontosabb és szükségesebb volt, miért is belátom, hogy alig lehetett idejük arra, hogy az adminisztrációnak gyökeres reformját, amelynek előkészítéséhez és kidolgozásához nyugaltságra van szükség, végrehajtsák. Ma már azonban ez a kérdés tovább nem halasztható.

Nagy örömmre fog szolgálni, ha az itt vázlatosan előadottak nem maradnak a pusztába kiáltó szavak, hanem hozzá fognak járulni ahhoz, hogy az illetékes körök az államvasutak reformjához sürgősen hozzáfogjanak, mert ez egy újabb jelentős lépés lenne az ország gazdasági konszolidációjának megteremtéséhez.

A gazdasági érdekeltségek pedig belátva, hogy az eddigi rendszer a vezető férfiak legjobb akarata mellett sem lehetett képes az összes jogos igények kielégítésére, borítsanak fátyolt a múltak és a jelen sérelmeire és válvetett erővel munkálkodjanak közre ezen a téren is egészségesebb viszonyok megteremtésére, mert ez mindnyájunknak hazafias kötelessége.

Negyedik nap, 1923 június 4.

Fenyő Miksa: Bevallom, hogy amikor öméltósága a magyar államvasutak elnökének előadásához szólásra feliratkoztam, akkor tulajdonképpen még nem voltam tisztában azzal, hogy valóban fel is fogok szólalni. Egyrészt ugyan lehetetlennek tartottam, hogy amikor a vasutak, ez ország egész közgazdaságának, de jelesül az ipari termelésnek e nagyon fontos faktoráról van szó, hogy akkor a kérdésben a magyar gyárpar ne adja le votumát. Arra bizonyos mértékig kötelezett az érdekképviselőknek tüntető exodus is a multkori tarifaemelés alkalmával, melyről én ugyan Firenzében értesültem, ugyanakkor, amikor egy olasz lapból — ezt csak úgy mellékesen jegyzem meg -- hosszú közleményt olvastam Mussolini ama szándékáról, hogy az olasz magánvasutakat magánkézre adja. Ezt a távollétet nem exkuzációként emlitem fel, mert hiszen magán a tényen nem változtat, hogy a gyáripari termelés bizonyos magyarázatokra köteles. Másrészt azonban azt mondhattam magamban, mi az, ami érdemlegeset mondhat ebben a kérdésben az ember, különösen annyi kiváló szakembernek a dolgok lényegére ható felszólalása után. Az elnök ur felszólalása tárgyilagos volt — bizonyára nem több retussal és elfogultsággal — mint amennyi az embernek feltétlenül a tolla alá tolni, amikor a saját dolgairól értekezik s amelyek az egésznek lényegén keveset változtatnak; vajjon nem volna-e nagyképűség tőlem azt gondolni, hogy más, helyesebb, a tudományos kritikának inkább helytálló adatokat tudnék szolgáltatni? Az előadás megállapítja az államvasutak deficitjének milliárdjait, egyúttal kifejti azt is, ha az állam nem vonná el a vasuttól a szállítási adót, ha nem venne igénybe más üzemei részére szállítói kedvezményeket, ha a forgótókékat olyan mértékben bocsátaná a vasut rendelkezésére, hogy ez beszerzéseit a legkedvezőbb feltételek között eszközölje s hogy ne kellessen milliárdos valutavesztések hinárjába bonyolódnia, akkor az államvasutak háztartásának mérlege jóval kedvezőbb alakulna. Hát nem teljesen plauzibilis ez? Nem alá kell-e ezt írunk fenntartás nélkül? az egyetlen fenntartás, melyet mint méltóztattak észrevenni e rekapitulációban nem is említettem fel, ez az u. n. vasuti díjkedvezményekre vonatkozik, amelyekről véleményem teljesen eltér előadó ur véleményétől s amelyre vonatkozólag később még visszatérek. Abban is egyetérthetünk vele, hogy a létszámapasztás egyrészt szükséges, másrészt nincs meg az a nagy jelentősége, melyet rendszerint e kérdésnek tulajdonítanak. Mondom mindezekben a kérdésekben nagyban és egészben alá kell írnom az előadói fejtegetéseket s inkább egy-egy mellékmondata az, melyet nem tehetek magamévá, mellyel vitába kell szállnom, de amelyet, ha meg is cáflok, nem sokat

változtat azon a képen, melyet az államvasutak helyzetéről, lehetőségeiről az elnök ur előttünk megrajzolt.

S ha ezek után mégis felszólalok, azt teszem abból az érzésemből kifolyólag, hogy a kép, melyet megrajzolt s melynek részletes kritikájába az én gyenge felkészültségemmel nem bocsátkozhatok, hogy ez a kép nyugtalanító, rendkívüli mértékben nyugtalanító s minél helytállóbbnak fogadom el előadó ur állításait, annál inkább aggodalmat kell hogy tápláljak a szanálás módjait illetőleg, melyekhez előadása folyamán eljut. Mert a lényeges az ő előadásánál a következő. Az államvasutak mérlege tetemes deficitet mutat fel a mi — mondja öméltósága — természetes is, így van ez olyan államokban is, ahol a pénzügyi stabilitása folytán a gazdasági, pénzügyi és szociális viszonyok kevésbé romlottak még mint nálunk. Ha pedig, mondja, a deficit ma nem kerülhető el, akkor nem szabad kétségbevonni, hogy ezt a deficitet valakinek viselnie kell és csak a között lehet választani, hogy ezt infláció, vagy adók útján az általánosság viselje, vagy pedig azok, kik a szállítóeszközöket igénybe veszik. A kormány — mondja előadó ur — az utóbbi mellett döntött és a szállító érdekeltségre kívánta a deficit terhét háritani.“ Hát engedelmet kérek, ebben a megállapításban én ellentmondást látok. Mert ugyanakkor, amikor koncedáljuk annak a lehetőségét, sőt bizonyos mértékig muszáját, hogy a vasutaknál deficit legyen, ugyanakkor ezt a deficitet tarifaemelés, tehát a szállítóközönség legerősebb igénybevétele révén eltüntetni, ebben én paradoxont látok. Hiszen ha ez lehetséges, ha lehetséges az, hogy a szállítóközönség igénybevételessék a deficit fedezésére, akkor már nincs deficit s akkor nem igaz a tétel, hogy „a deficit a mai körülmények között nem kerülhető el.“ Holott pedig igaz, ma államvasutaknál elképzelhető jó vagy kevésbé jó gazdálkodás, de deficitmentes gazdálkodás nem képzelhető el. Ha pedig deficitnek kell lenni, amint ezt Kelety öméltósága is megállapítja, akkor kár azon gondolkodni, sőt nem is lehet, hogy ezt ki viselje, az összesség-e vagy a szállítóközönség, mert hiszen a deficit lényegéből folyik, hogy ezt csak az összesség viselheti, hiszen ha a szállító viseli, akkor nincs deficit. Itt tehát a kérdés teljesen úgy tehető fel, hogy a deficit emelkedésével helyes-e a tarifák megfelelő emelése s akkor már nem is nehéz a felelet, ha a termelés megbirja, ha ez a gazdasági élet követelményeinek megfelelően történik s ha e révén megfelelő bevételemelkedésre számítani lehet, akkor tessék megcsinálni.

Előadó öméltóságának azonban sokkal messzebbmenő tervei vannak: ő a deficitet teljesen a tarifák emelése révén akarja fedezni, megállapítván, hogy ezek a legfontosabb cikkeknél távolról sem emelkedtek olyan mértékben, mint maguk az illető cikkek árai, amit igaznak kell elismernünk. Az ő terve a következő: a szállítási adó a vasutat illeti meg. Gondolom, ez ellen még csak egy árva kérdőjelet sem lehet szembetűntetni? aki szállít, az fuvardíjat fizet s ha az állam a vasutat mint külön, önmagában zárt üzletet akarja kezelni, akkor nincs joga, hogy az összesség javára lecsipjen egy összeget annak tarifális bevételeiből. Ugyanez áll az állami szállítások kedvezményes tételeire is: nem lehet, hogy az állam a szállítóközönséggel fizettesse meg azt, hogy

olcsóbb kavicshoz jusson, — és ez áll minden egyéb állami kedvezményre is. De mivel az nem teljes megoldás, fel akarja emelni a tarifákat a deficit határáig, a kedvezményes, illetőleg kedvező díjtételeket meg akarja szüntetni s a vasut igazgatását pedig teljesen függetleníteni akarja a kereskedelem és pénzügyminiszteriumoktól. És ez az, amibe nem tudunk beletörődni, ez a szanálási mód az, amit mi aggodalommal látnánk s mire már előre is kénytelenek vagyunk megállapítani, hogy mire e révén a vasut deficitje eltűnne, a termelésnek olyan deficitje következne be, mely katasztrófális hatásában nagyobb jelentőségű volna, mint az államvasutaknak mai krízise. S itt csak így mellékesen jegyzem meg, hogy öméltósága fejtegetéseit a tarifaemelések és a drágulás összefüggése tekintetében nem tudom elfogadni. Abból a körülményből, hogy a közelmúltban volt egy időszak, amikor a tarifák változatlanok voltak és az árak mégis emelkedtek, nem lehet a contrario levonni a tényt, hogy ime tehát a tarifa drágulásnak semmi köze az általános dráguláshoz. Viszont pedig azt, hogy csakis a vasuton volna a drágulás és ez volna a drágulás egyetlen tényezője, gondolom ezt komoly ember soha nem állította.

Tehát ha el is fogadjuk öméltósága adatait helytállónak — és ismétlem ez adatok helytállóságához szó sem férhet — akkor sem tudjuk magunkévá tenni azokat a következtetéseket, melyeket ő ebből levon. Mi nem tudunk nevezetesen lemondani arról, hogy ennél a parancsnál a fiskalitás szent elvénél, hogy a vasutnak el kell tartania magát jövedelmeiből, van egy szentebb elv, hogy a vasut nem öncél, hogy a vasut egy ország közgazdaságának és kulturájának szolgálatában áll s hogy amikor egy vasut mérlegét megcsináljuk, akkor nem szabad megállanunk a vasut közvetlen budgetarius adatainál, hanem számba kell vennünk azokat az értékeket is, melyeket közvetve kulturális és gazdasági téren produkált s amelyek eredményei a nemzeti vagyon gyarapodásában, de az államháztartás egyéb bevételi tételeinek erősödésében is kifejezésre jutnak. Ha például öméltósága a kedvezményes díjtételeket panaszolja, akkor legyen szabad nekem ezzel szemben felvetni a kérdést, hogy mi lett volna a magyar cukoriparból, vajon általában lett volna a cukoripar, ha az államvasutak annak idején egy okos megértő tarifapolitikával nem segítik ezt az ipart, mely ma az államvasutaknak egyik legjobb kundsáftja, talpraállítani. A helyesen alkalmazott díjkedvezmény az államvasutak részéről egy okos befektetés, melynek dus kamatait látja egy idő múlva az ország, de látja majd a vasut is. Ugyanezen okból talán nem egészen fogadhatjuk el ezt a számítást sem, mely a helyiérdekű vasutakra vonatkozik s amely szerint ezek a vasutak is az államvasutaknak egy erősen deficités tétele. Hiszen bizonyos, ha a vasut általában deficités, akkor nyilván a helyiérdekű is az, de hogy mennyi ez a deficit s hogy a helyiérdekű vasutak áruevezető csatornái nélkül hogy nézne ki az államvasutak üzeme, ez, gondolom még logaritmus könyvvel sem számítható ki s e tekintetben is helyes, ha arra utalunk, hogy gazdasági szempontból, az ország termelésének fokozása szempontjából a múltban ez a rendszer bevált s ha a fiskalitás itt lényeges változtatásokat kívánna, akkor azt a termelés sínyli meg.

Egyszóval a gazdasági szempontnak, a termelés levegőjének hiányát érzem én azokból a nagyon érdekes fejtegetésekből, melyekkel ömértósága az államvasutak helyzetét feltárta, holott szerintem ez a priusz s ennek feláldozása vagy akár kockáztatása árán semmiféle szanalási kísérlethez fogni nem szabad. Mélyen tisztelt tudós társaság. Én egyik legerősebb antagonistája vagyok az etatizmusnak. Én már akkor is tudtam, hogy szociális termelésből nem fakad jólét, mikor öles betűkkel igyekeztek az ellenkezőjét a fejembe verni. Vallom ma is, hogy az állam adja el a telefont, amellyel elégedetlen vagyok én mint előfizető, elégedetlen a kisasszony, aki kapcsol, vagy helyesebben nem kapcsol és elégedetlen az állam, mely erre az üzemre ráfizet; adja el, mert hiszen az állam gazdaságpolitikájának, kulturpolitikájának irányításában a telefont nem sok szerepe van. A vasut azonban más: ezt ki nem adhatja az állam kezéből, mert ezzel gazdaságpolitikát, szociális politikát csinál vagy legalább is csinálhat: befolyhat a termelés irányításába, kiegészítheti a kereskedelmi politika hézagait, kiegyensúlyozhatja a kereskedelmi szerződésekben esetleg hozott áldozatokat. emelheti az összesség adófilléreiből egyes vidékek termelését, szociális helyzetét. Ha azonban mindez semmi, ha nem ez a szupréma lex, hanem az, hogy a vasut mint öncél egyedül vagy első sorban a maga jövedelmezőségének a köldökzinórját bámulja, akkor nem látom be, hogy miért ne érvényesüljön itt is az elv, hogy a magángazdaság különb gazdaság mint az államgazdaság. Ha tehát én ömértósága principiumait magamévá teszem, akkor ebből azt a következtetést vonom le, hogy mihelyt sikerül a zálogjogok feloldása, akkor adjuk el szépen a vasutunkat s engedjük, hogy ott egy bel- vagy külföldi érdekeltség a magángazdasági üzleti elvek szerint rendezkedjen be.

Talán felesleges hozzátennem, hogy ez csak oratori kijelentés s hogy ezen az egy ponton vad etatista vagyok, abból a megfontolásból kiindulva, hogy a gazdasági elvnek itt uralkodó planétának kell maradnia s ez csak akkor lehet így, ha a vasut marad az államé, sőt a vasut marad a kereskedelmi miniszteriumé. Én hiszem, tudom, hogy sokféle felesleges megkötöttsége van a vasutnak, melyeknek béklyóiból kiszabadítani őt egy okos reformnak legelső kötelessége, de abba, hogy a vasut legfelső irányításában tarifapolitikájában emancipálódjon a kereskedelmi miniszteriumtól, nem tudnék belenyugodni, viszont ugyanezen szempontoktól vezetve szívesen látnám, ha a pénzügyminiszterium kevésbé feküdne rá ez intézményre s rábizná, hogy itt a kereskedelmi miniszterium érvényesítse a maga szempontjait.

De hát ha így áll a dolog, akkor mi történjen? Vajon akkor maradjon minden a régiben, érijük be azzal, hogy időnként ott és úgy ahol lehet felemeljük a tarifákat s a deficitet pedig bizzuk az államra? Mielőtt erre a kérdésre válaszolnék, engedtessek meg nekem egy rövid kitérés, mely vonatkozik a gazdasági érdekeltségeknek a tarifaemelés-szel szemben elfoglalt állásfoglalására. Az a tarifarendszer, illetőleg osztályozás, mely a régi Magyarországon érvényben volt, épen úgy mint a vámtarifa nem a magyar termelési érdekek talaján fakadt, az osztrák közigazdaság testére volt szabva s a célja az volt, hogy Ausztria ipari expanzióját szolgálja. A monarchia a szerencsétlen háboru folytán

széthullt, hazánkat Trianon szétdarabolta s ez a vasuti tarifa, melyet örököltünk az új Magyarország gazdasági viszonyaira még kevésbé illett, mint a régre, lehetetlen osztályozásával. Természetes, hogy minden lineális emelés ezeket a lehetetlenségeket csak kirívóbbá tette s hogy az érdekeltség, mely sohasem akart a szükséges tarifaemelésekkel szemben a meddő negáció álláspontjára háritani, nem szívesen látta, hogy a tarifa marad minden tévedésével, kinövésével s hogy ezeket a tévedéseket s kinövéseket egy újabb tetemes lineáris emelés csak nyomasztóbbá teszi. Ennek szólott a kivonulás. Távolról sem akart a Máv. tevékenységeinek lekicsinylése lenni, melyről szívesen elismerjük, hogy nehéz viszonyok között is szép eredményeket ért el. Tehát a kérdés az, hogy más mód, mint amit öméltósága ajánlott, van-e? Erre a kérdésre tisztelt tudós társaság én az előadás adatainak ismerete után sem igennel, sem nemmel nem tudok válaszolni. És gondolom, hogy ez nemcsak én rám nézve áll, aki nem fordítottam, nem is fordíthattam olyan studiumot az államvasutak ügyére, mint azt megérdemelné, hanem áll azokra a jeles férfiakra is, akik előttem szólottak s kiknek javaslatai nagyban és egészben az államvasutak igazgatásának egyszerűsítésére vonatkoztak. S mért van ez így tisztelt uraim? Azért, mert nem állapíthatunk meg diagnózist, nem tehetünk javaslatokat egy szervezet tekintetében, melyet nem ismerünk kellő alapossággal s melynek részletproblémái nem állanak előttünk azzal a világossággal, mint ahogy azok öméltósága az előadó ur előtt állottak. Az igazgatás, a vezetés kérdéséhez az előttem szólott jeles szakférfiak hozzászóltak, mert ennek anyagát teljesen uralják, de nem szólottak hozzá a belső gazdaságosság, az üzem technikai berendezettségének, a szolgálat szellemének kérdéséhez, mert úgy gondolom, nem ismerik az erre vonatkozó anyagot s a tudományos szellem megcsufolása volna, ha találgatások, feltevések alapján szóltak volna ilyen nagyjelentőségű kérdésekhez.

Ugy elgondoltam magamban, ha a reparációs bizottságnak ez a beigért vagy nem tudom nem helyesebb-e, ha úgy mondom imminens bizottsága idejönne, hogy közzgazdasági helyzetünkről tárgyilagos adatokat szerezzen, hogy vajjon ez a Máv. helyzetének vizsgálatában beérhetné-e azzal a képpel, melyet öméltósága rajzolt azokkal az adatokkal, melyekkel ő fejtegetéseit alátámasztotta. Gondolom hogy nem. Gondolom, hogy ez a bizottság bekérné, sőt öméltósága kérés nélkül is elébe terjesztené mindazokat az adatokat, melyek arra vonatkoznak, hogy miként is van felszerelve a Máv. üzeme, miye van és miye hiányzik, milyen üzemi tultengés az, mely a régi Nagymagyarország forgalmi igényeinek megfelelt, de ahol a csonka Magyarországon az Abbaunak, a lefaragásnak kell bekövetkezni, ha azt akarjuk, hogy az üzem gazdaságos legyen, viszont hol kell beruházni mulhatatlanul, lealkudhatatlanul a pénzügyminisztérium egész költségvetési osztályát feldöntően. A vagon, a lokomotivkrdés, alépitmények állapotának, a pályaudvarok berendezettségének ismerete nélkül a Máv. helyzetét egyáltalán nem ismerjük, holott a Máv. háztartásának ismerete, illetőleg reformja első sorban ezeken az adatokon keresztül közelíthető meg. Aztán, ha ez a bizottság a dolog lényegébe akar látni, akkor bizonyly

nem éri be a deficitet feltüntető végső adatokkal, hanem beletekintést akar a Máv. egész gazdálkodásába, első sorban az üzemanyagok beszerzésének kérdésébe, másodsorban a forgalom gazdasági lebonyolításának kérdésébe. Amikor ezt felvetem, távol állok minden feltevéstől, lehet, hogy mindez a leggazdaságosabb módon történik s az a bizottság sem tehet egyebet, minthogy ráírja az aktákra a maga placetjét. Lehet azonban, hogy megállapítja, hogy a beszerzések szakszerűtlenek, a piac helyzetének ismerete nélkül foganatosítottak, hogy forgótöke hiánya folytán a kedvező konjunkturákat elszalasztják, hogy a forgalom lebonyolításában túlteng a bürokratizmus... lehet, szóval valamit meg fog állapítani, amit nekünk az eddigi vita folyamán dacára öméltósága előzékenységének, mellyel minden adatot készséggel felajánlott, megállapítani nem sikerült.

Vagy a szolgálati szellem a munkateljesítmény kérdése. Gondolom ez a kérdés sincs azzal az adattal eldöntve, amit előadó ur felemlít, hogy más országokban kilométerenként több ember volt alkalmazva, mert hogy ennek értékét elbiráljuk, ahhoz tudnunk kellene, hogy azokban a más országokban több állomás, jelentősebb forgalom, több kettős vágány stb. van-e mint nálunk, mert ezek ismerete nélkül egyedül az a tény, hogy nálunk kilométerenként 9.6 ember van alkalmazva, ellenben Ausztriában a békében 11.85 volt, tulajdonképp nem mond semmit. Így gondolom; ha nem így volna, szívesen veszek erre vonatkozólag minden kikötést. Szóval ez a kérdés is vizsgálatot érdemel, mert hiszen ha nem is takarítunk meg sokat a felesleg elbocsátása révén — gondolom a tisztviselőkérdés megoldása csak az lehet, hogy a megmaradtak minél jobb fizetésekhez jussanak, mégis a vasuti személyzet szellemének ismerete sok helyes megoldásra terelheti figyelmünket.

Csak ha mindezt ismerné a bizottság s nemcsak azt, hanem azt is, amire én nem is gondolok, de amire bizonytalán gondol öméltósága vagy Tolnay Kornél, Neumann Károly, Baesinszky öméltósága s mindazok, kiknek e kérdés állandó studiumuk, csakis akkor tudna helyes képet alkotni magának az államvasutak helyzetéről. Persze én a reparációs bizottságot itt csak metaforikusan használtam: elvégre nekünk inkább inkább ingünk az államvasutak, mint a reparációs bizottságnak s nekünk önmagunk iránti kötelességünk, hogy ezt a kérdést megoldatlanul ne hagyjuk. Én tehát tisztelettel felvetem a kérdést, hogyan fogadná öméltósága egy olyan irányu javaslatomat, hogy mivel egy ilyen tudós társaságbeli vita csak bizonyos elvi kérdések tisztázására alkalmas, viszont a kérdés lényegébe csak egy alapos, a dolog mélyére ható anyag összehordása révén lehetne betekinteni, szívesen venné-e, ha a kormány kiküldene egy bizottságot, mely megvizsgálná mindazokat a kérdéseket, melyek komplexumának ismerete betekintést enged a Máv. problémájába és alapjául szolgálhat mélyreható reformoknak. Hogy mikép tevődjön össze ez a bizottság, az részletkérdés, de úgy gondolom, három képviselő és három közigazda, kik közösen állapotodnának meg az elnök személyében: gondolom, ez a bizottság öméltósága segítségével eredményes munkát végezhetne. Én őszintén szólva egy ilyen ad hoc bizottságtól többet várok, mint Baesinszky öméltósága által javallt és részvénytársasági mintára megszervezett

igazgatóságtól. Tudjuk a részvénytársaságoknál sincs különös jelentősége az igazgatóságnak s a vállalat ügyei iránt rendszeren csak az az igazgatósági tag érdeklődik, ki maga is nagyrésztvényes, gyakran még ez sem. A Máv.-nál úgy volna, hogy az az igazgatói tisztség vagy honoris causa volna s az esetben a kinevezettek érdeklődése hamar el-lanyhulna, vagy fizetéses volna, ez esetben politikai szempontok szerint töltenék be s tulajdonkép mentesitené a felelősség alól a Máv. vezetőségét, holott az intézkedés joga alighanem teljesen az övé volna.

Méltóztasson elhinni, hogy egy ilyen tekintélyű bizottság ankétja nemcsak arra volna jó, hogy minden politikai agitációt elhallgattasson, de befolyásos érvényesítője volna a Máv. törekvéseinek mindazon reformokat illetőleg, melyeket ő is helyesnek ismert föl. Így pld. azt hallottuk óméltóságától, hogy a centralizáció jó volna, üdvös volna, jelentékenyen egyszerűsitené a Máv. igazgatását, de nem lehet megoldani a lakáshiány miatt. Meg vagyok győződve, hogy ha az a bizottság ugyanehhez a megállapításokhoz jutna, akkor szeretném látni azt a pénzügyminisztert, mely ellenszegülne e megállapításnak, továbbra is makacszkodna az építkezés dolgában.

Es erre, hogy egy külső tényező így álljon a Máv. mellé, szükség van, mert hiszen óméltósága előadásából megállapíthatjuk, amié egyébként mi magunk is tudunk, hogy a mindenkori pénzügyminiszterek krajeáros politikájukkal — vagy mondjuk udvariasabban — deflációs politikájukkal sokban hozzájárultak e nagyszerű intézmény elsenyvesztéséhez. Teljesen képtelen dolog, s én egészen a pénzügyminisztérium terhére írom, hogy azért, mert az állam nem akar a bankópréhez nyulni, a vasut valutaadósságokon veszítsen annyit, amennyi egy havi jövedelemnek megfelel, holott jól tudja, hogy végül is csak a bankóprés segítségével fizeti ki, csak éppen hogy kétszer annyi bankóval, vagy háromszor annyival. A kiküldendő bizottság munkájának direkt tetemre hívó hatása volna itt.

S végül még befejezésül a következőket. Óméltósága igen változagos körülmények között vette át a vasut vezetését s a rekonstrukció munkájában eredményekre hivatkozhat. Éppen ezek az eredmények cáfolják meg azt az állítását, hogy egy exisztenciájában aláásott országban a vasut sem válhat egészségessé. Nekem, meggyőződéseim —aminek egyébként óexcellenciája, a mi nagyrabecsült elnökünk, adott kifejezést —, hogy az ország egészének egészsége úgy állhat helyre, ha az alkotó részek szerves működése helyreáll. És e tekintetben az egészségesülési processzus hatalmas megindítója éppen a vasut lehet, ha megértéssel, jóakarattal egymás szándékainak meggyanusítása nélkül összefogunk talpraállítására.

Havas Mór: Mielőtt kitűzött feladatombhoz hozzáfognék, bátor vagyok arra rámutatni, hogy Elnök ur ónagyméltósága értekezletünk feladatául a következőket tűzte ki:

1. Megvitatni azokat a reformokat, amelyek a Máv. zilált pénzügyi helyzetének szanálására alkalmasak.

2. Vita tárgyává tenni, vajjon e reformok hazánk sajátos viszonyai mellett életbe léptethetők-e és ha nem

3. megvitatni azt, vajjon nem volna-e célszerű az államvasuti üzemet magánkezelésbe adni, azaz a Máv-ot bérbe adni, esetleg eladni?

Alábbiakban bátor leszek e 3 ponthoz hozzászólni. Legyen szabad azonban az alábbiakat előrebozsátanom. Az államvasuti üzem mérlegét befolyásolják egyrészt a bevételek, másrészt a kiadások. Az utóbbiak viszont kétfélék: személyiek és dologiak. A dologi kiadások a Máv-nál két főcsoportra oszlanak: az anyagbeszerzési költségekre és a munkabérekre. Ami a Máv. anyagbeszerzési költségeit illeti, ezeknél a legnagyobb szerepet az ásványszénre eső kiadások viszik. Öméltósága 3 hónappal ezelőtt az országos közéletmezési tanács egyik szakülésén kijelentette, hogy a szén problémája egyszersmind a Máv problémája is, hisz a magyar államvasutak egy havi szénszükséglete két milliárd koronát vesz igénybe.

Ezzel szemben a Máv. ideiglenes üzleti eredményeiről közzétett 1923. január havi kimutatás szerint az államvasutak és az általuk kezelt h. é. vasutak összbevételei kitettek az 1922/1923 üzletév első hét hónapjában 12.58 milliárd koronát s így a Máv. összbevételei alig voltak elegendők a szénszükségleti kiadások fedezésére.

A legutóbb tartott előadásában Öméltósága már a havi szénszükséglet kiadásait 2½ milliárdra becsüli.

A mai helyzetet alapul véve biztosra vehetjük, hogy e kiadások még tetemesen emelkedni fognak, mert a hazai szén piaci ára, tekintetbe véve e szén átlagos kaloria-mennyiségét, jóval olcsóbb a behozatalra kerülő idegen, elsősorban a lengyel-sziléziai szén áránál.

Megjegyzendő, hogy 1913-ban a Máv ásványszénre 39.96 millió koronát költött, ebből esett belföldi származásu szénre 27.39, külföldre 12.57 millió korona. Az ásványszén beszerzésére fordított kiadások kitették 1913-ban a Máv.-nál az anyagbeszerzési kiadások 19, az államvasutak összes kiadásainak 9.5%-át.

Az előadottak alapján konstatálhatjuk, hogy a közeli jövőben a szén beszerzési ára még emelkedni fog; ennek az anyagnak beszerzési költségei csak a tehervonatok jobb kihasználása és csak az okvetlenül szükséges személyjáratok indítása által csökkenthetők.

Ami a többi anyag beszerzési költségeit illeti, ezek 1913-ban kitettek az államvasutaknál 169.46 millió koronát, azaz a Máv. összes üzemi költségeinek 42%-át. Az Elnök ur öméltóságának felolvasásában foglalt adatok szerint a vasut üzeméhez szükséges anyagok mai beszerzési ára a békebelinek 1776-szorosát teszi ki. Minthogy nagy összegű kiadásokról van szó, kívánatos volna, ha a Máv. anyagbeszerzését erre a célra kiküldött bizottság alapos vizsgálat tárgyává tenné. Megállapítandó volna, vajjon a beszerzést gazdaságos elvek mellett eszközlik-e és vajjon a belföldi termelés és a belföldi kereskedés érdekei kellően figyelembe vétetnek-e?

Áttérve a dologi kiadások második főcsoportjára, a munkabérek okozta költségekre, szerény nézetem szerint e tétel alatt könyvelt költségek együttesen tárgyalhatók a Máv. személyi kiadásaival, mert az

adófizető polgárookra nézve közömbös, vajjon e kiadások fizetési lajstrommal vagy bérjegyzékekkel utaltatnak ki.

Öméltósága előadásában részletesen foglalkozik a Máv. személyzeti kiadásával. Arra hivatkozik, hogy a háboru előtti Máv-nál egy-egy üzletkilométerre 8.28, ma pedig 9.6 alkalmazott jut. Ezzel szemben a német vasutaknál 1920-ban 20.6 fő esett 1—1 km.-re. Békében egyes közép-európai vasutaknál is aránylag nagyobb volt a személyzeti létszám, mint a Máv-nál.

Ezekre az adatokra vonatkozólag legyen szabad arra rámutatnom, hogy a vasutaknál a személyzet létszámát nemcsak az üzleti hossz befolyásolja, hanem az állomásoknak egymástól való átlagos távolsága; a mozdonyok és járművek teljesítményei és kihasználási hányada, a forgalom sűrűsége, a darab és kocsirakományi áruk egymáshoz való viszonya stb is. Így például bizonyításra nem szorul, hogy Németország sűrű lakossága folytán az állomások közelebb esnek egymáshoz, mint nálunk. Fölösleges igazolni, hogy a porosz vasutaknál aránylag nagyobbak kell lennie a személyzeti létszámnak, mint a Máv-nál, mert pl. 1913-ban államvasutainknál 1—1 üzletkilométerre átlagban 470.000 km. és 226.000 személykilométer jutott, ellenben a porosz államvasutaknál 1324, illetve 770 ezer.

Figyelembe veendő az is, hogy az egyes vasutstatisztikai egységek, u. m. személy-, tonna-, tengely-, vonat-, mozdonykilométer stb. a háboru előtti időben más egységet jelentettek, mint ma. Így pl. a háboru előtt a mozgatott ülőhelyek kihasználási hányada nálunk átlagban 25% volt, a háboru utáni években 120—250% is, ma viszont körülbelül 50—60%. Ez annyit jelent, hogy a háboru előtt 5—6-szor annyi személykocsi, vonat- és mozdonykisért kellett ugyanazon utasszám továbbításához, mint közvetlenül a háboru után. Ugyanez áll a tonnakilométerekre is, kocsihiány idejében a teherkocsik rakodóképességének kihasználási hányada szintén lényegesen nagyobb, mint a rendes forgalom idejében.

Tekintetbe veendő az is, hogy a régi Máv-nál a létviszonyok sem voltak oly kedvezőek, mint ma megésonkitott államvasutainknál. Tizenhat évvel ezelőtt a Duna—Tisza csatornáról írt tanulmányomban kimutattam, hogy pl. a lics—fiumei vonalszakaszon egy III/é jelű vasuti mozdony kedvező időjárásban 30 km. sebességgel haladva, csak 145 t. elegyet képes továbbítani, holott ugyanazon mozdony ugyanazon sebességgel a piski—szolnoki vonalszakaszban 735 t. elegyet továbbíthat. Vagyis egy mozdony személyzete az egyik vonalrészén ötször oly nagy teljesítményt képes elvégezni, mint a másikon. Ugyanez áll a vonatkisértő személyzetre is, az elegy továbbításához szükséges szénmennyiségre stb.-re is.

Még nagyobb különbséget mutatnak fel az egyes személy, illetve tonnakilométerek önköltségei az egyes vonalrészeken.

Ausztria vasuti tanácsadója, az angol *Acworth W. M.*, világhírű munkájában megemlíti, hogy egy angol vasuti igazgató számításai szerint az általa kezelt vasut egyik vonalrészén 1—1 tonnamérföld önköltsége 500-szor oly magas volt, mint a másik vonalrészén.

Már ezek az adatok elegendők annak igazolására, hogy az egyes

vasutstatisztikai adatokból levont következtetéseknek csak problematikus érték tulajdonítható.

Fenntartással kell fogadni azt a tanácsot is, hogy pl. a teherkocsik rakodóképességét fokozni kell. Így pl. én két évtizeddel ezelőtt kimutattam, hogy államvasutainknál a 10 tonnás kocsik helyett 15 tonnásoknak forgalomba helyezésével a teherkocsik rakodóképességének kihasználási hányada folytonosan csökkent. Nálunk a forgalom, a kereskedelem kisméretű, lehetetlen mindig a 15 t. kocsik rakodó képességét kihasználni. Ehhez járul, hogy a másod- és harmadrendű vonalakon megrakott 15 tonnás kocsik nem is közlekedhetnek. Az előadottakból következik, hogy ha azt akarjuk megtudni, mily mértékben használják ki a vasuti személyzetet, erre csak az eleven élet, az élő gyakorlat adhat megfelelő választ.

Így konstatálhatjuk, hogy pl. Budapest keleti p. u.-on 20 évvel ezelőtt a személyvonatok száma és a személyforgalom sűrűsége nagyobb volt, mint ma, ellenben a személypénztárnoki, a forgalmi stb. személyzet ma 50%-kal kisebb teljesítményt végez.

A nagyobb teherpályaudvarokon az összes személyzet rendszerint nagyobb, mint 1—2 évtizeddel ezelőtt volt, a teljesítmények lényegesen kisebbek.

A MÁV másod- és harmadrendű vonalainak egyes állomásain elegendő volna egy kiadóór, vagy pedig a falu koresmárosát, szatócsát, tanítóját megbízni jutalék ellenében a kis forgalom lebonyolításával, ezzel szemben ily helyeken is rendszeresített személyzet megfelelő felváltással végez szolgálatot stb.

Ami a központi személyzet létszámát illeti, itt a viszonyok ma már aggályosak. Már a háború előtt a MÁV. adminisztrációja a személyzeti létszám tultengésében szenvedett. Így pl. a porosz államvasutaknál kétszer oly nagy üzlethosszokkal és négyszer oly sűrű forgalmukkal a központi személyzet jelentékenyen kisebb volt, mint a MÁV-nál. Ma a régi hálózat körülbelül egyharmadrészére csökkent, de a központi személyzet talán még nagyobb a békebelinél. Van vasuti főfelügyelőség, a kereskedelemügyi minisztérium vasuti osztálya, roppant nagy igazgatóság, sok üzletvezetőség köztük pl. a budapesti körülbelül 700 fővel. Azonkívül ide sorozandó a szegedi leszámoló hivatal és a kamatgaranciával dolgozó déli vaspálya társaság budapesti igazgatósága is. Emellett a legnagyobb baj, hogy az óriási számú adminisztrációs személyzet minden egyes közege önmagának akar létjogosultságot adni; rettenetes sokat aktáznak s ezzel lehetetlenné teszik az ügymenetet. Ehhez járul, hogy sokan, felhasználva az új irányzatot, a megfelelő gyakorlati és elméleti képzettséggel nem is rendelkezve, előre törtettek.

Ha feltesszük a kérdést, minő legyen vasutaink adminisztrációjának főirányelve, nézetem szerint ez csak az lehet, hogy minél kevesebbet adminisztrálni, ellenben a külszolgálat összes önálló hatáskörrel bíró közegeinek minél nagyobb hatáskört biztosítani. Ez az adminisztráció már azért is a legjobb volna, mert a legolcsóbb.

Szerény nézetem szerint kívánatos volna, ha csak egy központi igazgatóság adminisztrálná a MÁV-ot. A főelv volna, hogy a porosz

rendszer mintájára, nálunk a főbb hivatalnokok is önmaguk intéznék el a hozzájuk tartozó ügyiratokat. Be kellene szüntetni az előszobákban ülő titkári és egyéb állásokat. Végül radikálisan kellene beszüntetni azt, hogy a központi közegek, ellenőrzés örvé alatt, nap-nap után kirajzanak a vonalon.

A külszolgálatot ellenőriznék, a porosz vasutak mintájára, a különféle főnökségek (Inspectionen), amelyek 2—3 főből állanak, a vonalon töltik idejük legnagyobb részét. Az ügyeket blokkkiadmánnyal elintézik és élő kapcsolatot létesítenének a szállító felek és a vasut közt.

Ilyen reformnak nem állana utjában a lakáshiány, mert életbe léptetésével sok-sok lakás, főleg a fővárosban fölszabadulna.

Az Elnök ur ömértósága ugyan azt mondja, hogy a személyzet 15—20%-os csökkentésével lényeges megtakarítás nem érhető el, mert hisz nyugdíjazni kellene a fölös személyzetet. Szerény nézetem szerint a létszámcsökkenést lemm kellene kezdeni, az ideiglenes alkalmazottaknak, az 5 éven aluliaknak felmondásával, ezek még elhelyezkedhetnek másutt és nyugdíjra sincsen igényük, de hivatalos ellátásra sem. Különösen megrostálendő volna az utóbbi években felvett nagyszámu női alkalmazott.

Ezek után áttérek a Máv bevételeire. A legutóbb közzétett ideiglenes üzleti eredményekről szóló kimutatás adatai szerint a Máv és az általuk kezelt h. é. v. összes üzleti bevétele volt az 1922—23. üzletév első tíz hónapjában 25.6 milliárd korona. Minthogy az április hó 13-án életbe léptetett lényeges tarifaemelés csak fele részben juthatott kifejezésre az áprilisi bevételekben, remélhetjük, hogy a mai forgalom stabilitása mellett, államvasutaink évi bevételei, tarifaemelés nélkül is, 65—75 milliárd koronát tesznek ki a következő évben. Megjegyzem, hogy államvasutaink áprilisi havi ideiglenes kimutatása szerint a Máv. tényleges bevételei 3 milliárd koronával nagyobb bevételeket mutatnak fel, mint amennyit az előbbi hónapok kimutatásai jeleztek. Ez arra vezetendő vissza, hogy a tényleges leszámolások az ideiglenesen kimutatottaknál kedvezőbben alakultak. Ez többször fordul elő, nemcsak nálunk, hanem másutt is. Államvasutaink e várható bevételeivel szemben állnak kiadásaink, amelyeket az Elnök ur ömértósága ma 75—80 millióra becsül, de melyek nap-nap után ugrásszerűen emelkednek a korona árfolyamának leromlása, az anyagok drágulása, személyzet javadalmazásának emelése stb. címén.

A kérdés most az, miből fedezendő ez az óriási hiány, mert mindenki belátja, hogy a legnagyobb takarékoság mellett is egyelőre nincs remény, hogy államvasutaink üzleti kiadásai az üzleti bevételekben fedezetet találjanak?

Csak két ut áll rendelkezésre és pedig vagy a tarifákat emelni vagy pedig az üzleti hiányt adókból vagy pedig a bankóprés fokozottabb működésével fedezni. Az utóbbival nem foglalkozom, hisz ez annyit jelent, mint siettetni a rettenetes végpusztulást. Nem marad tehát egyéb hátra, mint Németország példáját követni és havonta a tarifákat emelni vagy pedig az adóprést még jobban megszorítani.

Azok, akik a tarifák emelése mellett kardoskodnak, azzal érvelnek, hogy sokkal igazságosabb, hogy az, aki a vasut teljesítményeit igénybe

veszi, lerózza az utóbbiaknak ellenteljesítményeit, a személy- és áruszállítási költségeket, mintsem, hogy a vasuti hiány az összeséget terhelje, tehát még azokat is, akik a vasut teljesítményeit alig veszik igénybe.

Ezek azzal is érvelnek, hogy a vasut a nemzeti munka összes fölös terményeit szállítja, már pedig a legigazságosabb adó az, amely a fölös és nem az élet fentartásához szükséges munkát adóztatja meg.

E tétel mellett szól az is, hogy a vasuti tarifák inkább a gazdaságilag erősebb néprétegeket, a nagyiparosokat, a kereskedést, a nagyiparost terhelik, mint a gazdaságilag gyengébb néprétegeket, a nagy tömeget. Már pedig minálunk a legtöbb adó ugyanis nem pro-, hanem inkább degresszív.

Végül Poroszországban, ahol az államvasutak a háboru előtt fényesen jövedelmeztek mindig azzal is érveltek, hogy a vasut általi megadóztatás a legbiztosabb és a legkisebb kezelési költségekkel jár.

Azok viszont, akik azt tartják, hogy az államvasutak hiányának kisebb-nagyobb részét a köznek kell viselnie, úgy vélekednek, hogy az államvasutak a köz érdekében ingyenes teljesítményeket is végeznek, így pl. a posta szállítását, a honvédelem érdekében végzett szállításokat, Nagy-Magyarország összes nyugdíjasainak ellátását stb. Mindezeket a terheket a köz köteles viselni és nem az egyes utazó vagy szállító felek. Ez az iskola azzal is érvel, hogy hiába emeli a vasut szertelen módon a tarifákat, azok sokszor csak papiroson maradnak. Arra is rámutatnak, hogy a mai kétségbeejtő viszonyok folytán a legtöbb magánüzem szintén veszteséggel dolgozik, a magas tarifák az ily üzemeknek a végdöfést adhatják meg. Érvelnek azzal is, hogy a legdrágább tarifa nem hozza egyszersmind a legnagyobb jövedelmet is. Sajnos, hogy a mai kétségbeejtő állapotok folytán az egyes egyedüli járható ut: a tarifák emelése. De ha már emelik a tarifákat, akkor legyen az emelés észszerű és nem ötletszerű, kapkodó. Ez okból bátor vagyok az államtitkár ur ömértóságának ez ügyben tett egyes megjegyzéseire reflektálni. Így pl. ömértósága azt állítja, hogy árutarifák emelése egyáltalában nem fokozza a drágaságot, mert abban az időben, mikor nem drágultak a tarifák, a drágaság mégis jelentékenyen emelkedett. Ezzel szemben legyen szabad arra rámutatni, hogy abban a percben, amint kitudódik, hogy a vasuti tarifákat emelni fogják, a meglevő árukészletek szerencsés birtokosai azonnal az utánpótlási elvet hangoztatva legtöbb esetben a jelzett tarifaemeléssel meghatványozottabb mértékben emelik árukészleteiket. S ezen többé segíteni nem is lehet.

Bátor vagyok arra is utalni, hogy ha valamely engedélyezett vasuti díjkedvezmény látszólag nem is jut kifejezésre az illető árunem piaci árában, ez még nem jelenti azt, hogy a díjkedvezmény hiábavaló volna, mert hisz senki sem tudja kétséget kizáró módon kimutatni, hogy alakult volna az illető árunem árképződése a kedvezmény nélkül.

Vitás az is, vajjon az állami hivatalnokoknak engedélyezett kedvezmény tényleg annyi meg annyi milliárdnyi veszteséget jelent-e. Ha nem adnának kedvezményt, az inségben levő állami és vasuti hivatalnokok egyáltalában nem utaznának. Fenntartással kell fogadni ömértóságának azt a kijelentését is, hogy minden egyes díjkedvezmény, viszonyítva a rendes tarifához, a vasutra nézve ennyi meg ennyi milliárdnyi

veszteséget jelent. A vasuti tarifa vélemény alapján jön létre. A vasut azt hiszi, hogy bizonyos árunem a megállapított tarifát elbirja. A legtöbb esetben a szállító fél fordul a vasuthoz, hogy szállitmányai nem birják el ezt a fuvart, kér tehát ezek részére mérsékelt tarifákat, mert másként áruit nem szállithatja. Már most bátor vagyok azt a kérdést felvetni, ha a vasut a fenti esetben teljesíti a szállító fél kérelmét, ezzel nem szolgálja-e a saját maga jól felfogott érdekét is?

Hát áldozat a Máv. részéről, hogy pl. cukrot teljes kocsirakományokban 200 km-es távolságra szállitva, mm-kint 1815 koronás díjtétellel visz, ellenben gabonát, ugyanolyan távolságra csak 920, egyes trágyanemeket pláne 84 koronás tarifával, holott önköltségei mind a három esetben azonosak?

Bátorkodom azt a kérdést is felvetni, van-e valaki, aki be tudná igazolni, hogy a fennt említett 1815, 920 és 84 koronás díjtételek jogosak és észszerűek, ha pedig e díjtételek egynehány koronával alacsonyabbak vagy drágábbak volnának, ez könnyelműséget vagy árdrágitást jelentene?

Az általam felhozottak csak azt igazolják, hogy a dijszabási osztály vezetőinek hosszú gyakorlattal és kiváló elméleti képzettséggel kell birniok és emellett helyes üzleti és közgazdasági érzékük legyen. A vasuti tarifa nem az Isten, nem a természet alkotása, hanem a dijszabási hivatal véleményének szülöttje. Sajnos, hogy e hivatalok ténykedését eléggé nem ellenőrzik. Állításom igazolásául hivatkozom Németország legkiválóbb vasuti szakférfiára, *W. Hoff* volt német vasuti miniszterre, aki nemrég megjelent munkájában azt mondja, hogy a német dijszabási hivatalok munkásságát is alapos vizsgálat tárgyává kell tenni, s meggondolni, szükséges-e az a sok dijszabási bizottság, értekezlet, hosszú jegyzőkönyvek stb? Akinek módjában volt bepillantani abba a boszorkánykonyhába, ahol kieszelek az a sok dijszabást, dijkedvezményt stb.-t, az igazat fog nekem adni, hogy néhány évvel ezelőtt megjelent vasuti munkámban a következőképen nyilatkoztam: „A szándékosan összebonyolított dijszabásügy, komplikált visszatérítési szolgáltatásával együtt, nemcsak az egyes államok kormányai által inaugurált protekcionisztikus politikának az érdeke, hanem az ottani dijszabási hivatalok céhének is létkérdése. Az ily államokban szokásos gyakori dijszabási értekezletek, az itt-ott ülésező mindenféle tarifabizottságok, sok száz kötetből álló tarifagyűjteményeik a hozzáférhetlenség bünös misztikumával veszik körül tarifaszakembereik „tudományát“.

Dijszabási állapotainkat eléggé illusztrálja a tény, hogy négy év óta nincs használható kilométermutatónk, holott a monarchia összes utódállamai már régen rendelkeznek e segédkönyvvel, az osztrák államvasutak pl. 1920 óta, már pedig ott sem ismerték az ország határait. Legyen szabad arra is rámutatni, hogy Ausztriának és Cseh-Szlovákiának köteleki dijszabása van Trieszttel már több mint két év óta, nekünk nincsen. Az elnök ur öméltósága grafikonokkal kimutatta, hogy a fontosabb árunemek mint pl. a szén, vas, buza stb. piaci ára sokkalta nagyobb arányban drágult, mint a vasuti tarifa. Bátorkodom ezzel szemben felvetni a kérdést, hol volt a Máv. dijszabási osztálya,

hisz ennek tisztje ügyelni arra, hogy a vasuti tarifák megfelelő arányban álljanak a vasuti teljesítmények önköltségeivel.

A szén a békebeli ár 1776-szorosára drágult, a Máv. forgalmának több mint negyedrészt a szén teszi, miért nem emelték már 1—2 évvel ezelőtt a szén tarifáit. Ha a bányák ily jelentékeny mértékben emelték a vasut szénszükségletét, a vasut csak a széntarifák megfelelő díjemelésével kárpótolhatja magát.

Bátorkodom öméltósága ama kijelentésére is reflektálni, hogy az összevisszakuszált áruosztály az oka a havi 40 ezer vissztérítési keresetnek, 20—25 ezer hiánylatnak és a rettenetes sok vasuti pernek. Hivatkozom a gyakorlati vasutasokra, akik egyetértően vallani fogják, hogy mióta a Máv. fennáll, sohasem volt könnyebb a fuvardíj kiszámítása, mint ma. Nincs az a sok köteléki díjszabás és az állomások csak az ország határáig számolják el a küldeményeket. A sok hiánylatot egyrészt a külszolgálattevők, másrészt a díjszabási hivatalok ötleterü intézkedései okozzák.

Ami pedig a készülő félben levő organikus tarifareformot illeti, legyen szabad ama nézetemnek kifejezést adni, hogy ma nem időszerű ily reformokat életbe léptetni már ezért sem, mert nem tudjuk, mit hoz a holnap és emellett ily tarifareform ugyszólván lehetlenné fogja tenni azt, hogy a szomszéd államokkal köteléki díjszabásokat létesítsünk.

Egy-két szóval meg kell emlékezni a Máv. vissztérítési osztályának működéséről is. A vasuti reklamációk elintézése 1—2 évig tart, a korona leromlása folytán a reklamált összeg javarésze elvesz. Ugyanez áll a peresített vasuti keresetekre is, hiába pervesztes a Máv., a felek óriási módon károsulnak. Mindez nem egyeztethető össze a kereskedői rendes gondolatmenettel. Nézetem szerint kívánatos volna a minisztérium és a Máv. díjszabási osztályait egyesíteni, e hivatalba elsősorban megfelelő gyakorlati képzettséggel bíró hivatalnokokat helyezni. A követendő tarifapolitika irányelveit megszabná a tarifatanács, amelyben a gazdasági minisztériumok és a három termelési ág: az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság egy-egy emberrel képviselve volnának. Ideje volna véget vetni a rettenetes szóáradatnak is, amely a régi tarifabizottságot és négy év óta a gazdasági érdekképviselők értekezleteit jellemezte.

Az előadottakkal bátor voltam rámutatni egy-egy reformra, amely esetleg alkalmas volna a Máv. pénzügyi mérlegét javítani. Hazánk sajátos viszonyai mellett azonban alig van remény, hogy ily reformokat ily következetességgel és eréllyel hajtsuk végre, mint pl. a létéért küzdő Németországban. Ennek oka, hogy *Baross Gábor* halála óta a Máv.-ot a napipolitika szolgálatába állították be s attól kell tartani, hogy ma-holnap elvesztik államvasutaink közgazdasági jellegüket és a politika eszközévé válnak. Ez okból felmerül a kérdés, nem volna-e ajánlatos a Máv.-ot bérbeadni? A bérbeadás mellett szól, hogy a vasutak üzemek, tehát üzleti szellemben kell üzemüket vinni. Már pedig az állam nehézkes adminisztrációjával képtelen bármely üzemet oly gazdaságosan és agilisán vezetni, mint a haszonra dolgozó

magánüzem. Épp erre vezetendő vissza, hogy a föld vasutainak legnagyobb része magánkezelésben van. Amerika ma élő legkiválóbb vasuti szaktekinetve, a pennsylvaniani vasuti társaság alelnöke, Mr. William Wallace *Atterbury* egy bécsi bjságiró előtt nemrég következőképen nyilatkozott: „A háboru alatt rossz tapasztalatokra tettünk szert vasutaink állami kezelésénél. Sok munkába került, míg a régi állapotot képesek voltunk visszaállítani. Az állami kezelés a vasut és munkásai közti viszony desorganizációjával és rettenetes deficittel végződött. Angliában és Franciaországban is a háboru befejezése után azonnal visszaadták a vasutakat régi birtokosaiknak. Annak illusztrálására, hogy a törekvő vasutasok sorsa kedvezőbb a magán-, mint az állami üzemvitelnél, hivatkozunk *Carnegie*-re, aki mint sürgönykihordó kezdte pályafutását, egyik amerikai vasutnál idővel távirász lett, később főfelügyelő, majd igazgató. „*Empire of business*“ című munkájában kifejti *Carnegie*, hogy a vasutban fekvő tőkének és a tőkét gyümöcsőtető munkának a legnagyobb egyetértésben kell működnie. A tőkének, a vasut tulajdonosának — minden tőle telhetőt el kell követnie, hogy a vasut alkalmazottai minden tekintetben meglégedettek legyenek. A munkások munkaerejének és munkakedvének emelésére fordított befektetések a vasut legproduktívabb kiadásai közé tartoznak. Az amerikai vasutak rohamos fejlődését a munkaerő megbecsülésén kívül még egy momentum idézte elő s ez: a munkaerő érvényesülésének lehetősége. Aki a vasutnál haladni akar, annak a gyakorlatban kell érvényesülnie. *Hoff és Schwabach* kiváló német szakirók „*Nordamerikanische Eisenbahnen*“ című munkájukban elismerik, hogy az amerikai vasutasokat átható magas szellem csak dicséretre méltó. Ugyanez áll a vasutak hazájában, Angliában is. Ezek az adatok igazolják, hogy amely vasutas dolgozni tud és dolgozni akar, ez inkább halad előre magán-, mint államvasutaknál.

Legyen szabad még néhány szóval kimutatni, miképpen vált be az államvasuti üzemvitel az alább megnevezett országokban. Legjobban vált be ez az üzemvitel Poroszországban. A magánvasutak államosítása magas állami érdekből történt. *Bismarck* a vasutakat akarta eszközül felhasználni agrárpolitikájának keresztülvitelénél. Mintogy nem sikerült terve, hogy az összes német vasutak a birodalom kezelésébe menjenek át, az 1878. tarifareform életbeléptetésével és a porosz magánvasutak államosításával *Bismarck* mégis elérte célját. *Von der Leyen* kiváló német szakiró maga elismeri, hogy *Bismarck* nem tekintette a magánvasutak államosítását öncélnak, az egész ügy csak addig érdekelte ezt a kiváló államférfit, míg politikai céljait nem zavarta.

A porosz államvasut fényes üzleti eredményeit elsősorban a magas nivón álló vezetésnek köszönhette. A vezetőség a legskrupulózusabban járt el a legkisebb kiadásnál is, de ha a forgalom biztonságáról, a jövő generáció érdekéről volt szó, a legköltésesebb beruházások elöl sem zárkózott el. Vasszigorral tartottak fegyelmet, de atyailag gondoskodtak a kis fizetésű alkalmazottaikról. De a porosz államvasutak vezetőinek kiváló képzettségén kívül külön dicséret illeti megaláztatott hazafiságukat is, amire nézve jellemző *Wagner Adolf* következő nyilatkozata: „Midőn a porosz magánvasutak államosítását terve-

vették, az állami főhivatalnokok százait küldték ki az államosítandó vasuti vonalak megvizsgálására és megbecslésére. Mindegyik vagyont szereshetett volna. De a történelem feljegyezte róluk, hogy mind mint szegény emberek haltak meg. Ez a szellem hatotta át a kisebb rangu hivatalnokokat is.“ *Rubinek Gyula* egyik munkájában dicsérettel emlékezik meg a német vasutasokról, akik saját veszélyükre, de hazájuk javára folytatták a német protekcionista kereskedelmi politikát.

Más képet mutatnak az olasz államvasutak. Az olasz egység megalakulása a szép Itáliát kétségbeejtő viszonyok közt találta. Az adóteher a legsúlyosabb volt, épp úgy az államadósságok, aminek oka elsősorban a vasat volt. A befektetett tőke, 4.8 milliárd, alig jövedelmezett 0.78%-ot, az állam évente 180—220 milliót ráfizetett vasutaira. A vasutak drágán épültek. 1881-ben ankétet hívtak össze a vasuti kérdés tanulmányozására. Ez egyhangulag azt véleményezte, hogy a vasutakat bérbe kell adni. Ez 1885-ben meg is történt, az államvasutakat három társaságnak adták bérbe. E szerződéssel sem az ország, de még kevésbé a három társaság nem volt megelégedve. 1896-ban kiküldtek egy bizottságot a kérdés tanulmányozására, mely hét évi tanulmányozása után a következő végeredményre jutott: Nem ajánlotta az államvasutaknak eladását, hanem legcélszerűbbnek tartotta azokat kedvezőbb feltételek mellett ismét bérbe adni. Az állami kezelést nem ajánlotta a bizottság, mert Olaszország viszonyai nem oly kedvezők, mint a porosz vasutakéi s így az olasz vasutaknak állami kezelésbe vételénél nem volna lehetséges sem azt a mintaszerű adminisztrációt életbeléptetni, mint amilyen a porosz vasutaknál van, sem pedig oly céltudatosan és határozottan istápolni az állam közgazdasági érdekeit, amint az Poroszországban történik. Záradéku óva int a bizottság mindenkit, hogy a vasutak üzletvitelének nagyfontosságú kérdésében idegen nyomokon haladjanak, mert a vasutak üzletvitel az ország általános politikájával, pénzügyi és nemzetgazdasági viszonyaival olyan szoros összefüggésben van, hogy csak minden országban az adott viszonyokhoz alkalmazkodó döntés oldhatja meg helyesen a kérdést. 1895-ben az állam átvette a vasutak kezelését. Az első évben Olaszországban 3 vasuti sztrájkot élveztek. Ma *Mussolini* bérbe akarja adni az olasz vasutakat.

Az előadottak alapján csatlakozom Fenyő Miksa dr. igazgató urnak javaslatához, amely egyezik 3 hónappal ezelőtt a közéleti tanács egyik szakbizottságában tett indítványommal és amely odairányul, küldessék ki gyakorlati emberekből álló bizottság, amely tanulmánytárgyává tenné vasutaink kérdését és záros határidő alatt tegyen javaslatokat. Sürgősen kell eljárni, mert Ausztria sorsa például szolgálhat. Ott külföldi kölcsönt kértek, kaptak is, de ezzel együtt egy főbiztost és vasuti főtanácsost. A magyar kormány szintén kért külföldi kölcsönt, igaz, hogy eddig csak ígéreteket kapott, de rövidesen jön még egy vizsgáló bizottság, amely esetleg megajándékoz egy főbiztossal és egy vasuti diktátorral. Aki viszont esetleg követni fogja a mesebeli gólya példáját, melyet Jupiter a békák királyává tett és amely alig hogy leereszkedett hű alattvalói közzé, ott rövidesen alapos rendet teremtett.

Jellinek Lajos: Nemcsak a szakkörök, hanem kétségkívül az ország többi érdekeltsége is bizonyára hálás köszönettel vette Keleti államtitkár ur öméltóságának ép oly érdekes, mint értékes felolvasását, mert ezáltal az annyiszor sürgetett ismertetése az államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzetének végre illetékes oldalról fel lett tárva és így módjában van a nagyközönségnek az államvasutak jelenére és jövőjére nézve bizonyos képet alkotni.

Nagyban és egészben magamévá teszem az előttem felszólalt Neumann min. tan. ur fejtegetéseit, melyek lehetővé teszik, hogy saját felszólalásomat igen rövidre szabhassam és csak néhány megjegyzésre szoritkozzam.

Ha gyakorlati szempontból bíráljuk az államtitkár ur öméltóságának felolvasását, akkor az azzal nyilván elérni óhajtott célt, illetve a hallgató benyomásait egyszerűen két mondatba lehet foglalni.

Az egyik, hogy az államvasuti deficit igen tekintélyes, melyet szervezeti és takarékosági rendszabályokkal távolról sem lehet kiegyenlíteni. A másik az, hogy miután a deficitet a jelenlegi tarifákból eredő bevételekkel megszüntetni nem lehetett és miután az eddigi tarifaemelésekkel sem az aranyparitást, sem más állami vasutak tarifaemelési határait nem értük el, ennél fogva a szállító-közönség legyen elkészülve arra, hogy a tarifákat legközelebb ismét lényegesen fel kell emelni.

Szabadjon feltételeznem, hogy az illetékes tényezők az államtitkár ur öméltósága felolvasásának, valamint az ennek kapcsán történt diskusszió folyamán felmerült megjegyzések és eszméknek hatása alatt bizonyára nem fognak elzárkózni az elől, hogy a felvetett kérdéssel a legbehatóbban foglalkozzanak. Ebben a feltevésben bátorodom úgy az államvasuti deficit összeállítására, valamint kapcsolatosan a bizonyára már tervezett tarifaemelésekre vonatkozólag a következő megjegyzéseket tenni.

Mindenekelőtt azt a megjegyzést kockáztatom, hogy a háboru és a forradalmak által, ideértve a kommun garázdálkodásait is, valamint a román megszállás alatt az ország különböző nemü vagyonában előidézett károk észszerüleg csak az ország, tehát az összeség kárainak tekintendők, melyek természetsszerűleg az egész ország által viselendők, nem pedig az illető károsított egyes vagyontárgyak által. Ennél fogva szerintem nem lehet helyesen képviselni azt a felfogást, hogy pl. az államvasutak által szenvedett eme károk egyedül az államvasuti számlára irandók és kizárólag azok által fizetendők meg, akik a vasutat közvetlenül igénybe veszik. Ha tehát a kommunizmus és a román garázdálkodás folyományaképp az államvasuti üzem helyreállítására milliárdokat kellett fordítani, államkönyvviteli szempontból vitázható ugyan az, hogy ezek a kiadások az államvasuti számlára irassanak, de akkor, amidőn államvasuti deficiteket számítunk ki azzal a célzattal, hogy ez a deficit a bevételekből fedezendő, akkor ezeket a károkat a deficitből természetsszerűleg le kell vonni, mert a hányak ez a része nem terhelheti egyoldalulag az adófizetőknek csak azt a részét, mely az államvasutakon utazik vagy szállit, hanem ez a része a kárnak az összességére háritandó; ép úgy, amint a menekült vasutasok által felmerült

kiadások (fizetések vagy nyugdíjak) szintén csak az ország lakosságát egyetemben terhelhetik.

Vita tárgyát képezi továbbá már évek hosszú sora óta az a kérdés, hogy az államvasutak kiadásaiba a beruházások kamatszolgáltatása beállítandó-e vagy sem. Szerintem ezt a fedezeti kérdést így egyszerűen dogmának odaállítani már csak azért sem lehet, mert államvasúti vonalak létesítése mindenütt a világon nem csupán vasutüzemi szempontból, hanem politikai okokból is történik; már pedig az ilyen okokból történt beruházások kamatszolgáltatásával, szerény nézetem szerint, nem lehet egyoldalulag ismét csak azokat terhelni, akik a vasutat igénybe veszik.

Az államvasúti deficit keretében az államtitkár ur öméltósága fejtegetései szerint a helyiérdekű vasutaknak is nagy szerep jut. Ámbár ezt a részt öméltósága előadásában csak futólag érintette, legyen szabad e tekintetben mégis egy kis tévedésre utalni. Évekkel ezelőtt az államvasutak az általuk kezelt helyiérdekű vasutak kiadásait összeállítván, nyílt titkot képezett az, hogy ennek az összeállításnak egyebek közt az is a célzata, hogy az érdekeltség helyiérdekű vasutak építésétől elriasztassék. Ma már az államvasutaknak nem kell félni attól, hogy ily vasutak építtetni és az ő kezelésébe adatni fognak, mert ez a jelenlegi gazdasági és pénzviszonyok mellett egyenesen lehetetlen. De mikor arról van szó, hogy az államvasúti deficitben a helyiérdekű vasutak üzeme is szerepel, a mérleg összeállításának módjára nézve mégis ki kell emelni, hogy nem helyes ezeket a kiadásokat az államvasúti nagy üzem sémája alapján kiszámítani és a helyiérdekű vasutak által szolgáltatott bevételekből kihagyni azokat a bevételeket, melyeket az államvasutak pl. átmeneti forgalmakból nyernek azáltal, hogy a helyiérdekű vasutaknak csak egy csekély kis pályahasználati díjat adnak; ép úgy, amint lehetetlen figyelmen kívül hagyni azt a körülményt, hogy az államvasutak igen tetemes bevételekhez jutottak saját vonalaikon oly szállitmányok révén, melyek a helyiérdekű vasutak kiépítése nélkül kizártaknak voltak tekintendők, mint pl. szén és kőbányák nyitása vagy erdők kitermelése folytán. Helytelen tehát az államvasúti deficitet ezen tényezők figyelmen kívül hagyásával a helyiérdekű vasutak terhére róni és az ily állítólagos deficitet szintén tarifa-emelések révén fedezni akarni. Nem lehet továbbá szó nélkül hagyni a nyilvánosság előtt azt a körülményt sem, hogy a helyiérdekű vasutak az utóbbi években a jogi álláspont teljes háttérbe szorításával, hazafias kötelességüknek tekintették mindenkor azt, hogy a szerződésileg nekik biztosított bevételekből, a különböző tarifaemelésekből származó részről lemondtak és most már ott tartanak, hogy ma a tarifaemelések előtti időből nekik nagy általánosságban jutott 50%-os bevételi részesedés helyett most már csak a szállítási bevételek 5%-át kapják, míg az államvasutak része 95%-ot tesz. De ez az 5% sem képez a helyiérdekű vasutakra tiszta bevételt, mert ebből még a jelentékeny igazgatási költségek is levonásba hozandók és csak a maradék jut a részvényeseknek, illetve kötvénybirtokosoknak. Már pedig ezeknek tekintélyes része külföldi lévén, általuk annak idején arany koronákban befektetett nagytőkének kamatait most majdnem értéktelen magyar koronákban kapják.

A helyiérdekű vasutakat illetőleg üzemgazdasági és takarékosági szempontokból gyökeres változtatást kellene életbeléptetni. Meg kellene valósítani azt a már évekkal ezelőtt felvetett eszmét, hogy a vasutak igazgatása már a központban is az államvasuti vonalaktól elkülönítve, de sokkal egyszerűbb módon történjék. Azt hiszem, hogy ha e mellett a külszolgálatban az államvasutak a fővonali rendszertől szintén teljesen eltérőleg körülbelül a német Kleinbahn rendszerre térnének át, ezen az uton is aránylag elég szép megtakarítást lehetne elérni.

Minthogy államtitkár ur öméltósága előadásával engem is meggyőzött arról, hogy az államvasutaknak még a fentiek szerint tetemesen redukált deficitjét sem lehetséges szervezeti intézkedésekkel és üzemi megtakarításokkal eliminálni, nekem is azt a szomorú vallomást kell tenni, hogy az államvasutak újabb tarifa-emelések alól nem térhetnek ki. Amidőn e tekintetben szintén Tolnay államtitkár ur és Neumann min. tan. ur fejtegetéseire utalok, a magam részéről mégis a fenti kifejtéseimből folyólag annak a meggyőződésnek vagyok bátor kifejezést adni, hogy midőn az államvasutak azt a mértéket keresik, melyet a tarifa-emeléseknél alkalmazni szükségesnek találnak és ennek a mértéknek megállapításánál deficitjük összegéből óhajtanak kiindulni, lehetetlen, hogy figyelmen kívül hagyják azt, hogy a szállító közönség által fedezendő igazi deficitet a kifejtett tényezők figyelembe vételével számjelezzék. Ez alapon azután a tarifaemelés mértéke sokkal kisebb lenne, mintha az az államtitkár ur fejtegetéseiből folyólag terveztetnék. Felesleges talán rámutatni arra, hogy ma, amidőn az államvasuti tarifák a korábbi rendszert teljesen halomra döntötték, a tervezett tarifa-emeléseknél ismét nem lehet rendszerről szó, hanem megint csak ugynevezett lineáris tarifa-emeléseket kell érvényre juttatni, ami azonban természetesen nem zárja ki, hogy a legfontosabb szükségleti cikkek teherbíró képessége szem előtt tartassék. Erre vonatkozólag szabadjon azonban államtitkár ur öméltóságának ama kifejtésére egy megjegyzést tenni, mely szerint az államvasutak azt tapasztalták, hogy amidőn bizonyos cikkekre a közvélemény nyomása alatt díjkedvezményeket engedélyeztek, azok nem járultak az illető cikkek beszerzési árának könnyítéséhez hozzá, úgy hogy az ilyfajta kedvezmények tulajdonképpen céltalanok és csak az államvasuti bevételek csökkentését idézik elő. Olyan időkben amidőn főleg a valutaromlás folyamánaként a fogyasztási cikkek árképződése ugyszólván hullámszerűen alakul, természetesen, hogy a termelő a szállítási díjra különösen tekintettel nem lehet. Ez a körülmény azonban épenséggel nem dönti meg ezt a mindenkor fenállott és most is fenálló körülményt, hogy a szükségleti cikkek ármegállapításánál a szállítási díjak árképző tényezőt képeznek. Ennélfogva nem egészen helytálló az a felfogás, mintha a tarifa magassága az árak képződésére befolyást nem gyakorolna. Legyen szabad ebből a tekintetben csak egy eklatáns példára rámutatni. A búzának ára tudvalevőleg tőzsdei jegyzés tárgyát képezi, melyet az eladó rendszerint, ha itt-ott némi eltéréssel is, figyelembe szokott venni. Ha már most pl. egy budapesti malom Szolnokon búzát vásárol és a termelő azt neki akár a budapesti tőzsdei jegyzés alapján, akár esetleg ezen tul-

menőleg is eladja, a malomnak mindenesetre a szolnok-budapesti viteldijjal is számolnia kell, mert a beszerzési ár a vétel ár és a szállítási díjból kalkulálódik. Nem lehet tehát tagadásba venni azt, hogy amennyiben ez a viteldij 1000 K-t tesz, a buza ára csak ezzel az 1000 K-val fog szaporodni, viszont azonban, ha a viteldij pl. 3000 K-t tenne, akkor a buza és ebből folyólag a fogyasztók által vásárolt liszt ára is 3000 K-val fog drágulni. A közönségnek azt a törekvését tehát, hogy bizonyos tömegszükségleti cikkek tarifáinál a beszerzési árak lehető apasztása érdekében dijszabási könnyítések nyujtassanak, szerintem hiba volna ridegen visszautasítani.

Végül csak azt a megjegyzést vagyok bátor tenni, hogy ha a jelenlegi viszonyok között a tarifa reformálását napirendre tenni nem is lehet, elvégre is szabad talán reményleni, hogy az ország finaciális sorsa a valuta rendezése által a javulás útjára fog térni, amidőn azután ideje lesz visszatérni a régi és helyes tarifaképzés módjára. Az államasutak tehát abszolúté nem végeznek meddő munkát, amidőn a tarifa-reform művét minden halasztás nélkül előkészítik avégből, hogy abban a pillanatban, amikor e téren is rendezett viszonyok fognak beállani, a reform rövidesen életbe léptethető legyen.

Kossalka János: Mindenekelőtt legyen szabad megemlitenem, hogy amidőn a Máv. kérdéséhez hozzászólók, nem azon a címen teszem, hogy mérnök vagyok, aki a kereskedelemügyi minisztérium vasuti szakosztályának éveken át tagja voltam, hanem teszem, mint a közgazdasági életben szereplők egyike, mint a Baross Szövetség egyik exponense, aki nap-nap után látom, tapasztalom azokat a nehézségeket, amelyeket a most folyó vita is felszínre hozott.

Felszólalásomban részletekre nem terjeszkedem ki, nem azért, mint hogyha nem ismerném el azt a jelentős szerepet, amelyet a részleteknek pontos tanulmányozása a gazdaságosság szempontjából jelent, hanem azért, mert az a társaság, mely előtt szólani szerencsém van, nem a részletek iránt érdeklődik, amelyeknek taglalása speciálista szakembereknek a dolga, hanem azok iránt az általános nézőpontok iránt, amelyek a Máv pénzügyi megalapozását és belső szervezetét érintik.

A pénzügyi megalapozásnak tárgyalásakor abból az elvből indulok ki, amelyet úgy látom, a kormány is magáénak vall és amely szerint a Mávot önálló üzemnek kell tekinteni és mint ilyentől általában meg kell követelni, hogy önmagát fentartsa. Nagyon jól tudom, hogy ez ellen az elv ellen súlyos észrevételeket lehet tenni és amidőn mégis ezt az elvet veszem alapul, nem gondolok annak teljesen merev alkalmazására, mert tisztában vagyok azzal, hogy az általános közgazdasági érdekeket, a szociálpolitikai szempontokat és esteleg stratégiai kívánalmakat igen sokszor nem lehet és nem szabad az üzem fiskális érdekeinek alárendelni. Éppen ez a szempont az, amely arra késztet, hogy a leghatározottabban állást fogalljak a Mávnak bérbeadásával és még inkább eladásával szemben, mert elengedhetetlenül szükségesnek tartom, hogy az állam a vasutak felett szabadon rendelkezessék és azokat a maga politikájának szolgálatába állithassa. Az eddigi rendszert azonban a pénzügyi áttekintés és a pénzügyi értékelés szempontjából helyesnek nem

tartom, mert nem állapítható meg, hogy a Máv. minő üzleti eredményeket mutatna fel a közgazdasági és szociálpolitikai szempontoknak figyelmen kívül hagyása esetén, de nem állapítható meg az sem, hogy az állam a gazdasági és szociálpolitikai szempontoknak figyelembe vételéből folyólag minő terheket vállal a közszolgáltatások rovására, már pedig mindkét irányban tiszta képe kell, hogy legyen annak, aki a pénzügyi kérdést tárgyalja és még inkább annak, aki rendelkezni hivatott.

Azon az elvi alapon állva, hogy a Mávot önálló üzemnek kell tekinteni. mindenképp a kiadásokra és bevételekre kell néhány észrevételt tennem.

1. A kiadásoknak egyik legfontosabb tétele az, amelyet beruházások címén ismerünk. Akkor amidőn normálisak a viszonyok, nem nehéz megállapítani, hogy minő munkálatokat kell beruházás jellegűeknek minősíteni. A mai viszonyok között azonban igen nehéz volna pontosan megállapítani, hogy összeomlásunk óta a Máv vonalain minő összegek fordítottak beruházásokra. Egy kétségtelen és ez az, hogy a beruházásokra fordított összeg lényegesen nagyobb annál, amelyet a Máv igen tisztelt elnöke adott meg, mert az általa megadott számban azokat a munkálatokat, melyeket az összeomlás utáni időkben végeztek és amelyek mai értékben bizonyára milliárdokat tesznek ki, rekonstrukciós munkálatoknak minősítették és a rendes fentartási munkálatok közé sorozták. Teljesen igazságtalan és méltánytalan azonban ezeket a beruházási költségeket az illető évnek fentartási számláján elkönyvelni, ezeket, mint beruházási költségeket kellene kezelni és azoknak csak kamat és törlesztő szolgáltatásával szabadna a vasutakat megterhelni. Jól tudom, hogy ma már lehetetlen volna pontosan megállapítani, hogy ez a beruházott tőke mennyit tett ki, mégis bárminő megközelítő számítással meg kellene állapítani ezt az összeget és azt a mutatkozó deficitből le kellene írni.

A bevételeket illetőleg teljesen osztom Neumann tisztelt barátomnak azt a megállapítását, hogy minden olyan haszon, amely a Máv. útján éretik el a Máv javára irassék. Ilyen nemcsak a szállítási adó, hanem mind az a haszon, amely a postának adott kedvezményekből, a különböző tarifa kedvezményekből stb. származik. Magánüzem esetén a különböző kedvezményekből származó hasznok a vasutüzem javára esnének, a Máv. ezektől csupán az államnak beavatkozása folytán esik le.

Bármit is eredményezzen az a mérleg, amely az előzők szerint adódik, az az egy kétségtelen, hogy úgy amint Tolnay tisztelt barátom említette, a Máv.-ot feltétlenül fizetőképessé kell tenni. Ha ez másképp nem megy, úgy a fizetőképességet azáltal kellene biztosítani, hogy a Máv. terheinek egy része átalakíttatnék valamely későbbi időponttól kezdődő esedékességű tartozássá, melynek majdan csak kamat és törlesztő szolgálata fogja a Mávot terhelni. E célra alkalmas tételnek mutatkozik az a nagy kamat teher, mely mint hallottuk több milliárdot tesz ki.

2. A tarifa megszabása tekintetében ugyanabból az alapelvből indulok ki, nevezetesen abból, hogy a Máv.-ot önálló üzemnek kell tekinteni és ennél fogva a tarifát úgy kell megszabni, hogy a kiadások fel-

tétlenül fedezetet találjanak. Abban az esetben edig, ha ez uton olyan magas tételek adódnának, amelyeket a közgazdasági és szociálpolitikai szempontok nem tűrnek meg, úgy a kormány mérlegelése alapján ám állapittassanak meg alacsonyabb tarifák, az a különbszet azonban, amely ebből a Máv. rovására előáll, megközelítőleg felbecsülve irassék a Máv. javára, hogy ebből módjában álljon tőkét biztosítani azokra a beruházásokra, amelyeknek hiánya a közgazdasági életnek nagyobb kárát okozhatja, mint aminő pillanatnyi hasznot eredményez a tarifa mérséklése. E kérdés kapcsán reá kell térnem arra a vádra, amely a Máv-val szemben az autófuvarozás versenyének a kapcsán szokott elhangzani. Tény az, hogy az autófuvarozás az autóüzemek folytonos tökéletesbedése folytán sok viszonylatban olcsóbb, mint a vasuti fuvarozás. Nem szabad azonban elfelejteni azt a körülményt, hogy míg a vasut maga kell hogy gondoskodjék az ut fentartásáról, addig az autóüzem céljait szolgáló utak fentartása az államot terheli. Abból tehát, hogy az autófuvarozás olcsóbb a vasuti fuvarozásnál, nem az következik, hogy a vasutüzem nem gazdaságos, hanem az, hogy az állam rossz politikát követ akkor, amidőn az utak fentartási költségeihez való hozzájárulásra az autótulajdonosokat nem kényszeríti. Ha majd az autófuvarozást is terhelni fogja az utfentartásnak költsége, akkor nagyban egészben helyre fog állani a régi arány a vasuti és közuti fuvarozás költsége között.

3. Sokat hallunk minden oldalról arról beszélni, hogy a takarékoság a legfontosabb, erre kell mindenek előtt törekedni, az üzemi költségeket kell elsősorban apasztanunk. Ezt teljes egészében aláírom, nem osztom azonban azoknak a felfogását, akik azt hiszik, hogy a mai szervezet mellett bármiféle mesterséges intézkedésekkel számottevő eredményeket lehetne elérni. Nem az emberekben van a hiba, mert ugyanaz a szakember, aki a Máv-nál nincs abban a helyzetben, hogy számottevő eredményeket érhessen el, magánüzemben vezető állásban is kiválóan beválik. Nem az emberekben mulik tehát a dolog, a személyzet kitünő és a vezetés is az. Hanem a szervezetben, amely mai formájában a mai idők követelményeinek egyáltalán nem felel meg. Azok, akik nem éltek benn a Máv. intézményében vagy a minisztérium hivatalaiban, nem is sejthetik, hogy minő nehézségekkel kell a tisztviselőknek munkájukban megküzdeniök és hiába minden igyekezetük, hiába a legjobb akaratuk, azt a mozgékonytságot, amelyet minden magánvállalatnál tapasztalunk, mégcsak megközelíteni sem tudják a legtöbb esetben.

A Baross Szövetség ezidei közgyűlésén május hó 22-én, tehát Kelety öméltóságának előadását megelőző időben e tárgyban a következőket mondtam:

„Kétségtelen dolog, hogy az üzemek terén, különösen a Máv. üzem terén jelentős javulást lehetne elérni, ha azokat az akadályokat, amelyek ma a kereskedelmi szellem érvényesülésének útjában állanak, elhárítanók. Ily akadály elsősorban az, hogy a Máv pénzügyileg teljesen függőhelyzetben van. Minden nagyobb tétel tekintetében a kereskedelemügyi- és pénzügyminiszterek rendelkezéseit kell előzetesen kikérnie, sőt igen sokszor a miniszter tanácsát is. Hogy ez a körülmény a gyors és szabad mozgást gátolja és hogy ennek következtében azokat az ered-

ményeket nem érheti el, mint az önálló üzem, az csak természetes. Ennek a pénzügyi főosztálynak a pénzügyminisztert képviselő vezetőjétől, szerint az egyes főosztályok viszont teljesen függő helyzetben vannak a pénzügyi főosztálynak a pénzügyminisztert képviselő vezetőjétől, akinek előzetes megkérdezése és minden részlethez való előzetes hozzájárulása nélkül az egyes osztályok semmit sem tehetnek. Hogy ilyen körülmények között azt a gyors elhatározást, amelyre ma feltétlenül szükség van, érvényesíteni nem lehet és hogy ennek következtében a legkiválóbb tisztviselők sem képesek azt az eredményt elérni, amelyet valamely önálló kereskedelmi vállalatban elérni tudnának, azon csodálkozni nem lehet. E téren megfelelő törvényre volna szükség, amely a Máv.-ot pénzügyi téren függetleníteni, természetesen hatályos, utólagos ellenőrzés és súlyos felelősség mellett. Meggyőződésem, hogy ha a fontosabb üzemek valamennyien ily értelemben függetlenítettének pénzügyi téren úgy üzleti eredményeik lényegesen jobbak volnának. Nem volna többé akadálya a hatáskörök bővítésének az ambíciók kielégítésének, önmagától bevonulna az az egészséges kereskedelmi szellem, amely ma oly távol esik az állami üzemektől.“

A Baross Szövetség közgyűlése ezt az álláspontomat magáévá tette és ebben az irányban megfelelő felterjesztést fog intézni a kormányhoz:

Nagyon örültem, amidőn a Máv.-nak igen tisztelt elnöke Kelety öméltósága később megtartott előadásának végén lényegében ugyan csak a pénzügyi függetlenítést jelölte meg a megtakarításokra való törekvés legbizosabb eszközeként. Sajnálom, hogy nem volt alkalmam Bacsinszky tisztelt barátomnak idevonatkozó előadását meghallgatnom, mert amennyire a napilapokból megíthettem, lényegileg ő is ugyanerre az álláspontra helyezkedett. Különösen hangsúlyoznom kell azonban, hogy ezt a pénzügyi függetlenítést nem tartom helyesnek junktimba hozni az üzem belső szervezetének kérdésével, mert szerintem elsősorban a pénzügyi függetlenítést kell elvégezni, természetesen a hatályos, de utólagos ellenőrzésnek megszervezésével és a súlyos felelősségnek biztosításával. A Máv. üzemének belső szervezetét illetőleg ennek miként való kialakítását reá kell bízni magára az üzemre, majd kialakul a szervezet fokozatosan a jelentkező igényeknek megfelelően. Bizottságnak kiküldését úgy, amint azt egyik előttem felszólaló ur javasolta, nem tartom célravezetőnek. Nem bizottságra van itt szükség, hanem szabad mozgásra. Azt pedig mással, mint pénzügyi tekintetben való függetlenítéssel megadni nem lehet. Csak a szabad mozgás biztosítja azt az egészséges fejlődést, amely véleményem szerint nem egy bizottság munkájának, hanem az egész intézmény munkájának eredményeként kell hogy fokozatosan kialakuljon. Ha az intézmény független és ha egy és más téren úgy látja, hogy külső szakerőkre is szüksége van, úgy a külső szakerő igénybevételének sincs akadálya.

4. Sok szó esett a multban, sok szó esett a most folyó vitában is a nyilvánosság ellenőrző szerepéről. Ennek annyira nagy jelentőséget tulajdonítok, hogy erre a kérdésre szükségesnek látom külön is kitérni. A helyes pénzügyi gazdálkodásnak minden téren egyik legnagyobb biztosítéka a nyilvános ellenőrzésnek lehetősége. Éppen ezért

igen nagy súlyt vetek arra, hogy a költségvetés könnyen áttekinthető formában és minden szempontból való elbírálásra alkalmas módon állittassék össze. Ez irányban, mint fentebb már említettem, egyrészt arra kellene törekedni, hogy a Máv.-nak mint önálló üzemnek üzleti eredménye jól áttekinthető legyen, másrészt pedig arra, hogy az a teher, amelyet az állam a közszolgáltatások terhére vállal, megállapítható legyen. Igen nagy fontosságot tulajdonítok ugyancsak a nyilvánosság ellenőrző munkája szempontjából az adatok gondos statisztikai feldolgozásának, még pedig minden képzelhető irányban. Csak a nyilvános ellenőrzés lehetősége, az annak alapján kifejlődő eszmecserek világíthatják meg a bonyolult üzemnek minden kérdését. Magát a parlamenti ellenőrzést is csak az ily eszmecserek képesek jól előkészíteni. Igazat adok Neumann tisztelt barátomnak abban, hogy a nyilvánosság megszünteti a Máv.-val szemben megnyilatkozott azt az elfogult bírálatot, amelynek alaptalanságát már az eddig nyilvánosságra került adatok is beigazolták. A magam részéről mindig elismertem azt az óriási munkát, amelyet a Máv. vezetősége a legnehezebb időkben kifejtett és örömmel ragadom meg az alkalmat arra, hogy ezt itt megismételjem. Kétségtelenül vannak bajok, amelyeket feltétlenül eliminálni kell. Ezeknek a bajoknak azonban nem a Máv. vezetősége az oka, mert azok egyrészt a kérdésnek pénzügyi rendezetlenségéből, másrészt a Máv. szervezetének egészségtelen voltából folynak, mind a két ok azonban a Máv. vezetőségének hatókörén kívül esik.

Ötödik nap, 1923 június 6-án

Jókay-Szilágyi Miklós: Engedjék meg nekem, hogy a vita bezárása előtt, néhány szóval, mint gyakorlati ember, rövidre foglaltan elmondjam a magam szerény nézetét.

Elsősorban magam is köszönetet óhajtok mondani Kelety Dénes államtitkár elnökgazgató ur öméltóságának azért, hogy szakítva az eddigi gyakorlattal, férfias gesztussal, az államvasutaknak mindenkit érdeklő kérdését ugyszólván a nagy nyilvánosság előtt napirendre hozta és ennek az alapos vitának anyagát és színvonalát megadta. Meggyőződésem szerint ez a vita semmiképpen sem maradt meddő. Ezt azt hiszem, az egész hallgatóság nevében leszögezhetem.

Mielőtt felszólalásom tulajdonképpeni tárgyára rátérnék, néhány pillanatig foglalkozni óhajtok Fenyő Miksa urnak, a GyOSz. igazgatójának igen érdekes előadásával.

Konstatálni kívánom, hogy különben értékes beszédében Fenyő igazgató ur ellentétbe jutott önmagával, amidőn lekötötte magát ahhoz az állásponthoz, hogy a Máv. vezetését a kormány kezéből kivenni nem lehet és nem szabad. Ugyanakkor pedig kijelenti, hogy igen sok bűnök és bajnak a kormány az oka, amely ellensége a termelés és a szabadkereskedelem érdekeinek.

Nem vagyok egy állásponton Fenyő Miksa igazgató urral, aki egy parlamentáris bizottságot óhajt kiküldeni a Máv. pénzügyi betegségének — mert másról nincs szó — orvoslására. Ha Fenyő igazgató ur kiváló szakemberekből akar egy bizottságot és pedig azokból a szakemberekből, akiktől ezen ankéten döntő érveket hallottam, ilyenek Tolnay öméltósága, Neumann öméltósága, ehhez az óhajához szívvél-lélekkel csatlakozom, de egy parlamenti bizottság kiküldése az ügyet teljes meddőségre juttatná. A parlamenti bizottság az az ismeretes tengeri kigyó, amely sokat tanácskozik, de semmit sem cselekszik. A pozitív munka, az eredményes munka szempontjából tehát egy parlamentáris bizottságtól semmi jót nem várhatunk, hisz elég, ha ráutalok a drágasági bizottságra, amely kitünően és rendszeresen ülésezett, a drágaság pedig a nyakunkra nőtt. De nem óhajtandó a parlamentarizmus bizottság a Máv. ügyében azért sem, mert senki fia ebben a kérdésben politikumot látni nem óhajt, mert nézetem szerint éppen a politika, illetőleg a pénzügyi hatalom szivtelensége, rövidlátása és indolenciája az oka annak, hogy a Máv. kiváló szakférfiak vezetése mellett idáig jutott.

Áttérve az államvasutak deficitjének ügyére, e szomorú kérdéshez nagy általánosságban csak két szempontból lehet hozzászólni: az

üzemi és a pénzügyi vezetés kérdéséhez. Bár az egyik a másiktól teljesen el nem választható, az államvasutak üzemkezeléséhez és annak elbírálásához hozzászólni nem kívánok, mert ez a tér a műszaki embereké. Ellenben mint gyakorlati közgazdász igenis hozzászólni kívánok a pénzügyi kérdéshez.

Ebben a tekintetben megemlékezem az itt elnöklő Matlekovits őexcellenciájának egyik rövid megnyitójáról, amelyben azt mondta, hogy az államvasutak pénzügyi viszonyain minden körülmények között segíteni kell, ha másképp nem, bérbeadás útján.

Felszólalásomat Matlekovits elnök urunk őexcellenciájának ezen közbevető nézetéhez kívánom hozzáfűzni. Igenis, ha a viszonyokon a kormány, illetőleg az államháztartás vagy a Pénzügyi Tanács nem kíván vagy nem tud segíteni, akkor meggyőződésem szerint ehhez az utolsó eszközhöz is hozzá kell nyulni.

Azokkal szemben, akik a vasut állami kezelése mellett törnek pálcát, megállapítom, hogy a vasut kezelésében nem az a lényeg, hogy ki vásárolja a szenet és ki fizeti a lokomotivvezetőket és a többi összes alkalmazottakat, hanem a kormány szempontjából az a lényeg, hogy ki állapítja meg a viteldijakat, úgy a személy- mint az áruforgalom számára. Az alapprincipium, hogy a vasuti üzem a viteldijait hogyan állapítsa meg, az, hogy az összes üzemi kiadásokat fedezze a bevételekből. Maga ez az üzemvitel, amelyikbe beleértem az összes személyi járandóságok kifizetését, üzemi anyagok megszerzését, a kocsiparknak és lokomotivparknak és az egész vasuti hálózatnak karbantartását, mondom ez az üzemvitel maga nem lényeges, hogy az állam kezében legyen és az üzemvitel egy magánvállalat kezében esetleg sokkal jobban keresztülvihető, mint az állam kezében.

Amit az államvasutaktól egy ország közgazdasága megkíván, az tulajdonképpen az, hogy a viteldijakat mikép állapítsák meg, már pedig mint a Déli vasut esetében és az összes többi magánvasutak esetében látjuk, a kereskedelmi kormány ezt a jogot mindenkor fentartja önmagának és az idevágó vasuti törvények és az 1868-ból származó minisztertanácsi határozat expressis verbis előírja, hogy minden tarifaváltozás jóváhagyás végett a kereskedelmi kormány elé terjesztendő. A vasuti tarifapolitikának a kormány szempontjából a következő elvi kérdései merülhetnek fel:

1. Akarja-e a kormány azt, hogy az összes üzemkiadások a bevételekből fedeztessenek, vagy pedig hajlandó egyéb állami bevételekből fedezni a differenciát, hogy a szállítások olcsóbban eszközöthessenek, ha kell az önköltségen alul is. Vagy pedig azt akarja, hogy a bevételek feltétlenül fedezzék a kiadásokat, nemcsak az üzemi kiadásokat, hanem még esetleg az investált tőkekamatokat is.

A második kérdés az, hogy a vasutaknál a személyszállítás és a teherszállítás között milyen relációt kíván a kormány létesíteni. Akarja-e azt, hogy a személyszállítás bevételei ne fedezzék a személyszállításra eső összes üzemi kiadásokat, mert nagyobb súlyt helyez arra a kormány, hogy a személyszállítás olcsósága révén a kereskedelem, az ipar, a közlekedés összes ügyei mozgékonyabban intézessenek el, vagy pedig nem hajlandó ezen a téren a teherszállítás viteldijait meg-

terhelni, hanem úgy intézi az ügyeket, hogy a személyszállítás bevétele fedezze az összes ráeső üzemi kiadásokat.

A harmadik kérdés az, hogy az egyes teherárúk viteldiját milyen elv szerint állapítja meg. Ha például egy lokomotivra rá van akasztva 10 kocsi, az egyikben szállítanak téglát, a másikban szilvát, a harmadikban élő állatot, a negyedikben gabonát, akkor az üzemköltség mind a négy kocsirakományra ugyanakkora, azonban mindegyiknél — a vitelszállítási díj különbözősége miatt — más. Az, hogy a téglá, a szilva, a gabona és az élőállat viteldiját hogyan állapítjuk meg, az politikai kérdés, ez az érdekeltségnek a kormánnyal lefolytatott megállapodásával elintézhető kérdés.

A jelenleg fennálló törvények szerint is a vasuti tarifapolitika teljesen a kormány kezében van és igazán nem fontos az, hogy az üzemvezetés is a kormány kezében legyen. Ha az összes magyar vasutak részvénytársaság birtokában vannak vagy állanak, akkor ezek könnyebben szereznek tőkét arra, hogy az üzemet magát is tökéletesítsék és az üzemi kiadásokat megfelelő investíciók útján csökkentessék.

Szóval semmi akadály a sines annak, hogy az államvasutak bérbeadassanak vagy részvénytársasági formában kezeltessenek.

Itt leszögezni kívánom, hogy a kommunizmus megszűnte után, Huszár Károly miniszterelnöksége idején, már volt szó az állami javak és pedig a posta, telefon, vasut és dohányjövedék bérbeadásáról. Az akkori külföldi érdekeltség az évi bérösszeget dollárban, angol fontban és hollandi forintban évenként előre akarta kifizetni. Ez a komoly ajánlat akkor előzetes megbeszélés tárgya volt, de tudtommal megdőlt az akkori pénzügyminiszter úr tiltakozásán, aki a bérbeadást nemzeti szempontból nem tartotta hozzánk méltónak. Az akkori eseményekre, minthogy ezek már tárgytalanná váltak, nem kívánok visszatérni. Specialiter most a Máv.-val foglalkozva és a Máv. mostani, Kelety Dénes elnökgazgató államtitkár úr öméltósága által előadott és megvilágított állapotát tekintetbe véve, nézetem szerint az államvasutak egész ügykezelését azonnal ki kell vonni a mindenkori kormányok fenhatósága alól. A mostani Máv. igazgatóság önálló és független üzletigazgatósággá alakítandó át. Az államvasutak üzeméből, tehát vonalaiból, gépgyáraiból és egyéb javaiból egy önálló és kereskedelmileg teljesen független üzlettársaságot kell alakítani akként, hogy először a kormány a Máv. összes régi adóságait az utolsó krajeárig azonnal kifizesse, aminek megtörténte után a Máv. vagyona sürgősen felbecsülendő. Ezt mint üzemvagyonat a kormány, illetőleg a magyar állam alaptőke gyanánt lejegyzí. A lejegyzéssel egyidejűleg külföldi tőke és külföldi érdekeltség segítségével és bevonásával, aranyvaluta alapon, a felértékelt vagyon 50 vagy 40%-a erejéig elsőbbségi kötvényt bocsát ki, amely elsősorban fedezné azokat a beruházásokat, amelyek feltétlenül szükségesek arra, hogy a Máv. üzemképessége minden tekintetben kifogástalan legyen. Ugyanekkor az elsőbbségi kötvényeknek ezen összegei képeznék az üzemhez szükséges forgótőkét. Ha az állam a Máv.-nak ilyenmü átalakításába feltétlenül beleegyezik, az ilyenmü elsőbbségi kötvények elhelyezése külföldön, nézetem szerint gyerekjáték. Ezen az uton és módon lehet az államvasutakat nemesak meg-

menteni, hanem egy jobb jövő elé vezetni is, mert az ilyen nagyobbarányú külföldi tőkének hozzájárulása által módot adunk a Máv. derék vezetőségének ahhoz, hogy kellő előrelátással magasabb üzleti politikát folytasson és ez esetben mindig idejekorán és alkalomadtán tudná beszerezni a szükséges anyagot készpénzzel, tehát olcsón és minden szükséges beruházást az igazgatóság akkor eszközölhetne, amidőn ehhez a legolcsóbban juthat. Tulajdonképpen így formailag nem következne be az a helyzet, amelyet Matlekovits őexcellenciája mint végső eszközt hangoztatott, a felelőtlen bérbeadás, mert a kormány, illetőleg a nemzeti vagyon megtartaná a Máv-nál nagy vagyonánál fogva érdekelttségét és viszont az elsőbbségi kötvények kibocsátásával biztosítaná a leghatalmasabb külföldi tőkének részvételét, ami annál is inkább szükséges, mert meggyőződésem, hogy nagy tőkeérdekelttség nélkül a Máv.-ot teljesen talpraállítani képtelenség.

Ezen tranzakció következménye legrosszabb esetben az lenne, hogy az állam a maga nagy tőkéje, illetve vagyona után, amely vagyont tudniillik a vasutak, sínek, indóházak stb. képezik, esetleg egyideig nem kapna kamatot, de viszont biztosíthatnák az államháztartás részére az, hogy milliárdokra menő deficitet sem kellene fizetnie.

Erre a módozatra kívántam rámutatni a közérdek szempontjából. Ujból hangsúlyozom, hogy az államhatalom a Máv. vezetését függetlenítse, de összes jogos érdekeinek kellő megvédéséről, az alakítandó üzlettársaság kebelében, megfelelő képvisellete által is gondoskodhatnák.

Gyömrei Sándor: Sir Francis Dent, a bécsi kocsiparkfelosztó szervnek vezetője, a Manchester Guardian második újjáépítési számában cikket írván Középeuropa vasutairól, fölvetette azt a kérdést, hogy miként lehetséges az, hogy míg azok a vasutak, amelyek a leginkább ki voltak téve a háború pusztításainak, az északfranciaországi és belga vasutak, amelyeket a németek ugyszólván megsemmisítettek, aránylag gyorsan helyreállottak, addig a Rajnától keletfelé eső vasutak, amelyek jóval kevesebb fizikai kárt szenvedtek, nem tudják a konszolidációnak ezt a mérvét fejtőtatni.

Dent ezt a jelenséget annak tudja be, hogy a közép- és kelet-európai vasutak személyzetében állandóan nagy szociális és politikai nyugtalanságok dülnek, amelyek kedvezőtlenül hatnak ki a munkateljesítményre és ezzel együtt a vasutak gesztiójára.

Ő, mint angol ember, 1921-ben még nem jutott el odáig, hogy ezeknek okai kutatásánál rámutasson a békeszerződésekben rejlő okozókra is, azonban megállapítását bátran magunkévá tehetjük, mivel majdnem hasonló eredményre jutott a magyar vasutügy oly kiváló reprezentánsa: Neumann Károly őméltósága is, aki a Társaságban tartott rendkívül értékes előadása konkluziójaként az európai vasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzetének főokaként a megfizetett és teljesített munka közötti diszparitást jelölte meg.

Ugy Sir Francis Dent, mint Neumann Károly megállapításaiban az a közös tényező van meg, hogy mindketten nem annyira a dologi, a vasut holt inventáriumában előállott veszteségekre, hanem egy

immateriális tényezőre, a teljesítménycsökkenésre vezetik vissza a deficit főokait.

Rendkívül fontos az a megállapítás, hasonlít ahhoz, amidőn az orvostudomány egy helytelen hipotézissel szemben pontosan mutatja ki valamely betegség kórokozó bacillusát.

Középeuropa vasutai közül főleg a német és osztrák vasutak tekinthetők fenti tétel iskolapéldájának.

Németországban a 30% fölös vasuti alkalmazott, amelytől a Reichsbahn nem tud megszabadulni, a 8 órai munkaidő, amelynek hatását Zelovich ömértósága oly behatóan ismertette és szélsőséges politikai mozgalmak hatottak közre a munkateljesítmény csökkenésében. A munkateljesítmény emelése és a személyzet szükséges lefარagása nagy akadályokba ütközik és nem látszik valószínűtlennek az az elterjedt híresztelés, hogy az 1922. februári német vasutas sztrájkot bizonyos mértékben a vasutügyi miniszter: Gröner tabornok hagyta kifejlődésre jutni, mert csak így szerezhették jogcímét legalább a legveszélyesebb izgatónak a személyzet köréből való eltávolítására. A német vasutak személyzetének rendkívül nagy politikai hatalom jutott a kezébe. Hogy ez mennyire megnehezíti a Reichsbahn racionális vezetését, azt mutatják a szanálási akciónak nagy akadályai és mint a személyzet rendkívül nagy befolyására és hatalmára jellemző tényként legyen szabad megemlítenem azt a nemrég megtörtént, nálunk nem ismert tény, melyet dr. Veit Valentin, a neves történész mond el a Börsen-Curier egyik legutolsó számában, hogy a legutóbbi német jóvátételi jegyzék ki nem elégitő voltát, ami a németeknek rendkívül sokat ártott s amivel kapcsolatban a német márka legutóbbi ár-esése következett be, nem a magas politika idézte elő, hanem egyszerűen az, hogy a német vasuti munkások szövetségének tiltakozására a német választójegyzékből ki kellett hagyni azt a passzust, mely a német ígéretnek garanciájakép a Reichsbahnt ajánlta fel. Ily rendkívüli hatalommal lehetetlen vissza nem élni.

A személyzeti politika zavaros viszonyai vitték a lejtőre az osztrák vasutakat is. A személyzeti fölösleg itt is az utolsó évek szociális és politikai fejlemények eredménye.

Ismeretes, hogy a fölös személyzet leépítése és a munkateljesítmény növelésének kérdésében az osztrák kormánynak mily óriási és eredménytelen küzdelmet kellett folytatnia az alkalmazottak szervezeteivel. A Betriebsratok azonban, amelyeknek tagjai elmozdithatatlan alkalmazottaivá lettek a vasutaknak, hatalmi érdekből utját állották a racionális személyzeti politikának. Jellemző az a közbeszólás, amely egy szakértekezleten hangzott el: könnyű az osztályfőnököt, „abbauolni“, de próbáljanak csak meg egy váltóállítót elbocsátani, ha tudnak. Az osztrák nemzetgyűlés tanácskozásai azt mutatják, hogy egyik pártnak sem volt kifogása egy oly személyzetapasztás ellen, amelynél a másik párt embereit bocsátják el.

A személyzeti politika tekintetében örömmel kell konstatálni, hogy nálunk egész más helyzet van.

A mi vasutaink személyzete intakt került ki a forradalmi időből. Történtek ugyan nálunk is kísérletek arra nézve, hogy a vasutas-

ság, mint politikai adut kerüljön a szélső pártok kezébe, a Károlyi-korszak alatt, amikor a polgári elemeknek a szakszervezetekbe való „beterelése“ ment végbe és nem minden politikai mellékgondolat nélkül vették kezükbe a szocialisták a kereskedelmi minisztériumot, történtek azok a rendkívül nagyarányú ugrásszerű előléptetések 1918—19 télen, aminek következménye lett az a kissé aránytalan tagozódása a személyzetnek, amely az államvasutak jelenlegi gesztióját nem épen kedvezően befolyásolja. 1913-ban ugyanis az Államvasutakat összesen 352 főtisztviselő (felügyelőtől feljebb) adminisztrálta, vagyis minden 54 km.-re jutott egy főtisztviselő, az 1921—22-es költségvetésben kimutatott státus szerint a csonka Máv.-nak 1260 főtisztviselője van, több mint háromszor annyi, mint egész Nagymagyarországban, azaz egy főtisztviselőre már csak 5.7 km. pályahossz esik, vagyis a megcsonkított államvasutak viszonylag majdnem tízszeres vezetőszemélyzettel dolgoznak. A munka oldalán rejlő deficittényezők nálunk szerencsére így nem a személyzet fegyelmének meglazulásában, mint Ausztriában és Németországban, hanem egy bizonyos hypertrófiában találhatók meg, s nem található meg ennek megléte azoknak a kilométerre kiszámított létszámadatoknak alapján sem, amelyeket Kelety ömértősága oly érzékeltető módon ismertetett.

Ezt a hypertrófiát kitermelte továbbá az összeomlás, a tisztviselők kiűzése a megszállott területekről, amely nálunk sokkal nagyobb mérvben történt meg, mint Németországban, ahol a területi veszteség jóval csekélyebb arányú és nagyobb, mint Ausztriában, ahol az elszakadt részek magasabb kulturájuknál fogva nagyobb részét szolgáltatták a személyzetnek, mint hazánkban. Nálunk a személyzeti kérdés nem a munkásmozgalom hatalmi kérdése, hanem középosztálykérdés, az intelligencia egyik legértékesebb rétege konzerválásának kérdése és épen ezért a szociálpolitika legfájóbb és legnehezebben megoldható problémája.

A menekült tisztviselők felkarolása erkölcsi kategorikus imperativusz a nemzetre nézve.

Ennek a szociálpolitikai feladatnak a teherviselője helyesen csak a nemzet összessége lehet, nem pedig ennek egy rétege, a vasut közvetlen igénybevevői, illetőleg a fuvardíjak mai áthárítási viszonyai mellett ennek tényleges viselői, amely réteg Neumann ömértőségének egyik multkori mélyenjáró elemzése szerint ma igen keskeny, mert a termelő főleg a mezőgazdasági termelőosztály, abban alig vesz részt. Rendkívül fontos szociálpolitikai feladatot teljesít tehát az állam helyett a vasut a fuvardíjak alapján történő rendkívüli egyoldalú megadóztatás útján.

A személyzeti oldalról előálló deficit tényezőt nálunk tehát nem a személyzettel rendelkezni akaró politikai pártok káros befolyása teremtette meg, mint Ausztriában és Németországban, hanem a vasutal rendelkező államhatalom szabadítja fel.

Politikum tehát — s a félreértékes megelőzése érdekében hangsúlyoznom kell, hogy a politikum kifejezést itt és a továbbiakban nem a szó köznapi értelmében alkalmazom, nem pártpolitikát értek alatta, hanem abban az értelemben használom, amint azt a Georgisták teszik,

vagyis politikum minden nem gazdasági — ausserökonomischer Mittel, amint Oppenheimer mondja, tehát politikai, karitativ, erkölcsi, stb. — tényező, amely a tiszta gazdasági motívumokat befolyásolja. — Politikum tehát végeredményben a személyzeti hypertrófia és a legkedvezőtlenebb helyzet állhat elő, ha a politikai erő besugárzásának kitett vasut az elkerülhetetlen személyzeti leépítést nem a saját üzemi érdekeinek szem előtt tartásával, nem a legalkalmasabb alkalmazottak megtartásával viszi keresztül, hanem gazdasági szempontok szerint jár el.

Politikum továbbá a vasut háztartásának számos oly megterhelése, ami nem speciális vasuti, hanem állami feladat.

Kelety ömértósága már kiemelte előadásában a köztisztviselői kedvezményes és szabadjegyek súlyos terhét az államvasutak háztartásában.

Hozzá lehetne még tenni azt, hogy az az elmaradt haszon, amely a menekültek által igénybevett vasuti vagonoknak a forgalomból való kikapcsolását jelenti, végeredményben az államot terhelő tétel kell, hogy legyen és semmiesetre sem helyes, hogy ezeknek a szerencsétlen honfitársainknak emberhez remélhető elhelyezésének drága lakbére, vagononként napi 5 frankkal számítva a vasutat és rajta keresztül a vasut fő terheviselőit, tehát főként az ipart és a városi lakosságot sújtsa.

Ugyanez mondható a menekült tisztviselők eltartási költségére, akiknek létszámát Kelety ömértósága cirka 14.000 főben jelölte meg, amely szám majdnem 60.000 családtagot jelent összesen. Ezeknek eltartási költségei nem vasuti, hanem állami feladatot képeznek s méltánytalan az, hogy ezek a tételek a vasut önköltségi tételei között szerepeljenek. Tegyük fel például azt, hogy a Rimamurányi zólyomi, kormpai és kaláni affiliált vállalatainak munkásait a megszálló hatóságok nagyrészen kiűzték volna.

Vajjon elképzelhető-e, hogy ezeknek eltartási költségeit a Rima vállalhatta volna olyképen, hogy a vasarakat a fölösleges személyzet eltartási költségeinek megfelelően emelje?

Politikum továbbá a vasut rekonstrukciós költségeinek kizárólag a vasuti budget megterhelése, tehát ismét a politikailag legbefolyásosabb elemek tehermentesítése útján való fedeztetése.

Nagyon helyesen írta egyik vasuti szaklapban az államvasutak díjszabási osztályának kitűnő vezetője, Strowsky főfelügyelő, hogy amennyiben nem lehet megterhelni új vonalak építésével csak azokat, akik a vasutat közvetlen igénybeveszik, azonképen részt kell venniök a rekonstrukciók költségeinek viselésében azoknak is, akik a vasutak hasznát csak közvetve élvezik. Minden olyan fentartási munkálat, amely a vasuti pályának és a forgalmi eszközök fentartásának szorosabb értelemben vett fogalmát meghaladja, nem terhelheti az államvasutak költségvetését. A német postaügyi miniszter programbeszédje szerint azok az áldozatok, amelyeket az állami üzemek a kisebb teljesítményű hadi sérültek alkalmazásával és a ritka forgalmu vidékek közlekedésének ellátásával hoz, csak az összességet, nem pedig egyedül az üzem kiadásainak viselőit terhelhetik.

A Máv. szanálásának első kívánalmaként azt állítanám fel, hogy az üzem vonassék ki minden, az állam részéről érhető politikai befolyása alól egyrészt, másrészt mentesítsék azoktól a feladatoktól, amelyet nem üzemi érdekből, hanem magasabb állampolitikai szempontokból visel jelenleg.

Amennyire elferdült a Máv. irányzata a politikum irányában, ugyanannyira távolodott el a gazdasági élet szempontjai vonzási köréből.

Ha én most második posztulátumként a kommercializálódást allitom fel, ezt nem csupán abban az értelemben gondolom, amint ezt Kelety ömértósága tette, aki nagyon helyesen mutatott rá arra a bürokratikus szervezeti és adminisztrációs formára, amely a folytonosan változó gazdasági viszonyok között teljesen lehetetlenné teszi azt, hogy az államvasut racionálisan gazdálkodják.

Én a kommercializálódás követelményeit — természetesen a bürokratikus formát gyökeres átépítése mellett — abban gondolom, hogy a vasut folytasson aktív forgalomszerző politikát. Ennek hiánya nemcsak rendkívül káros volt az ipari és kereskedelmi életre és ezzel együtt egész közgazdaságunkra, hanem nem volt kedvező behatással a vasutak bevételeinek alakulására sem.

A Máv.-nak az eddiginél nagyobb mérvben kell tudatára ébrednie annak, hogy a Máv. a gazdasági élet fejlesztésének leghatalmasabb instrumentuma.

A vasut copartnershipben áll a gazdasági termeléssel.

A vasuti szállítás a nemzeti munkamegosztás kiegészítője, a termelés egy része. Minél élénkebb a termelés, annál nagyobb a vasutak forgalma.

Nem elég a forgalmat csak tünni, a forgalmat pozitív munkával fejlődésében segíteni kell.

Matlekovits öexcellenciájának bevezető szavai utaltak arra a hatalmas produktív tevékenységre, amelyet a vasutaink az elmúlt időben a gazdasági élet fejlesztése érdekében fejtettek ki.

Mindenesetre el kell ismernünk Keleti ömértósága szavainak azt a mély értelmét, hogy a vasut ma áldozata a gazdasági helyzetünk vigasztalanságának.

Azonban méltóztassék azt is figyelembe venni, hogy a gazdasági élet és a vasut szoros kölcsönhatásban és nem csupán ok és okozati viszonyban áll egymással és a gazdasági élet kedvezőtlen konjunktúra-tényezőiben némi szerepe van annak is, hogy a gazdasági élet igen sok tekintetben nélkülözni kénytelen azokat a megtermékenyítő impulzusokat, amelyekben épen a vasut részéről volt a multban része.

Igy például a tarifái felépítésével a gazdasági erők kifejlesztésének hatalmas emeltyüje van a vasut kezében, amelyekkel rendkívüli változásokat tud véghezvinni a gazdasági élet egész strukturájában. Ezt az instrumentumot azonban gazdaságilag alkotó irányban még nem hozta működésbe a vasut.

Nem tudom osztani azt a meglehetősen elterjedt, szerintem azonban téves nézetet, mintha a trianoni béke megkötné a kezünket a tekintetben, hogy a magyar gazdasági érdekeknek megfelelő tarifa-

politikát folytathassunk. Igaz, hogy a trianoni béke 295. cikke kimondja azt, hogy az entente-államok területéről származó és Magyarországra rendelt áruk, ugyancsak Magyarországon tranzitált áruk, amelyek a szövetséges és társult hatalmak területéről származnak, vagy oda rendeltetnek, a magyar vasutakon a díjak és könnyítések tekintetében a legkedvezőbb elbánásban részesülnek, amely a magyar vonalak bármelyikén alkalmazást nyer.

A trianoni béke 313. cikkének harmadik bekezdése azonban kimondja, hogy azok az államok, amelyekhez a volt osztrák-magyar monarchia a feldarabolásából keletkeztek, a fentemlített valamelyik (295. is) rendelkezésben foglalt kedvezményt csak azzal a feltétellel igényelhetik, ha annak ellenében a jelen szerződés alapján fennhatóságuk alá jutott területre nézve Magyarországgal szemben viszonyos elbánást biztosítanak. Ennek alapján a viszonyosság nélküli legtöbb kedvezmény tehát a mi forgalmunk szempontjából alig számbajöhető a nagy-entente, a kisebb európai államok közül pedig Belgium, Lengyelország, Portugália és Görögország igényelhetik, tehát sem Csehország, sem Románia, sem Jugoszlávia, amelyek ebből a szempontból egyedül fontosak. Már pedig egészen valószínűtlen, hogy a kis entente mentalitásával megférjen egy cly vasuti megállapodás, amely az elszakított területekre nézve külön tarifaregimet létesítene. Ne mondjunk le arról a kevésről, amit a trianoni béke meghagyott nekünk.

Rendkívül károsan hatott ki gazdasági életünkre az, hogy termelésünk még mindig nélkülözni kénytelen a Csonka-Magyarország megváltozott gazdasági viszonyainkhoz szabott tarifarendszert. Sajnálom, hogy nem találkozok nézetem ezt illetőleg Jellinek igazgató urával, azonban nem akarnék technikai obstrukciót kezdeni azzal, hogy felsoroljam, mily bénító diszparitások állanak elő azáltal, hogy díjszabási rendszerünk még mindig a volt Monarchia nagy gazdasági egységének viszonylatain alapszik.

Legmesszebbmenő mérvben elismerve azokat a teljesítményeket, amelyeket a Máv. vezetősége a romokban fekvő vasut újjáépítése tekintetében vitt véghez, tárgyilagosan meg kell azonban állapítani azt, hogy a vasut nemcsak nem folytatott intenzív forgalomszerzési politikát, hanem nem egy intézkedésével igen komoly kalamitásokat okozott a gazdasági életben. A kereskedelem kiterjedtsége — mondja Sax — fordított arányban áll a szállítási ellenállással. A forgalmi technika és a gazdasági élet fejlődése tehát a szállítási ellenállás csökkentését feltételezi. Sajnos azonban, hogy e téren erős visszaesés mutatkozik.

Nem reklamálni akarnám én e helyen a kereskedelmi és ipari világ sérelmeit, hanem az államvasutak helyzetének szemszöge alól vizsgálva a kérdést, épen arra kell rámutatnom, hogy ezzel önmaga befolyásolta kedvezőtlenül a forgalomnak és ezzel saját bevételeinek emelkedését.

Csak egész vázlatosan mutatok rá arra, hogy a szállítási korlátozások elrendeléseinek rapszódikus módjával még 1921, sőt 1922-ben is mily zavarokat okozott a vasut a gazdasági életben, mennyire csök-

kentette a forgalmat az a jogbizonytalanság, amelyet a vasut joggyakorlata a kísért szállitmányoknál való felelősség kérdésében foglalt el, mennyire alkalmas volt a feleknek a szállítástól való leszoktatására a vasuti üzletszabályzat rendelkezéseinek rigorózus alkalmazása az elmúlt két-három év alatt.

Azt is meg kell állapítanunk, hogy a vasuti egyezményeknek dogmatikus értelmezése mennyire gátolja a vasutat abban, hogy erőteljesebb forgalomszerzéssel igyekezzék bevételeit szaporítani.

Igy az 1921-es rendkívül nagy őszi kocsihány ideje alatt a Budapesti Kereskedelmi Kamara tolmácsolta az érdekeltségnek egy javaslatát, amely késznek ajánlkozott volna fedett kocsiknak építésére megfelelő amortizáció fejében. Ezt az ajánlkozást a kereskedelmi kormány a stressai egyezményre való hivatkozással utasította vissza.

A Déli vasut az elmúlt évben annak megengedését kérte a kereskedelmi kormánytól, hogy engedje meg az express-áruforgalomnak Budapest és Bécs között, tehát nemzetközi relációban való rendszeresítését.

A kereskedelmi miniszter erre a berni egyezményre való hivatkozással, amely csakis fuvarlevél alapján történő nemzetközi szállítást engedélyez, ennek a kérelemnek teljesítését megtagadta, hiába érvelt a Délivasut az interpretáció helytelenségével.

Nem titok az, hogy a Déli vasut mindennek dacára elvállalja express-árúknak Bécs és Budapest között való szállítását.

Amikor pedig a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara ezzel analóg szállítási lehetőséget kért az Államvasutakra nézve is, elutasított azzal, hogy nem kívánatos az áruforgalom kiterjesztése a személyszállító vonatokra, ezáltal biztosította a Déli vasut monopóliumát e jól fizető üzletágban.

Ezzel a kereskedelmi kormányunk egy új érveléssel gazdagította az állam vagy magánvasuti rendszer vitájának argumentum-tárát.

Rá kell mutatnom a vasut egyes intézkedéseire, amellyel több szakmának működését bénította meg.

Igy például ez év eleje óta a nemesfémipari szakma kénytelen volt utaztatásait beszüntetni, mert a vasut mintabőröndöket ujabban nem vesz fel drágaság tartalommal. Négy hónap óta folyik a tanácskozás arról, hogy kellene-e és milyképen e rendelkezést módosítani, az eredmény közben az, hogy e rendkívül értékes munkásanyag a kellő foglalkoztatás hiányában kivándorol, a vasut pedig sok millió bevételtől esett el.

Az az álláspont, amelyet a vasut az elmúlt hónapban a szállitmányok mintázása kérdésében elfoglalt, azzal fenyegette a termény és magkereskedelmet, hogy budapesti székhellyel versenyképtelenné válik és mintázás hiányában küldeményeink elveszítik jó hírnevüket a külföldi piacokon, ami szintén nem állna a Máv. pénzügyi érdekében.

Az iparvágányok karbantartása kérdésében a múlt évben hozott rendelkezés a forgalomból való kikapcsolással fenyegette meg a gyárakat, a vasut forgalmának legfontosabb forrásait.

Csak az érdekképviseltek határozott fellépésére utólag változtatta meg a vasut a fenti két rendelkezését, amely nem csupán a gaz-

dasági életet, hanem saját forgalmát is megbénította volna és amelyek kiadására nem került volna a sor, ha meghallgatta volna előzetesen az érdekeltséget.

Hogy az ország legnagyobb kereskedelmi vállalata a csak példaképpen felhozott esetekben ily álláspontokra tudott helyezkedni, amely époly káros a saját forgalmára mint az iparra nézve, annak okát én abban gondolnám megtalálni, hogy a gazdasági élet tényezői és a vasut vezetése között roppant kevés érintkezési fonal maradt meg a multból.

Én azt hiszem, hogy minden oly hivatalos szerv, amelyik nem tart fenn kontaktust a gazdasági élet hivatott tényezőivel, nemcsak az elbürokratizálódásnak esik menthetetlenül áldozatává, hanem félős, hogy könnyen elveszíti gazdasági orientálódó képességét is.

Semmire sem áll ez oly mérvben mint a Máv.-ra, amelynek kölcsönhatásban kell élni a gazdasági élettel, hogy nagy gazdaságpolitikai feladatainak megfelelhessen.

A kommercializálódás tehát az én szerény felfogásom szerint nemcsak negative, az állami adminisztráció merev sémáitól való mentesülést kíván meg, hanem pozitív értelemben egy nagyvonalu forgalom-szerzési politikát is, amelyet az államvasutaknak a gazdasági élet tényezőivel karöltve kell megoldani.

A két posztulátum, amelyet felszólalásomban felvetni voltam bátor, abban foglalható össze röviden, el a politikumtól és vissza a gazdasági orientációhoz.

Hogy lehet ezt a két szempontot keresztülvinni?

Ha ennek megvalósítási formáit keressük, nem kell a sötétben tapogatózni. Megadja rá a módot az osztrák vasutak most végbemenő reformja. Ugyanezek az alapelveken épül fel az a szanalási program, amelyet Bacsinszky öméltósága hozott javaslatba.

Az osztrák reformtervezet megoldja a politikátlanitást azzal, hogy elválasztja a vasuti fenségjogot, az Eisenbahnhoheit-et az üzem gyakorlásától.

Az állam csak a legfőbb felügyeletet gyakorolja és a vasuti gazdaságpolitika irányelveit szabja meg, az üzem azonban szabad kezét nyer.

Az elnökigazgató mellé egy igazgatótanács (Verwaltungskommission) létesítetik, amelynek összeállítása szerencsésen oldja meg egyszerre a politikai antiszepszist és a gazdasági élettel való kapcsolatba hozást azzal, amikor kimondja, hogy az igazgatóság tagjai nem lehetnek se jelenlegi, se volt nemzetgyűlési és tartománygyűlési képviselők, vagyis a politikusokat kizárja innen. Ellenben megépíti a kontaktust a vasut és a gazdasági élet között akkor, amidőn az igazgatóság tagjait a gyakorlati élet képviselőiből állítja össze.

Majdnem teljesen analog az a reform, amelyet a német Reichsbahnfinanzgesetz kontemplál.

Az eszerint kiépített vasuti adminisztrációval célozzák a szolgálati apparátusnak egészséges magángazdasági elvekkel való átítatását.

Hogy a szanalási akciónak ezek a megoldási tervei mennyire nem csupán a legyőzött államok beteg vasutaira vannak szabva, arra nézve legyen szabad megemlítenem, hogy Svédországban is tervbe van

véve a vasutigazgatásnak kollegiális berendezése, egy vezérigazgatóval és hat a gazdasági életből vett taggal.

Azokból az alapvető tényekből, amelyeket az államvasutak jelenlegi helyzetének forrásai gyanánt jelölhetők meg, — azt hiszem logikusan következik az, hogy a bajokat csak egy oly reform oldhatja meg, mely a politikumot kiküszöböli a vasut testéből, egyszersmind közelebb hozza a gazdasági élethez és ennek az új orientációnak a magángazdasági szempontoktól áthatott üzemviteli módjait megszabja.

Európa legtöbb államvasutjánál a bajok eredete lényegében ugyanaz, csupán fokozati, nem pedig minőségi különbözőség áll fenn közöttük. Ezt a tényt igazolja a szanálási programmok igen sok tekintetben való egybevágósága. Nem akarom azt állítani, mintha az osztrák reform tökéletes megoldást jelentene. Sok tekintetben fél-munkát végez, így túl sok befolyást enged még mindig a kormánynak, főleg megköti a vasut kezét a személyzet átvételénél és a tarifaképzésnél. Mindamellett alapelveiben, melyek, ha nincsenek is következetesen keresztülvívve, irányt mutat nekünk is.

A rendezés követendő példája előttünk van tehát és mielőtt messzebbmenő megoldásokról lennénk kénytelenek gondolkozni, meg kell ragadnunk az önszegélynek ezt a kínálkozó módját, addig, amíg nem késő.

Urbanovich G. Zoltán: A magyar királyi államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzetéről Kelety Dénes államtitkár és igazgatósági elnök ur által tartott előadást követő vitában eddig a magyar gyakorlati vasuti szakemberek színe-java szólalt fel és megnyugvással állapítható meg, hogy a probléma lényegét nem érintő egyes részletkérdések kritikáján kívül államvasutaink vezetését súlyosabb természetű bírálat nem érte.

Én, ki vasuti üzletekkel már hosszabb ideje nem foglalkozom, a vita tárgyához csak általános gazdasági és pénzügyi szempontból szólhatok hozzá, e téren azonban nem zárkozhatom el bizonyos kritikától.

Bírálatomban nem a minden áron való gáncoskodás vágya vezet, de kétségtelen, hogy gazdasági és pénzügyi politikánkban számos oly sajnálatos tévedés tapasztalható, melyeket — miután azok államvasutaink helyzetére is súlyosan kihatnak — vitánk tárgyánál nem lehet említés nélkül hagyni.

Gondolataimban Kelety elnök ur ama találó érveléséhez kapcsolódok, mellyel előadását befejezte. Azt mondta ugyanis, hogy lehetnek egy országban egészséges gazdasági viszonyok között is rosszul vezetett vasutak, de elképzelhetetlen, hogy egy egzisztencia-bázisában megingatott országban, beteg közgazdasági viszonyok között éppen csak az ország vasutai maradjanak egészségesek. Ha Kelety elnök ur nem is sorakoztatta volna fel az államvasutaink bajait megindokoló adatok gazdag tömegét, már fenti kijelentésével is igazolta volna legnagyobb közlekedési intézményünk mai helyzetét, mely végeredményben nem más, mint az ország mai egész gazdasági és pénzügyi helyzetének egyik szimptomája, melyet éppen ezért nem lehet az általános gazdasági és pénzügyi helyzet figyelembevétel nélkül önállóan megítélni.

Kétségtelen, hogy hazánk gazdasági existenciájának bázisát a háború, a forradalom, a bolsevizmus, a román megszállás és a győző államok „békeszerződés“-nek gunyolt gyűlölete és kegyetlensége ingatta meg, kétségtelen azonban az is, hogy gazdasági életünk betegségében nagy része van a ma uralkodó gazdasági és pénzügyi politika hibáinak, melyeknek az államvasutak is egyik áldozata. A szó valódi értelmében vett gazdasági politikáról különben ma alig lehet beszélni, mert ami hazánk gazdasági életében felülről a legutóbbi időkben történt, az nem gazdasági politika volt, hanem káros jelszavak uralma, mely gazdasági életünkre csak hátrányos következményekkel járhat. Én tehát Kelety elnök ur idézett mondását azzal egészíteném ki, hogy az is *elképzelhetetlen, hogy hibás országos gazdasági politika mellett a vasutak konszolidált gazdasági helyzetben legyenek.*

Báró Korányi Frigyes böles és az akkori viszonyok között egyedül lehetséges pénzügyi politikáját alárendelt kérdésben elgáncsolták és utána oly *valuta-politika* indult meg, mely csupa jelszó volt tartalom nélkül. „Feltornázzuk a magyar koronát“, „mesterséges pénzügyi csökkenést csinálunk“ és más efféle jelszavak uralták azt a politikát, mely csak a korona zürichi kurzusát nézte, de a dolgok mélyére nem tekintett. Mintha bizony egy ország valutájának romlása valami önálló betegség volna és nem az illető ország egész bel- és külpolitikai, gazdasági, pénzügyi és társadalmi viszonyainak tükré.

Az állam pénzügyi helyzetét *vagyonváltással* kívánták orvosolni, ahelyett azonban, hogy a váltást a vagyon minden nemére egy időpontban vetették volna ki, évek óta folyik a különféle vagyonnemek váltásával folyó játék, mely még ma sínes befejezve, egyfelől lehetővé téve, hogy egyesek vagyona a különféle vagyonnemek között eltolassék és a váltást ilykép teljesen kikerülje, mások vagyona ellenben többször is váltás alá kerüljön, másfelől azt eredményezve, hogy a gazdasági élet hosszú ideig tartó bizonytalanságoknak legyen kitéve. Hogy ez a bizonytalanság kapcsolatban a korona kurzusának előbb mesterséges emelésével, majd természetes visszaesésével mennyire visszavetette a komoly termelő munkára való berendezkedést, azt bővebben indokolni valóban nem szükséges.

Tagadhatatlanul *tőke-ellenes irányzat* kerekedett felül, mintha semmit sem tanultak volna a legutóbbi évek tapasztalataiból és az orosz példából és mintha gazdasági életünk rekonstrukcióját ma más alapon is el lehetne képzelni, mint a kapitalisztikus társadalmi és gazdasági rend alapján.

A kereskedelmi forgalom hosszú idő óta béklyóba van verve, a kiviteli engedélyek rendszerint akkor adatnak meg, amikor a kivitelre alkalmas árukkal a nemzetközi piacon már elkéstünk és az engedélyeket gyakran nem azok kapják, akik azokat tudásuk és tapasztalataik alapján a közérdekekre legjobban tudnák felhasználni.

A Devizaközpont felállítása szükséges és helyes intézkedés volt, működése ellen aránylag hosszú időn keresztül valóban nem lehetett kifogást emelni, abban a pillanatban azonban, midőn a legjogosabb és legsürgősebb igényeket sem tudta már kielégíteni, nyomban gondoskodni kellett volna valamely oly megoldásról, mely a gazdasági

életet nem akasztja meg és az ország hitelét nem ássa alá. Lehetetlen állapot, hogy a legitim deviza-szükséglet kielégítése oly akadályokkal járjon, hogy — miként Kelety elnök ur előadásából hallottuk — államvasutainknak egyedül a késedelmes deviza-kiutalás két és fél milliárd veszteséget okozott.

Hasonló a helyzet a *hitelpolitika* terén is. Köztudomásu, hogy a korona csökkent vásárló erejének figyelembevételével ma aránylag sokkal kevesebb államjegy van forgalomban, mint amennyi bankjegy a háboru előtt állott gazdasági életünk rendelkezésére, mi mellett a helyzetet az is súlyosbitja, hogy a háboru előtti általános hitel-gazdálkodással szemben ma a legtöbb üzlet készpénz-alapon bonyolittatik le. Jegyintézetünk a defláció jelszavának hatása alatt hosszú ideig elzárkózott a legjogosabb hiteligenyek kielégítése elől is, ami számos vállalatot hozott súlyos helyzetbe és kényszerített üzemének korlátozására. Ez természetesen a pénz megrágulásával járt, ami a kamatlábnak hasonló viszonyok közt másutt is tapasztalt magasra szökését vonta maga után. Természetesen ez is csak szimptoma volt, mégis az üzleti világ ellen intézett indokolatlan támadásokra vezetett annak ellenére, hogy aki vagyonát az annyira kifogásolt korszakban hasznosította, a korona romlásával többet veszített, mint amennyit a korszak-kamatokon keresett s ily módon éppen azok — és pedig tulnyomóan a legtöbbet szenvedett középosztályhoz tartozók — kik pénzünk jövőjében bíztak és vagyonukat koronában tartották, csalódásukon kívül még támadásokban is részesültek. Az elhibázott hitelpolitika következménye az lett, hogy jóllehet az államjegy-forgalom sokáig alig emelkedett és jó ideig a magyar korona zürichi kurzusa is stabil maradt, mégis minden cikk óriási mértékben megrágult, bizonyosságául annak, hogy a gazdasági élet törvényeinek érvényesülését semmiféle erőszakos intézkedéssel nem lehet megakasztani.

Messze vezetne, ha *adórendszerünk* és *adóigazgatásunk* hibáira és minden más tévedésre és mulasztásra is egyenkint rámutatnék, lehetetlen azonban említés nélkül hagyni azt a legujabb és legnagyobb hibát, mely a *földbirtokreform* erőltetésében fenyeget bennünket. Ha jólétben élő gazdag ország volnánk, akkor megengedhetnők magunknak a földbirtokreform luxusát, mai szegénységünkben és gazdasági bajaink mai nagy tömege mellett azonban ez a legnagyobb dőreség, amit még elkövethetünk. Hirdetjük a többtermelést, mely elsősorban mezőgazdasági téren volna lehetséges és szükséges, s ugyanakkor megbontják a gazdasági egységeket, kivesszik a földet azok kezéből, akik az intenzív gazdálkodáshoz szükséges szakértelemmel és tőkével rendelkeznek, lehetetlenné téve a mulhatlanul szükséges beruházásokat és bizonytalanná téve a mezőgazdasági termelést, mely pedig hazánk egész gazdasági életének gerince. Államvasutaink forgalmának tulnyomó részét mindig a mezőgazdaság szolgáltatta, a mezőgazdasági termelés ellen a földbirtokreformmal felidézett veszedelmet tehát államvasutaink is meg fogják szenvedni oly időben, mikor vasutaink forgalmát még mesterségesen is emelni kellene. A nagy mezőgazdasági egységek megbontása ugyanoly hiba, mint amilyen az ország gazdasági egységének a lehetetlen békeszerződések által történt széttörése volt és ha

ebben az irányban tovább haladunk, akkor azon sem lehetne csodálkozni, ha legközelebb már a gyárakat is parcellázni akarnák. Ugyanitt kell felemlítenem azt a veszélyt is, mely a mezőgazdasági birtok vagyonváltsága terén fenyeget, mert valószínű, hogy a váltságföldek is hozzá nem értők kezébe fognak jutni és a nagyobb birtokok jelentékeny részének vagyonváltság fejében történő leadása az állam pénzügyi helyzetén épen úgy nem fog segíteni, amint a szerzetesi vagyon szekularizálása sem segített annak idején Franciaországon. köztudomású lévén, hogy a szekularizált vagyonnak szinte teljesen nyoma veszett a szekularizálás adminisztrációjában.

Mindezeket a gazdasági kísérteteket fel lehetett idézni, de ha egyszer felidéztek, nem könnyű tőlük szabadulni. Az elkövetett hibák nem maradhatnak káros következmények nélkül és e következményeket súlyosan és sokáig fogják érezni államvasutaink is.

Államvasutaink ezerféle baja — mint már említettem — általános politikai és gazdasági viszonyaink betegségének egyik tünete, melyet nem lehet lokálisan gyógyítani és melyre csak egy panacea van: az, mely az ország egész gazdasági életét orvosolja. Az elkövetett hibákat csak egy körülmény menti: az emberek mentalitásának a háboru és az azt követő események után történt leromlása. Nagyon itt volna azonban már az ideje annak, hogy azok, kik hazánk sorsát intézik, e mentalitás alól mentesítsék magukat és végre a reális gazdasági politika útjára térjenek.

A bolsevizmus bukása után, 1920 elején az „OMKE“ közlekedési ankétet rendezett, melyen hozzászólásra felhivatván, véleményemet abban foglaltam össze, hogy *„közlekedési viszonyaink orvoslása elsősorban technikai probléma, melynek megoldására vasuti mérnökeink tudását és a közlekedési és ipari munkafegyelem helyreállítására irányuló szervező képességet a végletekig kell feszíteni.“* Ugyanakkor kifejtettem azt is, hogy *„meg kell csinálni az újabb tarifa-emeléseket, mert minden tárgyilagosan és józanul gondolkodó embernek tisztában kell lennie azzal, hogy addig, míg a vasut deficittel dolgozik, nem várhatjuk tőle a szállítóközönség kifogástalan kiszolgálását, és a kereskedővilág önkiesiklyését jelentené, ha a további jelentékeny tarifaemelések szükségét el nem ismerné.“*

Ha visszagondolunk arra, hogy a proletárdiktatura bukása és a románok kivonulása után vasutaink mily siralmas állapotban voltak és megállapítjuk — amint meg kell állapítanunk — hogy vasuti forgalmunk megbízhatósága, pontossága és kényelme ma már lényegesen közeledett a békebeli állapotokhoz, akkor kétségtelen, hogy az előbb említett ankét alkalmával általam körvonalazott technikai probléma már nagyrészt megoldatott, amiért államvasutaink kitűnő mérnök-karát és elsősorban Kelety elnök urat illeti elismerés.

Államvasutaink nagyban és egészben ismét alkalmasak arra, hogy kielégítsék az ország gazdasági igényeit, de hogy e feladatuknak teljesen megfelelhessenek, fel kell hagyni azokkal a hibákkal, melyek a gazdasági élet ellen más téren követtetnek el. *Konzervatíven kell ragaszkodnunk a régi gazdasági rendhez, az évszázadokon és évtizedeken keresztül bevált intézményekhez és a szerzett jogokhoz.* Pozitív

és reális gazdasági programra, főleg pedig szabad forgalomra ma szükségünk legalább oly mértékben, amely mértékben szomszédaink velünk szemben tanúsított elzárkózása azt lehetővé teszi.

Méltóztassanak megengedni, hogy kitérjek itt az államvasutaink problémájához előbb hozzászólt urak által is részletesen tárgyalt *személyzeti kérdéshez*. Kétségtelen és Kelety elnök ur előadásából is kitűnik, hogy a megcsonkított Magyarország vasuthálózatára tulsok alkalmazott szorult össze, amint hogy általában tulsok a köztisztviselő minden téren. Ez egy igen nehezen megoldható súlyos probléma, melyre a háboru befejezte óta tervszerűen kellett volna előkészülni. A megoldást alapjából kellett volna felépíteni, ezzel szemben e kérdésnél is elkövették azt a hibát, hogy felülről kezdték az építést. Közgazdasági egyetemet csináltak, mintha a gazdasági életben főleg vezérekre volna szükség és ezeket egyetemileg lehetne kiképezni és mintha csak az egyetemi képzettség adná meg a közgazdasági vezető-állásokhoz szükséges kvalitásokat. Nem egyetemen elméletileg képzett közgazdászokra, hanem a gazdasági életben annak alapfogalmait ismerő közkatonaikra van szükségünk. Ilyeneket kell képezni és a felesleges köztisztviselőknél ilyenekké való kiképzését kellene szorgalmazni.

Amidőn a köztisztviselők és katoatisztek más pályán való elhelyezésének szüksége nyilvánvaló lett, a vezetésem alatt álló intézetnél magam is foglalkoztam ezzel a kérdéssel, de csakhamar sajnálattal kellett látnom, hogy a legjobb akaratnak is szinte áthidalhatatlan akadályok állják útját. Az idősebb köztisztviselők elhelyezése szinte a lehetetlenséggel határos, mert bármily képzettsége legyen valakinek, annak a tudásnak, melyre egy magánvállalatnál van szükség, legnagyobb részét csak a gyakorlatban lehet megszerezni, ami idősebb embereknek önként érthetőleg alig lehetséges és alig érdemes. A magánvállalatok tisztviselőiket bizonyos mértékben maguk nevelik és tanítják, ami a vállalatoknak csak akkor fizeti ki magát, ha kilátásuk van arra, hogy az általuk ilykép gyakorlatilag kiképzett tisztviselők hosszabb ideig fognak náluk szolgálni, ami idősebb köztisztviselők átvételénél nem valószínű. Ott, ahol fiatalabb köztisztviselőkről volt szó, sajnálattal konstatáltam, hogy a köztisztviselők nyelvtudása minimális, gyorsírásban és könyvelésben pedig — melyeknek ismerete magánvállalatoknál legjobban hasznosítható — teljesen járatlanok. Ha tehát a köztisztviselőknél magánvállalatoknál való elhelyezését szisztematikusan készítették volna elő, ezeknek a kvalifikációknak megszerzésére kellett volna őket szorítani. Így csinálva a dolgot, nézetem szerint már eddig is jelentős sikereket lehetett volna elérni tekintettel arra, hogy a legutóbbi években nagyon sok magánvállalatnál keresve-kerestek intelligens és megbízható tisztviselőket.*

Arról, hogy a *szolgálati pragmatika és nyugdíjjogosultság* a tisztviselőknél nem védelmet nyújt, hanem boldogulásuknak megőzője, alig kell szólanom. A pragmatika képzelt jog, melyre épen ugy nincs szüksége a köztisztviselőknél, mint ahogy a magánvállalatok tisztviselőinek sincs pragmatikusan biztosított helyzete. A nyugdíjszabályzatok szerint biztosított nyugdíj ma szintén nem érték, de bálvány, mely leláncolja és érvényesülésétől, illetve a jobban jövedelmező pá-

lyákra törekvéstől visszatartja a jobb sorsra érdemes és produktív munkára alkalmas köztisztviselőt.

Az általam most előadott szempontokat kellene tehát a köztisztviselői probléma megoldásánál figyelembe venni és az említett tények tudatában kellene a köztisztviselői kérdés szisztematikus megoldását mielőbb elkészíteni.

Visszatérve Kelety elnök úr előadására, még néhány szót óhajtok szentelni azoknak az akadályoknak, melyek államvasutaink vezetésének szabad mozgását és *államvasutaink kereskedelmi szellemben való vezetését* ma lehetetlenné teszik.

Mindazok a nehézségek, melyekkel a jelenlegi rendkívüli gazdasági viszonyok közt az államvasutak küzdenek, megvannak a magánvállalatoknál is, melyek azonban mégis tudnak magukon segíteni. Ma minden vállalat üzeme nagy tőkét igényel és e tőkét a magánvállalatok legnagyobb része a közelmúlt nagy pénzszüke idején is, bár keservesen, de megtudta szerezni. Fedezni tudták tőkeszükségeiteket nemcsak azok a vállalatok, amelyeknek részvényei a tőzsdén jegyeztetnek és így újabb emisszióikkal a publikumhoz fordulhatnak, hanem segítettek magukon oly vállalatok is, melyeknek részvényei nem tárgyai a tőzsdei forgalomnak és olyanok is, melyek semmiféle bank patronátusa alá nem tartoznak. Lehetővé tette ezt az a pusztá tény, hogy a kereslet és kínálat előbb-utóbb találkoznak és ha valamely vállalat vezetésének szabad keze van, az a mai viszonyok okozta súlyos feltételek mellett is meg tudja helyzetét legtöbbször tartani. Nyilvánvalóan ebből indult ki a német-osztrák kormány is, midőn az osztrák Bundesbahnen átorganizációját olyképp tervezi, hogy az osztrák szövetségi vasutak részvénytársasághoz hasonló adminisztrációt kapjanak azzal a messzemenő lehetőséggel, hogy a szövetségi vasutak vezetésége a kormány jóváhagyása nélkül is felvehessen oly kölcsönöket, melyek öt évnél nem hosszabb időn belül fizetendőek vissza.

Összegezve az elmondottakat, tulajdonképen ahhoz a kérdéshez jutunk, vajjon az állami vagy a magánvasuti rendszer jobb-e, vagyis ahhoz a problémához, mely az első vasutak keletkezése óta állandóan foglalkoztatja a közgazdasági irodalmat.

Régebben én is az államvasuti rendszer feltétlen híve voltam, minthogy azonban valamely rendszer helytálló voltát éppen azok a tapasztalatok döntik el, melyeket az illető rendszerrel rendkívüli időkben lehet tenni, a háboru alatti és utáni nehéz idők pedig bőségesen nyújtottak erre alkalmat, a legújabb tapasztalatok után *ma már nem lát-hatom az államvasuti rendszer fölényét a magánvasuti felett.*

Az eme problémánál legnagyobb sullyal latbaeső *katonai szempontból* azt láttuk, hogy a világháboru alatt a magánvasutakat is gyorsan és tökéletesen lehetett militarizálni, — sőt a győző államok tulajdonképen a magánvasuti rendszer volt domináló. *Közgazdasági szempontból* viszont azt tapasztaljuk, hogy az államvasutak sem tudják jobban szolgálni a gazdasági életet, mint a magánvasutak, mert lehetetlenné teszik ezt az *állampénzügyi szempontok*, melyek azt bizonyítják, hogy az államok nem csak azt a terhet nem tudják viselni, melyet a vasutak közgazdasági hivatásának fokozottabb kifejtése invol-

válna, hanem még a normális vasuti feladatok teljesítése is elviselhetetlen terheket ró az egyes államokra. Végül *szociális szempontból* egyenesen hátrányosabb az államvasuti rendszer, mert a maihoz hasonló rendkívüli időkben, amikor az emberek munkakedve, fegyelenérzéke és tekintélytisztelete megingott, mindezek helyreállítása sokkal nehezebb az állami üzemeknél, mint a magánvállalatoknál.

Ha ezek után a m. kir. államvasutak problémájának megoldását keressük, azt hiszem, hogy a mai idő aligha alkalmas a magánvasuti rendszerre való áttéréshez. Lehetetlenné teszi ezt mindenekelőtt a békeszerződés, mely a még bizonytalan jóvátételi kötelezettségünk egyik záloga gyanánt kezeli államvasutainkat, de ha e nehézség elimináltatnék is, nagyon kérdéses, vajjon lehetne-e magántőkét találni arra, hogy az államvasutainkat azok jelenlegi állapotában és jelenlegi kötelezettségeivel átvegye. Közismerten nagy tőkeszegénységünk mellett magyar tőkére semmiestre sem számíthatunk, ha pedig csak külföldi tőkéről lehet szó, akkor nagyon meggondolandó, vajjon nemzeti szempontból megengedhető-e gazdasági szuverénitásunk oly hatalmas eszközét, mint amilyent államvasutaink képviselnek, az idegen tőkének kiszolgáltatni. Mégis az az érzésem, hogy ha vasutaink iránt komoly és erős idegen tőke érdeklődne, azzal tárgyaljunk kellene, mert e tárgyalások folyamán talán kialakulhat valamely oly vegyes rendszer, mely egyrészt állami és nemzeti érdekeinket megóvjá, másrészt államvasutaink szanálásához és magas színvonalra emeléséhez a szükséges anyagi eszközöket biztosítja.

Addig pedig, amíg erre kilátás nincsen és más jobb megoldás sem kínálkozik, mindenestre *sürgősen keresztül kell rinni az államvasutak kereskedelmi szellemben való vezetését lehetővé tevő azt a rendszerváltoztatást*, melyet az osztrák Bundesbahnen-nél tervezett megoldás céloz és amelyre egyes előbbi felszólalók konkrét javaslatokat tettek.

Ha a Magyar Közgazdasági Társaság ez ügyben állást foglalhat és azt az illetékes helyekre eljuttathatja, vagy enélkül is, ha az államvasutak vezetősége által nélkülözött szabad mozgás feltétlen szüksége a köztudatba átmegy, akkor nézetem szerint biztosan remélhetjük, hogy államvasutaink jövője a helyes utra terelődik, feltéve természetesen, hogy az ország többi nagy gazdasági ügyeinek intézésében is jobb belátás, objektivitás és realitás fog az eddigi rendszertelenség, határozatlanság és jelszó-politika helyébe lépni.

Prenoszyll Géza: Kelety Dénes elnök ur érdekes előadásában a Máv. deficités gazdálkodására nézve mondtak annyiban helyesek, hogy a deficitet elsősorban az anyagárak mértéktelen drágulása idézi elő és erre a vasut befolyást nem gyakorolhat. A tarifát tehát a drágulás mértékéhez képest emelni kell vagy pedig a mínuszt az államháztartásra kell áthárítani. Viszont azonban meg kell jegyezni, hogy a Máv.-nál az áruforgalom tekintetében oly szervi minőségű bajok vannak, melyek elhárításával a vasut igen lényeges megtakarítást érhetne el. Erre igen helyesen mutatott rá Tolnay Kornél volt Máv. elnök ur. Egy vasut lényege az állomási szolgálatban összpontosul. Az állomásoknak

helyes strukturával kell birniok. Nem szabad, hogy a szolgálat egyes fázisai zavarják egymást. Itt elsősorban a nagy állomásokról, de különösen a rendező pályaudvarokról van szó. Itt van a baj, ebben szenved a Máv. évtizedek óta. Az állomások strukturája annyira tökéletlen, hogy az üzemtechnikai műveletek fázisai folyton keresztezik egymást és ennek következtében rendkívüli késéseket, az erős forgalmi időszakokban pedig állandó torlódásokat és kocsihányt okoznak. Rákos, Hatvan, Szolnok, Miskolcz, Debreczen, Komárom, Győr, Dombóvár stb. az akadályok mesterséges összebonyolításában egyik esodásabb elrendezés, mint a másik. A szolgálat fázisai mindenütt keresztezik és késleltetik egymást, dacára annak, hogy a személyzet a legmegerőltetőbb munkát végzi. Különösen nagyok a bajok Budapesten, hol három lehetetlen berendezésű rendezőpályaudvar dolgozik nagyrészt egymás ellen, mesterségesen megakasztva a forgalom természetes lebonyolítását. Az egyenlő árak összevonása csak nagy kerülőkkel, késedelmekkel és mesterkedésekkel lehetséges. Budapest áruforgalmát egyetlenegy rendező is kielégítheti, sőt játszva győzheti le, míg most a helybeli rendezőkön kívül még vidéki rendezőket is be kell vonni, hogy a forgalmat nagy kintlódásokkal valahogyan lebonyolíthassák. Legnagyobbak a bajok a Ferencvárosban, dacára annak, hogy új politikai helyzetünknel fogva ez ma az ország gazdasági vérkeringésének középpontja. Ferencvárost egész nyugodtan lehet a magyar áruforgalom egérfogójának nevezni. Minden megakad és összetorlódik. Kocsik ezrei és mozdonyok százai rostokolnak produktív munka nélkül. A Máv. ezzel nemcsak az országot, hanem magát is a legsúlyosabb helyzetbe sodorja.

A pályaudvarok reformja a személyzetben is nagy redukciónak idézne elő. A központoknál is sok a személyzet. Az üzletvezetőségeknél és az igazgatóságoknál egész osztályok teljesen fölöslegesek és csak az adminisztráció ballasztját szaporítják. Nem lehet esodálni, hogy a Máv. ilyen lejtőre jutott, mert egy olyan intézménytől, melyet fölülről jogszok, alulról pedig egyszerű forgalmi hivatalnokok irányítanak, sokkal jobbat várni nem is lehet. A mérnöki kar, melynek ennél a *par excellence* műszaki intézménynél vezérszerepet kellene játszania, egyszerűen megörlődik e két malomkö között. Megörlődik pedig azért, mert nincsenek üzemtechnikai ismeretei.

Neumann tanácsos ur egyebek közt azt mondta, hogy a Máv. üzleteredményeiről a multhoz hasonló kiadványokat kellene kiadni, melyből látható lenne a Máv. gazdasági életének lefolyása. Ebből igazi képet nem nyerhetnénk. Szakpolitikai ismertetést kellene kiadni, nevezetesen, hogy a Máv micsoda működést fejtett ki a kor üzemtechnikai és műszaki haladásával szemben. Hogy micsoda elvek vezérlik a Mávot az intézmény fejlesztése körül, nevezetesen az elegytovábbítás, rendezés, rakodási rendszer, raktárkezelési vontatás, mozdonykocsik, szénvételezés, vizállomási berendezések, felépítmény, váltóbiztosító berendezések, világítás stb. javítása körül. Hol találtak visszamaradást és hogyan akarnak azon segíteni? Ilyen szakpolitikai ismertetést legalább is minden két évben ki kellene adni. Ebből tényleg meglátná az ember, hogy mikép van a Máv. vezetve. Milyen érdekes lenne pl. tudni, hogy nem remélnek-e nagyobb és gazdaságosabb teljesítményt rövidebb és gyorsabb

tehervonatok járatásától? Vagy hogy pl. a rugalmas vasuti váltók lefektetése és központi állítása tekintetében milyen elvek szerint kívánnak eljárni? Itt is hatalmas összegek terhelik és rontják a Máv. mérlegét. *A jelenlegi vezetést annyiban érheti jogos kritika, hogy az elődök által inaugurált gazdálkodást továbbra is fenntartja.*

Én a bajokból csak egy kivezető utat látok. Műszaki kormánybiztost kell kirendelni, aki a Máv. műszaki bajait a legrövidebb idő alatt helyrehozza.

A Máv. esetleges bérbeadása, mely elvileg helyes ugyan, különösen Magyarországon megfontolandó lenne. Magam részéről pénzügyi kényszerítő körülményeket nem látok a bérbeadásra nézve. Külföldi kölcsön nélkül, a saját erőnkől is rendbehozhatjuk a Máv-ot. A leg-egyszerűbb mód a bankóprás igénybevétele. Ne ijedjünk meg ettől, hiszen egyszerű, festett papirdarabok fejében aranyértékeket termelnénk.

Vajna Ede: Az államvasutaknak az elnökigazgató ur által elének terjesztett szomorú helyzete minden hazafiasan érző polgárát ez országnak őszinte aggodalommal kell hogy eltöltse. Annál fokozottabban áll ez a fővárosra nézve, mert hiszen az államvasutak a fővárosnak legfontosabb gazdasági táplálója és ugyancsak az államvasutak az az összekötő kapocs, amely minket esonka hazánk földjével és a nagyvilággal egyaránt egybeköt.

De felszólalásomnak tárgyi vonatkozása is van és ez az, hogy a fővárosnak is vannak, ha nem is hasonló méretű, de hasonló jellegű közüzemei és így az ezek körül szerzett szerény tapasztalataim arra indítanak, hogy az államvasutaknak elének tárt kérdését néhány gondolat-
tal megvilágítsam.

Az előttünk fekvő tényállás szerint az államvasutak üzeme súlyos anyagi és igazgatási nehézségekkel küzd és ezért felmerült a kérdés, hogy miként kellene ezen segíteni: vajjon üzemtakarékossgal-e, szervezeti egyszerűsítésekkel, tarifaemeléssel, avagy végeredményképen nem kellene-e az államvasutakat hatósági jellegében megszüntetni és részvénytársasági vállalattá átalakítani?

Hogy az államvasutak üzemvitelére súlyos nehézségekkel kénytelen megküzdeni, az engem nem lep meg, annyival kevésbé, mert a főváros közérdekű közüzemeinek életéből az elnökigazgató ur által őszintén és részletesen föltárt bajokat nagyon jól ismerem. Ugyanazok a panaszok, nehézségek és akadályok, melyek az államvasutak üzemi életében az utóbbi években feltornyosultak és amelyekre nézve az elnökigazgató ur a Közgazdasági Társaság tanácsát és véleményét kikérte, a főváros közüzemeinek életében szintén jelentkeztek és legfeljebb csak árnyalatbeli változatokban térnek el. Az anyagárak és munkabérek folytonos aránytalan drágulása, a munkateljesítmény sajnálatos csökkenése, az üzleti forgatóke abszolút elégtelensége, a régebbi szervezet nehézségének káros ballasztja, mindezek és még számos egyéb baj évek óta dominálják a főváros közüzemeinek nehéz menetét is.

Néhány számadat talán illusztrálni fogja állításaimat:

Igy pl. a főv. gáztermelő szénköltése 1922-ben az előző évi 260 millióról 1672 millió koronára növekedett, amihez még 260 millió korona

értékű fűtőanyag is járult. Ezzel szemben a gáz eladásából a bevétel az előző évi 328 millióval szemben csak 815 millió volt. E szerint tehát míg a gáztermelő szén ára a 6.4-szeresére növekedett, a gáz ára alig 2.5-szeresére drágult. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a gáztermelő szén túlnyomó részben Saar vidéki, kisebb hányadban porosz és cseh szén, amelyeket tehát külföldi valutában és előre kellett kifizetni, úgy a főv. gázművek előbb említett üzleti nehézségeinek halmozott jelensége nyilvánvaló. Ennek dacára sikerült a gázművek üzleti mérlegének egyensúlyát biztosítani, úgy hogy a 2501 millió korona évi összkiadással szemben az összbevétel 2516 millió korona volt, amit a melléktermékek bevételeinek lényeges fokozásával lehetett elérni, amennyiben a melléktermékek az 1921. évi 194 millióval szemben 1922-ben 1629 millió korona bevételt eredményeztek.

Hasonló helyzettel kellett megküzdenie a fővárosi elektromos műveknek, melyek a 132 millió kiló watt óra évi áramtermelésünkhöz szükségelt szénért a 303 millió korona költségvetési előirányzattal szemben tényleg 1035 millió koronát fizettek és pedig annál fogva, hogy az üzemben használt tatai szén ára januártól decemberig q-kint 140 K-ról 666 K-ra, vagyis a békebeli 1.17 koronának az 570-szeresére emelkedett. Hasonló költségnövekedés merült fel a többi üzemi anyagoknál is, mint kábel, transformátor, vas, réz, olaj stb.

Ezzel szemben a villamáram ára az üzletév folyamán hektó watt óránkint 1.30 K-ról 7 K-ra, tehát a békebeli 6 fillérnek a 117-szeresére emeltetett, miáltal az üzletév mérlege az 1625 millió korona kiadás mellett 1638 millió bevétellel, vagyis 11 millió többlettel zárult.

Az üzemi költségeknek aránytalan növekedése, a forgótőke elégtelenségének hátrányai, valamint a gazdasági helyzet számos egyéb nehézsége tehát ennél a közüzemnél sem maradtak el.

Illusztrálásomnál elsősorban erre a két fővárosi közüzemre utaltam, mert ezek üzletkörüknél fogva az államvasutakhoz hasonló természetű üzemek, hasonló monopolisztikus jelleggel, úgy hogy analog példájukra méltán lehet hivatkozni. Ezeket az üzemeket a főváros már évek óta kezeli, és kezdettől fogva folyton arra törekedett, hogy ezek az üzemek a közérdeket ugyanolyan üzleti könnyedséggel szolgálják, mint régebben a hasonló magánvállalkozások, de ennek dacára a fővárostól anyagi áldozatot ne igényeljenek. A főváros kezében pedig ezek a közüzemek biztosítják azt, hogy kizárólagossági jellegük sohasem fog a fogyasztó közönség hátrányára kihasználtatni és hogy a közgazdasági életnek ezek a jelentékeny tényezői a kozmopolita tőke szolgálatába nem kerülhetnek. E szempontok a jelenlegi rendkívüli gazdasági viszonyok között fokozottabb jelentőségűek, amikor sokkal inkább, mint bármikor azelőtt, bekövetkezhet az, hogy közgazdasági életünknek fontos pillérei máról-holnapra a külföldi nemes valutájú tőke hatalmába kerülnek, anélkül, hogy ez ellen védekezhetnénk, anélkül, hogy közgazdaságunk nemzeti érdekeit és önállóságát sikerrel megvédezhetnők.

De a hatósági közüzemek sikeres boldogulásának lehetőségét a főváros más üzemeivel is illusztrálhatom. Nevezetesen olyan közüzemekkel, amelyek nem monopolisztikus jellegűek, ellenkezőleg, amelyek teljesen kereskedelmi természetűek és noha kénytelenek a szabad ver-

seny tüzét kiállni, ennek dacára, mert életképesek, az üzleti életben helyt tudnak állani és — ami igen fontos szempont — a fővárostól anyagi áldozatot nem igényelnek. Kétségtelen, hogy ezek a közüzemek ma igen súlyos viszonyok között működnek, mert a megfelelő üzleti forgó tőkét még fájdalmasabban nélkülözik, a magánvállalkozás által érték-kiegyenlítés céljából követett „utánpótlási elmélet“-et pedig csak nagyon korlátoltan vehetik igénybe és így a napi árváltozások előnyeit e közüzemek nem használhatják ki. Ennek dacára a főváros ezen vállalkozásai az üzleti eredményeik szerint aktívak és hivatásukat teljesítik. Így pl. a főváros községi élelmiszerárúsító üze me a múlt évben közvetlenül a fogyasztó közönség részére 1738 vagon különféle élelmicikket árusított ki, összesen 2283 millió korona értékben.

Avagy a községi kenyérgyár a múlt évben 19 millió kg-ot meghaladó mennyiségű kenyeret gyártott és árusított el 531 millió K értékben.

A hatósági zöldségüzem 1922-ben 1821 vagonrakomány burgonyát, zöldséget és gyümölcsöt hozott a fogyasztó közönség részére forgalomba.

A községi lóhúsüzem az elmúlt évben 14192 drb lovat vágott le és 1,869.000 kg. lóhúst és kolbászt árusított 215 millió korona értékben.

E kereskedelmi jellegű közüzemek eredményes működésének természet szerű alapfeltétele, hogy vezetőségük rendelkezett azzal a gyors mozgási szabadsággal, amely nélkül ilyen vállalatok egyáltalán nem volnának képesek a szabad verseny hullámai közepette helyüket megállni. Az alkotmányos önkormányzat nagy elvének tiszteletben tartása mellett is módot kellett találni, hogy ezek az üzemek úgy a szükségleteiknek a konjunktura gyors változásai mellett való előnyös beszerzésénél, mint pedig termékeinek gazdaságos értékesítésénél a bürokratikus szervezet és a hierarchikus forumok hatásköreinek labirintusában hajótörést ne szenvedjenek. A rátermettség szigorú szempontja a személyzet kiválasztásánál, a megbízhatóság és ennek alapján a bizalom gyakorlati alkalmazása a munka- és hatáskörök megállapításánál, nemkülönben az egyéni felelősség komoly érvényesítése voltak azok a tényezők, amelyeknek alkalmazása módot adott a fővárosnak arra, hogy üze meit a gazdasági élet viharai között is felszinen tarthassa, sőt azokat fejlessze.

Ezen üzemek szervezete a megfelelő önállósággal felruházott vezérigazgató és üzemi igazgatóság elvén alapszik, az üzemek összes személyzete pedig kereskedelmi jelleggel alkalmaztatik, úgy hogy az üzleti szellem érvényesülését a személyzeti szervezet nehézkességei sem hátráltatják.

Az előadott rövid vázlatnak nem az a célja, hogy a főváros közüzemeit dicsérje, mert ezt az üzemek gyakorlati eredményei kell, hogy eldöntsék. Csupán azt akartam jelezni, hogy a hatóság kezében is lehet valamely intézményt a hierarchikus közjogi szervezet és kamerális vagyonkezelés helyett a modern üzleti élet szellemében és a józan ész követelményei szerint az egyszerűség, a takarékoság, a célszerűség és a becsületesség elvei mellett vezetni, sőt sikeresen vezetni.

Teljes mértékben meg vagyok győződve, hogy ha az államvasutaknál is az egyéni ambiciónak megadatik a mód arra, hogy a szükséges

szervezeti egyszerűsítéseket, lehető üzemi megtakarításokat, gazdaságos üzemmenetet és mindazokat a javító reformokat és tökéletesítéseket, amelyeket az előttem felszólaló urak említettek, keresztül vihesse, úgy az hamarosan meg is fog történni. Csak az a kérdés, hogy a kormány tudja-e magát rászánni arra a radikálisnak látszó lépésre, hogy az államvasutak üzemét kiengedje anyai gyámkodó kezéből, mert a fővárosnál szerzett tapasztalatból tudom, hogy az ilyen elhatározás nem megy egyikkönnyen.

Az a féltő szeretet, mellyel a kormány ehhez a nagyfontosságú állami intézményhez ragaszkodik, az a szinte kegyeletes megszokás, amely a hosszú évtizedek alatt a kormányhatóságokban az államvasutak iránt kifejlődött, ezek a tiszteletreméltó érzések nagyon nehezen tudnak megbarátkozni a gondolattal, hogy az immár férfiúvá nőtt gyermekeket kiengedjék az életbe, hogy ezentúl a saját erejével küzdjön meg az élet viharaival.

Ami azt az aggodalmat illeti, hogy az állam a magasabb országos érdekeket miként biztosítsa akkor, ha az államvasutak üzemvitelükben önállósíttatnának, arra nézve semmiféle kételyem nincsen, hogy ez az aggály könnyen áthidalható lesz. Hasonló kérdés előtt állott a főváros is a közüzemeivel szemben. A gyakorlat pedig azt igazolja, hogy a főváros a maga akaratát és intencióit teljes mértékben érvényesíti az önállósított üzemeiben is, ennek keresztülvitele semmiféle nehézségekbe nem ütközik és az üzemek működését a legkevésbé sem nehezíti meg.

Az előadottakat tehát összefoglalhatom abban, hogy az államvasutak nehéz helyzetének rendezéséhez multhatatlanul szükséges elsősorban azoknak a belső bajoknak az orvoslása, amelyeket az államvasutak keretén belül kell orvosolni. És pedig úgy szervezeti, mint üzemviteli szempontokból. Mert csak ez az intézkedés nyugtatja meg a külső segítségre fölhívott közgazdasági köröket, hogy a maguk áldozatai nem feleslegesek, hanem hogy azok elkerülhetetlenek. Az okvetlenül szükséges áldozatoktól, még ha azok súlyosak is, a gazdasági élet semelyik tényezője sem fog elzárkózni, ha azt látja, hogy az államvasutaknak ezen áldozatokkal való sáfárkodása a becsületesebb sáfár lelkiismeretes gondosságával, céltudatosan történik, ha azt látja, hogy az államvasutak a lehető legtakarékosabb üzemet korszerű szellemben folytatja, ha az államvasutak nem öncélként vezetnek, hanem mint a közgazdaság szolgálatára hivatott hasznos tényező.

Ezzel a felszólalásomat be is fejeztem. Mégis szem előtt tartva azt, hogy az államvasutak talpraállításának egyik módja bizonyára a bejelentett tarifemelés lesz, erre vontkozólag még néhány szóval akarom vázolni a főváros egy speciális szempontját, amely azonban, előre jelzem, az államvasutak különös áldozatát nem kívánja, viszont a fővárosnak egyik kardinális érdekét hathatósan szolgálja.

A főváros, e nagy metropolis egyik legfőbb élelmezési érdeke, hogy piacán az élelmiszer felhozatalok állandóan bőségesek és lehetőleg egyenletesek legyenek. Az egyenlőtlen piaci felhozatal a drágaságnak, az üzérkedésnek és a közlelmezés egyéb káros tüneteinek természet-szerű szülőanyja, viszont az egyenletes árufelhozatal minden hatósági kényszerrendszabálynál hathatósabban védi a fogyasztóközönséget a

bármely oldalról jövő visszaélések ellen. Ez kizárja a szertelen piaci ár-
alakulást és módot ad arra, hogy a fogyasztók minden árnyalata, gazdag
és szegény egyformán megtalálja a maga szükségletének megfelelő ki-
elégítését.

Az egyenletes és kielégítő árufelhozatalnak leghatalmasabb
rugója a piac minél nagyobb felvevő képessége. A fővárosi piac felvevő-
képességét, annak üzleti forgalmát pedig a legtökéletesebben az export
biztosítja. Könnyen érthető tehát a főváros hatóságának az az állás-
pontja, hogy az élelmiszerkivitel lehetőleg a fővároson keresztül irá-
nyítottassék és ezen az utirányon át való lebonyolítása még esetleges ked-
vezmények által is előmozdítottassék.

Az exportnak a fővároson keresztül való lebonyolítása ugyanis
még azzal a további nagyhorderejű közélélmzési előnnyel is jár, hogy
az exporttal kapcsolatos áruosztályozás, selejtezés, kikészítés és hasonló
kereskedelmi értékelő műveletek ép a főváros szegényebb lakossága
részére biztosítanak nagyobb mennyiségű kiselejtezett, kivitelre nem
alkalmas, de azonnal való fogyasztásra még jó árut, amelyet kényszerű
értékesítése folytán az exporteur jutányosabb áron kénytelen itt helyben
eladni.

Hogy az előadottakat konkrét példával illusztráljam, pl. ha a ke-
reskedők az Orosháza vidékén nagy mennyiségben termelt tojást vagy
baromfit a fővároson át exportálják, úgy az export előtt szükséges áru-
selejtezést és osztályozást Budapesten fogják eszközölni, mely alkalom-
mal a kicsi, piszkos, apadt, repedt, foltos tojásokat, ami az eredeti áru-
mennyiségnek mintegy 30—40%-a, avagy a kivitelre nem alkalmas II.
rendű soványabb baromfit kiválogatván a fővárosban fogják olcsóbb
áron piacra bocsátani. Hasonlóképen pl. a Budapesten át lebonyolított
marha- és sertéskivitel révén a hosszú szállítás fáradalmaira nem alkal-
mas állatok Budapesten értékesülnek, természetesen valamivel ol-
csóbb árakon, ugyancsak a Budapesten levágott és hus alakjában kivitt
vágóállatok itteni levágása és feldolgozása nemcsak számos existen-
ciának nyújt megélhetést, de az állatok belső részei, mint tüdő, sziv.
máj stb. a főváros szegényebb népének nyújt olcsó hústáplálékot.

Ilyen körülmények között a főváros rendkívül nagy súlyt helyez
arra, hogy az ország élelmiszer exportjának minél jelentékenyebb része
a Budapesten át haladó utirányba tereltesse és pedig megfelelő tarifa-
politika, illetve alkalmas tarifakedvezmények segítségével. A helyzet
ugyanis az, hogy pl. egy vagon tojás Orosházáról közvetlenül Hegyes-
halomra feladva jóval kisebb fuvardíjat visel, mintha ugyanezt a tojást
tarifa kedvezmény nélkül Budapesten át megtört forgalomban viszik
ki. Ha tehát az államvasut ezt a többletfuvardíjat a Budapest felé való
szállításnál mint díjkedvezményt engedélyezi, úgy ez az államvasutakra
nézve tulajdonképpen áldozatot nem jelent, a főváros közélélmzése
szempontjából azonban nagyjelentőségű intézkedés, mert nemcsak
módot nyújt az exportnak a fővároson keresztül való lebonyolítására,
hanem azt előmozdítván, a főváros fogyasztóközönségének élélmzési
érdekeit természetesen módon és az államkincstár megterhelése nélkül
lényegesen előmozdítja. Az államvasutak tarifapolitikájának ez a
móltja ma annál jelentőségtejteltsebb, minél élénkebb a kivitel iránti tö-

rekvés, mert a koronánk leromlottsága és a belföldi fogyasztóközönség csekély fizetőképessége az áruknek a külföldön jóval magasabb árakat biztosítanak, úgy hogy a kivitel módjának javasolt irányítása nélkül a belföldi fogyasztás, mely a kereseti viszonyait és ezzel a fizetőképességet a környező országok színvonalára nem képes felemelni, vagy azt megközelíteni, szinte védtelenül áll a külföldi kedvezőbb értékesítés fölényes vonzó erejével szemben, és ez a helyzet adja magyarázatát annak, hogy a városi fogyasztó közönség türehtetlen drágaságról panaszkodik és minden tényt, tehát az államvasutak fuvardíjemelését is, még ha az a gazdasági viszonyokkal arányos is, hangosan kifogásolja és a drágaság újabbi előmozdítójának tartja.

Tehát nemcsak a főváros érdeke, nemcsak elsőrendű közlekedési érdek, de az államvasutak jól felfogott gazdasági érdeke is az exportnak megfelelő tarifapolitikával a fővároson keresztül javasolt irányítása és ez által a főváros fogyasztó közönségének a tarifaemelésekkel szemben mintegy érzéktelenítése, mert ezáltal az időnkint szükséges tarifaemelések a fogyasztóközönség fájdalmas feljajdulása nélkül, vagyis kisebb emóciókkal lesznek végrehajthatók.

A főváros felé irányuló élelmiszerszállitmányok ilyenén való tarifakedvezménye tehát az a szempont, amelyet ezen az előkelő helyen és e felette kedvező alkalommal az államvasutak szives figyelmébe ajánlani bátor vagyok, azzal a hozzáadással, hogy a magam részéről meg vagyok győződve, hogy ha a főváros közlekedésének e nagyfontosságú érdeke az államvasutak részéről mindig kellő méltánylásra talál, úgy a főváros fogyasztóközönsége az államvasutak intézménye és annak működése iránt a maga részéről is mindig sokkal nagyobb bizalommal és méltánylással lesz, mert az államvasutakban nem a vidéki export rideg fuvarozóját, hanem a fogyasztók érdekeinek méltányos támogatóját is fogja látni. Semmi kétségem aziránt, hogy a fogyasztók e felfogása és kívánsága az államvasutaknál mindig visszhangra fog találni, amint újabban az államvasutak máris ilyen irányban, ilyen szempontok figyelembevételével intézte a tarifaemeléseket, amit a főváros fogyasztó közönségének hálás elismerésével kell megállapítanem és remélem, hogy e kezdeményezés rendszeres kiépítése a rövidesen reorganizált államvasutak részéről csakhamar teljes befejezést nyerend. Hálásan köszönöm szives türelmüket, amellyel előadásomat meghallgatták.

Hatodik nap, 1923. évi június hó 15-én.

Kelety Dénes: Az államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzetéről tartott vázlatos ismertetésem a leghivatottabb szakemberek ajkáról annyi és olyan mélyen járó visszhangot váltott ki és a 12 felszólaló mindegyikének fejtegetése majdnem kivétel nélkül annyi helytálló elvet gondolatot és megoldási módozatokat tár elénk, hogy minden egyes felszólalásra tulajdonképen külön tanulmányban kellene megadni a választ.

A vendéglátó társaság türelmével élnék azonban vissza akkor, ha — amint azt minden egyes felszólamlás külön is igényelné magának — ilyen külön válaszok alakjában kívánnám a felvetett kérdéseket közelebbről megvilágítani. Amikor tehát a zárószó jogán nekem juttatott megtiszteltetést egész súlyában értékelve nem egészen ilyen elvek alapján járok el, teszem ezt abban a meggyőződésben, hogy az alább közlendő adatok számszerű világításából mindegyik illusztris felszólaló ki tudja venni majd a választ a maga nagyértékű fejtegetéseire.

Tolnay és Neumann öméltóságáék által együttesen tett ama helytálló észrevételre, hogy az 1919—20. évtől budget évenként kimutatott deficitek összegezése téves képet nyújt, mert különböző értékű koronák vannak folytatólagosan összeadva, egészen helytálló, csak-hogy addig, amíg minden számadást s így az államvasuti zárszámadást is koronákban kell vezetni, más expediens nem állott rendelkezésre. Analitikailag helyes összegeket csak úgy lehetett volna kapni, ha a korona folytonos és nagymérvű árfolyamhullámozása következtében minden egyes bevételi és kiadási tételt az elkönyvelésének időpontjában pillanatnyilag érvényes korona árfolyam mellett számítottuk volna át arany koronára. Ellenkező esetben egy éven belül, sőt ha hónaponként is állapítanók meg a korona árfolyam átlagát, még egy hónapon belül is ugyanazt a hibát követnők el, ami kifogás tárgyává tétetett, mert akkor is különféle értékű koronák kerülnének összeadásra. De még ez az eljárás sem adna tiszta képet, mert az egyes üzemi anyagok felhasználása és beépítése 3—4 hónappal későbbben történt mint beszerzésük, ez az eltolódás pedig a korona időközben bekövetkezett árkülönbsége miatt megint csak a számadás helyességének rovására

megy. Ebből következik, hogy átlagos korona árfolyamok bevezetése sem adhat valóban helyes képet, hiszen 1919—20. budget év elején, tehát júliusban a korona 16.5 jegyzéssel indult, 1920 februárjában leszállott 1.95-re, és június végén 3.26 volt. Közel tízszeres árváltozással állunk tehát szemben, amelyek mindegyike a maga árfolyamának pillanatában érvényesült a bevételek és kiadások alakulásában. Ha egyéb jobb expediens hiányában az egyes budget évek korona árfolyamának havi átlagából képzett évi középértékét visszük bele a számításba, mindenesetre közelebb jutunk a megelőző előadásomban megadott évi deficitek aranyértékben kifejezett magasságához. Ilyenformán

az 1919/20. évi	729 millió deficit évi	átlagban	5.41 K	mellett	39.4
1920/21. évi	1.06 mlrd-os deficit évi	átlagban	1.98 K	mellett	21.0
1921/22. ..	4.98 ..	.. ..	0.95 ..	..	47.3
míg az 1922/23. ..	9.08 ..	.. ..	0.21 ..	..	19.1

millió arany koronának felel meg.

Ezeket összegezve az államvasutak 4 esztendőös deficitje mindössze 126.8 millió arany korona és rácsafol arra a megállapításra, mint ha a deficitek papír koronában kifejezett emelkedése egyuttal a valószínű deficitek növekedését is jelentené.

Tolnay ömértósága által a forgalomsűrűség kedvező hatásának illusztrálására felhozott amaz adatra, hogy az államvasut a belefektetett tényleges tőkét a békebeli 3 és 4% helyett 1915. évben 5 és fél százalékkal, 1915/16-ban pedig 9 $\frac{2}{3}$ %-kal kamatoztatta, egyrészt a Zelowich ömértósága teoretikus fejtegetéseiből levont ama gyakorlati megállapítást erősíti meg, amely a holt- és haszontéher viszonyának a háboru alatt bekövetkezett kedvezőbb alakulásának a következménye, mert hiszen a hadiforgalom alkotván a forgalom zömét, a teljesen kihasznált 100 tengelyes zárt katonavonatoknál a haszontéhernek a holtteherhez való emelkedése természetszerű. De zavarja a jövedelmezőség idézett képét az is, hogy a katonai szállitmányok leszámolása nem az illető tárgyi években, hanem meglehetősen rendszertelenül történt, ami abból is látható, hogy a 914/15. évi 5.7%-os és a 915/16. évi 9.7%-os jövedelmezéssel szemben a 916/17. évben 4.4%-ot, a 917/18. évben pedig már csak 3.4%-ot tett ki a jövedelmezés, jeléül annak, hogy a hadiszintér mind távolabb került az állam testétől, de igazolásául annak is, hogy az elszámolások körül is eltolódások történtek.

Az átmeneti forgalom visszaszerzésének a jelentőségétől ép úgy át vagyunk hatva, mint Tolnay ömértósága és ez irányban az államvasut már eddig is minden lehetőet elkövetett, de hiszen annyi felszólaló rámutatott arra, hogy a közvetlen forgalmak felvételének milyen nehézséget okoz a háboru által széttepett gazdasági vonatkozások megszűnése és megváltozása, az új határállomások kezdetleges technikai berendezése és a környező államok elszigetelésünkre törő állásfoglalása, viszont a főképen politikai, nem pedig tarifális intézkedéseinkből kifolyólag minket megkerülő külföldi versennyel szemben csak addig mehetünk, amíg a megnyert szállitás rentabilitása nem kerül veszedelembe.

Az autóversenyre csak annyit, hogy az ellenintézkedéseket a gyorsáru, az I. osztályú darabáru és gyűjtőáru díjtételek február havi leszállításával már megtettük. Ugyanakkor a posta szállítási díjak is emeltettek, ami különben nagyobb versenyt támasztott nekünk mint az autó, már csak azért is, mert az autó-szállítás üzemi költségei 800 K-ás benzin és 150.000 koronás gummiárak mellett rendkívül megnövekedtek, de megnövekednek a huzamosabb időn át tartó szállítás esetén az autó-alkatrészek fentartási költségei is. Egyébiránt a közúti versenyen az államvasutnak mindig számolni kellett, mert rövid távolságokra és jó utak mellett olyan előnyöket nyújt, (időmegtakarítás, a háztól és házig szállítás előnye stb.) amelyeket a vasut nem képes nyújtani. A vasúti verseny helyzetét az is megnehezíti, hogy amint azt dr. Koszalka ömértósága is megvilágította, a közúti fuvarozás az általa használt utak fenntartásához semmivel sem járul hozzá, amihez hozzájárul még az is, hogy e szállitmányok a 30%-ot kitevő vasúti adótól is mentesek. A posta versenyével szemben már régen megindítottuk a tárgyalásokat olyan irányban, hogy a postakincstár a vasutnak legalább a szállítás önköltségét fizesse meg, hiszen azokat a vasut eddig jóformán ingyen szállította.

Elvben meg nem támadható megállapítása Tolnay ömértóságának az is, hogy a vasutnak a rigorozitásig menő takarékoságot kell kifejtenie, de hogy a kibontakozásnak e legelső lépése a legegyszerűbb és legnaivabb eljárás lehetne ma, azt gyakorlatilag rettentő nehéz keresztülvinni. Hiszen az én adataim alapján ő maga is helyesen mutatott rá arra, hogy a személyzet helyzetén feltétlenül javítani kell, amelynek ellensúlyozásául annak számát kell a minimálisra csökkenteni és a létszámredukció pragmatikus és formai akadályait el kell háritani. Ez utóbbi küszöbön is van, mert törvényhozási akció van folyamatban a létszámredukció keresztülvitelének biztosítására, amelynek ugyan, amint azt már előző felszólalásomban kifejtettem, a megtakarításoknál a számszerű eredménye elenyészően csekély. Csekély különösen akkor, ha az előbbi felolvasásom óta történeteket számszerűen felsorolom. A június 1-től életbeléptetett 50%-os rendkívüli segélypótlék 1 évi összege kerek

az utazó és mozdonyemélynzet órapénzének ugyancsak	7.326	milliárd
azóta való felemelése	1.105	..
az utazási napidíjak emelése	0.860	..
a tulóra átalányok	0.050	..
s végül a mőhelyi munkások béremelése	0.390	..
összesen tehát:	9.731	milliárd

többszörrel terhelik majd az államvasut háztartását. Hogy ekkora összegeket hogyan és milyen tételeknél lehetne takarékosággal ellensúlyozni, arra nézve igazán tanácstalanul állok.

A rendező pályaudvarok, főtőházak és mőhelyek számának és terjedelmének apasztására irányuló egészen természetesen fel-toluló kérdésre a választ a forgalmi adatok rövid összefoglalása adja meg. A budapesti nagy pályaudvarok átlagos napi (üres és rakott) teherkocsi befutása volt:

Dunapart, Lipótváros, Józsefv. és nyugoti p. u. együtt	Rákos, Rákosrend. és Ferencv. pályaudvarokon
1913-ban 2037 = 100 %	5075 = 100 %
1920-ban 1073 = 52.7%	2397 = 47.2%
1921-ben 1428 = 70.1%	3330 = 65.6%
1922-ben 1556 = 76.3%	3580 = 70.6%
1923 I.—IV. 1892 = 92.8%	4534 = 89.3%

A budapesti pályaudvarok (a főváros területén levő 12 pályaudvar, beleértve Kelenföldet és Rákost) fel- és leadása napi átlagokban és kocsirakományokban:

	Feladás:	Leadás:
1913-ban	1045 = 100 %	2495 = 100 %
1920-ban	498 = 47.6%	1308 = 52.4%
1921-ben	624 = 59.7%	1576 = 63.2%
1922-ben	674 = 64.5%	1750 = 70.1%
1923 I.—IV.	737 = 70.5%	2374 = 95.1%

A fővárosi pályaudvarok helyzetének megítélésére szolgál, hogy míg 1913-ban a keleti és nyugoti pályaudvarra érkezett utasok száma 12.8 millió volt, ez 1919-ben leszállott 9.4 millióra és 1920-ban 10.3, 1921-ben 13.1 és 1922-ben 15.5 millióra emelkedett, tehát kerekén közel 3 millióval nagyobb volt az érkező utasok száma, mint az utolsó békeesztendőben. A Budapestről induló utasok száma 1913-ban 13.1 millió, ez 1919-ben leszállott 9.8 millióra, 1920-ban 10.1, 1921-ben 13.4 és 1922-ben 16.3 millió lett, tehát több mint 3 millióval haladta meg az utolsó békeesztendő utas számát.

A fővárosi viszonylatokról áttérve az egész ország forgalmának alakulására, csonka Magyarország területén az összes hálózatunk 38.6%-a maradt. Az 1913. évben a békeforgalom *vonatkilométer* teljesítményéből a csonka hálózatra esett a személyforgalomnál 45.7%, a teherforgalomnál 43.1%.

A csonka hálózatra 1913-ban esett forgalmi teljesítményeknek alábbi százalékait értük eddig el:

a proletárdiktatura alatt	14 %
a román kivonulás után	9.2%
1920. évi átlag	21.8%
1921. „ „	34.4%
1922. „ „	55.2%
1923. I.—IV. átlag	57.6%
1923. VI. 1. átlag	64.0%
A teherforgalmi vonatkilométerekben:	
1919. évi átlag	26.6%
1920. „ „	35.0%
1921. „ „	44.8%
1922. „ „	55.7%
1923. I.—IV. átlag	57.3%
Az elegytonna kilométerekben:	

1919. évi átlag	24.4%
1920. „ „	33.4%
1921. „ „	49.4%
1922. „ „	60.3%
1923. I.—III. átlag	62.8%

Az áruforgalomban a feladás a trianoni Magyarországra csonka hálózatára eső béketeljesítmenyt 100%-nak véve az 1920. évi átlag szerint	42.9%
1921. évi átlag szerint	67.3%
1922. „ „ „	81.4%
1923. I.—III. átlag szerint	80.0%

Feladás és átmenet

az 1920. évi átlag szerint	41.6%
1921. „ „ „	64.4%
1922. „ „ „	84.6%
1923. I.—III. átlag szerint	87.3%

az önkezelési áruk mennyisége viszonyítva az összeforgalomhoz:

1913-ban	15.5% volt
amellyel szemben 1920-ban	15.9%
1921-ben	14.0%
1922-ben	13.9%
1923. I.—IV.-ben	10.6%-ra

csökkent, jeléül annak, hogy az önkezelési áruk gazdaságos szállítása tekintetében a lehetőség határán belül minden megtörtént.

Ezek a forgalmi adatok arra mutatnak, hogy miután az államasutak személy- és rendezőpályaudvarai a béke utolsó éveiben már régen szűkeknek bizonyultak, különösen a rendezőpályaudvaroknak Zelovich ömértósága által is hangsúlyozott kedvezőtlen és elavult berendezése miatt, ezeknél a létesítményeknél a forgalom mai alakulata mellett megtakarítás, egyes létesítmények felhagyása, összevonása, vagy megszükitése nem vihető keresztül, sőt miután a forgalmi viszonyok az országban sok tekintetben érezhetően súlyosbodtak a békéhez képest, nemcsak fel nem hagyhatunk egy rendezőpályaudvart sem, hanem égető szükség van Budapesten egy új, immár nem északi, de a déli és délkeleti forgalmakat felölelő új rendező pályaudvarra, a vidéki rendezőket pedig javítani és teljesítőképességüket fokozni kell. Hiszen megcsonkítottatásunk előtt nagy távolságu viszonylatokban közvetlen zárt tehervonatok közlekedtek, így Ujászolna és Pozsony irányában, a délvidékről és Erdélyből Budapestre és azon át. Ezeket a vonatokat a budapesti állomásokon alig kellett megbontani, legfeljebb kiegészítették. Az elegyenek kialakult útja volt; a Temesvár irányából jövő zárt vonatok Rákosrendezőn csak kiegészítést kaptak, és közvetlenül gurultak Érsekújváron át Zsolnára vagy Marcheggre és viszont; Erdélyből külön zárt vonattal jött naponta a Bruckon átfutó elegy, a zimonyi vonalról a napi külön zárt gyorsáru vonat mellett több élő

vonat is közlekedett. A háború kimenetele és a minden okszerűséget felborító trianoni béke folytán most minden megváltozott, mert még esonka Magyarország belföldi elegyének sincs meg a kialakult utja. A budapesti állomások tarifájának egységesítése és a közúti fuvarozás megdrágulása folytán mindenki arra a budapesti állomásra adja fel a küldeményeit, ahonnan a feladás az illetőnek a legközelebb esik. Minden vonat új rendezésre szorul, az átmenő elegy több apró határ-állomás forgalmából adódik össze. Messze estünk attól, hogy a forgalomban a közvetlen elegy képzést rendszeresíteni lehetne. Az elegyrendezési rendszert nehezíti a vidéki pályaudvarok csekély teljesítő képessége és innen van, hogy különösen a budapesti állomásokon több elegyrendezési munka merül fel, mint a békében, mert sok elszakított rendezőpályaudvar elvesztése folytán, mint Nagyvárad, Csap, Szatmárnémeti, Piski, Arad, Szabadka, Bruck, Marchegg stb. ezeknek az erre berendezett rendezőknek szerepét a határon belül eső, de ilyen feladatok teljesítésére be nem rendezett kisebb állomásoknak kellett átvenni.

Amikor tehát ezeknek a berendezéseknek a békeévek imént kimutatott közel 90%-os teljesítményeit kell lebonyolítani, e téren megtakarításokat eszközölni lehetetlen.

Csak tévedések elkerülése végett emlitem itt újból meg azt, hogy az államvasutakba fektetett tőke kamatszükségletének a fedezésére az államvasuti budgetbe ezuttal először beállított kerek 6 milliárdnyi kiadás nem a 19.000 kilométernyi s ebből 8700 km.-nyi államvasuti vonal befektetési költségeinek kamatterhét jelenti, hanem ez már a megmaradt esonka ország államvasuti hálózatának befektetési költségeire van redukálva.

A m. kir. államvasutakba befektetett tőke értéke arany koronában ugyanis az 1918. évi november hó 1-én fenállott állapot szerint a jóvátételi bizottság részére szolgáltatott adatok szerint

1. *Építmények:*

a) elszakított vonalak	1.953.933.500 K
b) magyarországi vonalak	986.228.000 „
	2.940.161.500 K

2. *Leltári felszerelés és anyag:*

a) elszakított vonalak	65.037.700 K
b) magyarországi vonalak	72.272.000 „
	137.309.700 K

3. *Forgalmi eszközök:*

a) elszakított vonalak	520.196.200 K
b) magyarországi vonalak	352.984.000 „
	873.180.000 K

Csonka-Magyarországon megmaradt vonalak tőkeértéke aranykoronába kifejezve 1923 március 31-én volt:

1. *Építmények:*

a) 1918 nov. hó 1-ig	986,228.000 K
b) 1918 nov. 1-től 1919 június 30-ig	10,552.000 „
c) 1919/20. számadási évben	1,663.600 „
d) 1920/21. „ „	1,643.800 „
e) 1921/22. „ „	977.900 „
f) 1922. jul. 1-től 1923. dec. 31-ig	338.800 „
	1.001,404.100 K

2. *Leltári felszerelés és anyag:*

a) 1918 november hó 1-ig	72,272.000 K
b) 1918 nov. 1-től 1919 jun. 30-ig	1,530.800 „
c) 1919/20. számadási évben	430.100 „
d) 1920/21. „ „	123.300 „
e) 1921—1922-ig	40.100 „
f) 1922 jul. 1-től 1923 márc. 31-ig	28.700 „
	73,564.800 K

3. *Forgalmi eszközök:*

a) 1918 november hó 1-én	352,984.000 K
b) 1918 nov. 1-től 1923 márc. 31-ig	67,998.100 „
	420,982.100 K
	73,564.800 „
	1.001,404.100 „
	1.495,951.900 K

vagyis kereken 1.5 milliárd.

Az államvasuti tőke ma még számadásilag az egész békebeli államvasutat illetően van nyilvántartásban természetesen arany koronában, az elvett vonalak tőkeértékének leírása csak akkor történhetik majd meg, ha a jóvátételi bizottság arra vonatkozó döntését már meghozta.

A Neumann ömértósága által e részben felhozott az az észrevétel, hogy e kölcsönök sokszoros konverzió eredményei, amelyeknek nyereségei sok oly vasutba vannak befektetve, amelyek ma nem tartoznak a Máv. hálózatába, meg kell jegyezni, hogy e konverziók eredménye rendszerint a kamat leszállításában jelentkezett s ennek következtében a kamat leszállítás arányában növekedett a tőke. Konverzionális nyereségek tehát nem igen voltak.

A műhelyi szolgálat terjedelmének apasztása kérdésében a kipróbált szakértő avatott szemével tapintott Tolnay ömértósága a kérdés lényegére. Tény az, hogy itt a Fenyő igazgató ur és Urbanovich ömértósága által is érintett hipetrofiának bizonyos mértékét nem lehet tagadni.

A régi Magyarországon 16 önálló műhely, 6 alműhely, 124 fiók-műhely és 163 fűtőház volt, amelyből csonka Magyarországon megmaradt 9 önálló műhely, 53 fiók-műhely és 63 fűtőház, cirka 13.000

munkással s ez kétségkívül meghaladja azt a szükségletet, amely normális viszonyok között a megmaradt forgalmi eszközeink javítására elégséges volna.

Maradt ugyanis mindössze:

1343	I.-rangu mozdony
676	II. „ „
7	III. „ „

összesen 2026 mozdony; amelyek közül selejtezendő 135 drb és kölesön van adva 57 drb. A javítási állag 1923 június 16-án 416 mozdony, üzemképes mozdonyaink száma tehát 1418.

E mozdonyok június 16-iki teljesítménye:

személyvonat	53.000 klm.
tehervonat	35.885 „
tolatás vonat	19.420 „
előfogat. tolo. üres	4.147 „
hideg	969 „
összes mozdony klm.	113.421 klm.
összvonat kilométer jun. 16-án	88.885
100 elegytonna kilométer	302.209
napi szénfogyasztás	4.080 tonna
100 elegytonna szénfogyasztása	13.5 kgr.
vonalkilométerenként	45.8 „
mozdonykilométerenként	36.0 „

A kocsipark áll:

Személykocsi	2493, javítási állag	452, ebből selejtes	109, üzemképes	2041 drb
kalauzkocsi	1022, javítási állag	303, ebből selejtes	27, üzemképes	719 drb
teherkocsi	34006, javítási állag	5270, ebből selejtes	373, üzemképes	28736 drb
Összesen:	37521, javítási állag	6025, ebből selejtes	509, üzemképes	31496 drb

Ilyen forgalmi park javítását és fentartását végezték a műhelyeink.

Két okból nem nyultunk eddig hozzá a műhelyi szolgálat leépítéséhez. Az egyik és a legfontosabb ok az volt, hogy minden eszközzel és minden áron forgalomképesévé kellett tenni azt a szomorú maradványt a mozdonyoknak és kocsiknak, amelyet a területcsökkentés és az oláh kifosztás számunkra meghagyott, s hogy a műhelyek e tekintetben derekasan megfeleltek a velük szemben támasztott követelményeknek, azt egy pár számadat igazolja a legtalálóbban, 1919 novemberében a mozdonyjavítási állag 78.2% volt, ma 23.3%, a háború előtt 15.18% volt: a személykocsi javítási állag 1919 novemberben 70% volt, ma 17.9% a békében pedig 12% körül mozgott; a teherkocsi javítási állag 1919 novemberben 30%-ról máig 12%-ra apadt, a békebeli 3.4%-kal szemben, de hozzá kell itt tennem, hogy egészen más méretű javításokra volt szükség ezeknél a forgalmi eszközöknél, mint a békében, miután a mozdonyaink és személykocsijaink legjobb és legújabb típusai esték áldozatul a fosztogatásnak.

A Neumann ömértósága által kívánt munkateljesítmény növe-

lése céljából még 1919. évi őszén visszatértünk nagy nehézségek köze-
pette, de mégis sikerrel, a műhelyek akkordmunkájára, s hogy a munka
gazdaságossága is mindjárt itt megítélhető legyen, a javítási költsége-
ket illetőleg közölhetem, hogy egy mozdony főjavítása ma a békebelinek
886-szorosa, egy mozdony fővizsgálata annak 978-szo-rosa, a
teherkocsi fővizsgálata a békebelinek 949-szerese, a személy-
kocsik fővizsgálata pedig a szerint, amint fényezés nélkül vagy fénye-
zéssel készül 886 és 982-szeres között ingadozik. Megállapítható tehát,
hogy a javítási költségek nemesak közel felével maradnak a vasuti
üzemi anyagok átlagos drágulásán alul, hanem az aranyparitást sem
érik el, amit ilyen anyagdrágulással szemben a munkabéreknél már
közölt drágulási index ellensúlyoz.

A második ok amiért a műhelyek leépítésének kérdésétől el kel-
lett tekinteni abban leli magyarázatát, hogy az államvasutak 1920-ban
ezuttal először léptek a vállalkozás terére és éppen a műhelyi munká-
sok foglalkoztatásának folytonosságát biztosítandó, a magángyárakkal
karöltve bér munkát indítottak meg s először 400 mozdony, 2000 teher-
kocsi és 500 személykocsi javítására kötöttek szerződést a Jugoszláv
állammal, amelyből az államvasutakra ezen munkának mintegy 50%-a
esik. Ennek a múlt év elején történt lebonyolítása után újból szerződést
kötöttünk, a Jugoszláv állammal 200 szabványos nyomszélességű, 100
keskenyvágányu mozdony, 2000 teher és 500 személykocsi javítására,
amely munkák még folyamatban vannak s nemesak munkával látják el
műhelyeinket, de pontos fizetés esetén, több mint 3 milliárd koronáról
lévén szó, kereseti lehetőséget is nyújt az államvasut számára. Csak,
ha további bér munkák megszerzésére irányuló kísérleteink megheiusul-
nának, akkor lesz ok és szükség a műhelyi szolgálat leépítésére, amely-
nek a programja egyébiránt már közel áll a befejezéshez.

Neumann Károly tisztelt barátom nagyértékű felsorolásából csak
egy-két pontra terjeszkedem ki, hiszen egész felszólalásának tenorjá-
ból, mint vasuti embernek az államvasutak iránt táplált amyi szeretet
sugárzott ki, hogy jóformán csak alátámasztotta és levonta a követ-
keztetéseket azokból az adatokból, amelyekkel a helyzet tiszta képét
megrajzolni iparkodtam, hogy abból mindenki a saját megfontolása
szerint vonja le a következtetéseket.

A dr. Kovács Norbert ipari munkabérekről szóló általa hivatko-
zott összehasonlító statisztika a mienktől lényegesen eltérő adataira
nézve a legfontosabb volna tudni azt, hogy azok mely időpontra vo-
natkoznak, mert az általam közölt adatok az államvasuti munkások
május havi helyzetét tüntette fel. Annál feltűnőbb az eltérés, mert
hiszen az államvasutak egy miniszterközi határozatból kifolyólag saját
munkabéreiket nagyban — egészben a magániparban foglalkoztatott
munkások munkabéreivel tartoznak egy magasságon tartani. A gép-
iparban 1914 első feléhez képest átlagban kimutatott 237-szeres emel-
kedés ez az általam számított 458-szoros munkabéremelkedés között
való nagy különbség felderítésre szorul, de ragaszkodnom kell az álta-
lam megadott átlag helyességéhez, mert azt a munkabérekre kiadott
végösszegnek a munkások számával való elosztása útján nyertem.
Ebben a természetben való ellátás költsége is befoglaltatik s így a

természetbeni járandóság értéke csak integráns alkotó része lévén a pénzárandóságoknak ezek végösszege az, amely a magániparban foglalkoztatott munkások bérezésével egyezik meg.

Ami már most a személyzeti és dologi kiadások arányának helyesbitésére vonatkozó megjegyzést illeti, volt szerencsém közölni, hogy a májusi állapot szerint a személyzeti összköltség 25.3. a munkásságé 17.9 milliárdot, összesen tehát 43.2 milliárdot tett ki, az anyagszámlára pedig a májusi árak mellett 53.8 milliárdot kellett előirányozni; az arány tehát a személyzeti és dologi kiadások között 60%. Ha a nyugdíjasok 13.4 milliárdnyi szertelen költségét a személyzeti kiadásokhoz adjuk hozzá, akkor már 95%-ot kapunk.

Neumann öméltósága által nélkülözött különféle statisztikai adatok egyrészét már az előzőkben volt szerencsém közölni. Az egész anyag részletezése csak azon időre vonatkozólag van készen, ameddig a zárszámadások is elkészültek. Az 1921—22, valamint a folyó számadási évre ezen adatok összeállítása most van munkában. Az összes statisztikai anyag közzététele a háboruban katonai szempontok miatt, azóta pedig azért maradt el, mert az államvasut évi jelentésének kinyomtatása ma óriási költséget okozna; mindazonáltal kilátásba vettük, hogy a zárszámadások elkészülte után a háboru egész időszakára vonatkozólag a statisztikai anyag legalább lényeges kivonatában közzététessék. De már most is kiegészítem az eddig közölteken felül az általa kívánt adatokat azzal, hogy pl. a fajlagos szénfogyasztás, vagyis 100 elegytonnának 1 km.-re való vontatásához szükséges szén mennyisége:

1913. évben átlag	12 kg. volt
a háboru folyamán e szám felszökött	20—24 kg.-ra
1920. évben átlag	20.8 „
1921. „ „	17.3 „
1922. nyarán átlag	14.5 „
s a legutolsó év átlagában	15.94 kg.

A szénfogyasztásnak ily alakulását egyenesen kedvezőnek kell mondani, mert hiszen 1913-ban kerek 3 millió tonna hazai szénre több, mint 1 millió tonna jó minőségű külföldi szén esett, 1917-re pedig 3 millió tonna hazai szénre már 2.8 millió külföldi szabvány tonna szén esett. Amíg tehát a békében több mint egyharmada a fogyasztott szénnek fekete importszén volt, addig a folyó évre előirányzott 1.6 millió tonna fogyasztásnak még egytizedét sem fogja elérni a külföldről behozható kőszén s ennek ellenére a szénszámlánk az árak mai alakulása mellett a 30 milliárd koronát is meg fogja haladni.

Nagy és mindig növekedő jelentősége van tehát a fajlagos szénfogyasztás lehető apasztásának, mert pl. csak az 1922. naptári évben, mozdonyaink fokozatos javítása, a személyzet ellenőrzése, a szénátvétel megszigorítása és a szenek lehetőségig okszerű keverése révén az 1921. évhez képest 600 millió korona tüzelő költséget sikerült megtakarítani. A folyó évre e számítás még nem zárható le, de már egy fél százalék megtakarítás is minimálisan 100 millió korona kiadás csökkenést jelent. E téren elértük körülbelül az elérhetőt, mert

a fajlagos szénfogyasztás további leszoritása attól függ, képesek leszünk-e nagyobb mennyiségű magas tüzelő értékű szénfajokat beszerezni, hogy a keverés által a hazai szeneket használhatóbbá tegyük. Ez pedig megint pénzügyi helyzetünktől függ.

Az 1913. évben mozdonykilométerenként átlagosan a szabványolaj-fogyasztás 20 gramm volt, a háború, az azt követő összeomlás és a bolsevizmus végén ez 43.6 grammra szökött föl. A folyó év első három havának átlaga 29 gr. olajfogyasztást mutat. A további megtakarítás az anyagban itt is attól függ, képesek leszünk-e a jóminőségű olajok beszerzéséhez szükséges összegeket előteremteni.

A mozdonykilométer hasznos teljesítmény volt

1913. évben	79.8%
1920. „	68.7%
1921. „	70.8%
1922. „	75.6%

1923. évben pedig kilátás van arra, hogy még jobban meg fogjuk közelíteni a békebeli teljesítmény percentuációját.

Az áruval rakott teherkocsik átlagos kihasználása

1913-ban	9.45 tonna volt
1920-ban	10.29 „ „
1921-ben	10.62 „ „
1922-ben	10.85 „ „
1923 I.—IV.	11.16 „ „

A kocsikihasználás tekintetében tehát még a békebeli állapotokkal szemben is valamivel sikerült javítani a helyzetet. A teherkocsik fordulója 1913-ban átlag 6, 1914-ben átlag 9.4 nap volt; ezzel szemben 1919. augusztus havában a forduló napok száma 62.4-re emelkedett, amelyet ez év végére 27.7 napra csökkentettük.

A forduló napok számát

1920 januárban	26.3-ról
1920 decemberig	16.5-re
1921 januárban	14.8-ról
1921 decemberig	11.1-re
1922 januárban	11.0 napról
1922 decemberig	10.2 napra

sikerült leszorítani, miközben ugyanez év május—november szakában a kocsiforduló már köreken csak 8.3 napot vett igénybe jeléül annak, hogy a kocsikihasználás terén is elkövettük a lehető és megközelítettük a békebeli állapotokat, persze rontja a képet, hogy az országunk területe is eközben egyharmadára zsugorodott össze.

A Neumann ömértósága által kívánt egyéb adatok helyett az önköltségeink alakulásáról lesznek bátor részben leszámolt eredmények alapján, részben pedig a mai anyagár és bérviszonyok figyelembevételével számított eredményeket közölni.

Zelovich ömértósága eléggé kidomborította az önköltségek alakulásának fontosságát, mert hiszen ebben a számban jelentkezik a

kocsiintézés, az állomási és műhelyi szolgálat, a vontatás, pályafenntartás és belső adminisztráció minden gondja és fáradsága, amelyet a vasut legkisebb és legmagasabb funkcionáriusának összetett munkája az üzemgazdaságosság terén elérni képes. Előrebocsátom, hogy a közlendő adatokban a tőkekamat szolgáltatása nem foglaltatik bent, (az alábbi táblázatban a kövérrel szedett számok a kamatoztatást is magukban foglalják), mert hiszen a békeévekben, sőt egészen 1921-ig ez a tétel nem az államvasutak budgetjét terhelte.

1913-ban a fizető teheráru tonnakilométer szállítási önköltsége 3.16, az utaskilométeré 3.14 arany fillér volt. 1920 július—decemberi második felében a tonnakilométer költsége 137.04 **156.96**, az utaskilométeré 46.61 **53.55** fillérre emelkedett és most rendre

1921 második felében a tonnakm.	231.26.	utaskm.	118.50 fill.
	242.09,	..	124.46 ..
1922 első ..	314.51.	..	184.20 ..
	367.72,	..	215.51 ..
1922 július 30-án ..	480.49.	..	246.21 ..
	492.12,	..	252.17 ..
1922 december 5-én ..	1004.86.	..	588.52 ..
	1103.23	..	644.76 ..
1923 március 21-én ..	1774.75	..	1039.42 ..
1923 június 1-én ..	3718.95.	..	2178.09 ..

Ezek szerint tehát 1913-hoz képest a fizető tonnakilométerek önköltsége a békebelinek 1186-szorosára, az utaskilométeré pedig annak 700-szorosára emelkedett. Amikor tehát az anyagdrágulás 1776-szoros, a személyzeti költség pedig 263+458-nak a fele = átlagosan 360-szoros, vagyis miután a személyzeti költség és az anyagkiadás közel egyenlően egyenkint 50 milliárdot fog felemészteni, a drágulás arányszáma ezekből az adatokból 1068-szorosra adódik, amely nagyon megfelel a tonnakilometrikus 1186-szoros és az utaskilométerre eső 706-szoros drágulás kombinált átlagának, miután a bevételeinknek kereken több mint kétharmada esik az áruszállításra és egyharmadánál kevesebb a személyszállításra. Ha már most az önköltségeink emelkedésének ezt az ijesztően nagy számait a számítás időpontjában fenálló korona jegyzés figyelembevételével a békebeli aranykoronára redukáljuk, a következő jellegzetes költségalakulások jelentkeznek. (Az alábbi kimutatásban kövérrel szedett számok a kamatoztatást is magukban foglalják.) A békebeli 3.16 fill. tonnakilometrikus és 3.14 fill. utaskilométeres költség aranyra átszámítva rendre

K 2.20	1920 második felében a tonnakm.	3.01.	az utaskm.	1.03 fill.
		3.45,	..	1.18 ..
K 1.21	1921 második felében a tonnakm.	2.80.	az utaskm.	1.43 ..
		2.94,	..	1.51 ..
K 0.71	1922 első felében a tonnakm.	2.23.	az utaskm.	1.31 ...
		2.61,	..	1.53 ..
K 0.46	1922 július 30-án tonnakm.	2.21.	..	1.13 ..
		2.26,	..	1.16 ..

K 022	1923 decemberben tonnakm.	2.21,	„	1.29	..
		2.43,	„	1.43	..
K 0.17	1923 márciusban tonnakm.	3.02,	„	1.77	..
		3.33,	„	1.95	..
K 0.10	1923 június 1. tonnakm.	3.72,	„	2.18	..
		3.90,	„	2.18	..

Ezekből az aranyparitásra átszámított önköltségekből az derül ki, hogy a békebeli 3.16 arany filléres *tonnakilometrikus önköltséggel* szemben 1922 július 30-án ez csak 2.21 arany fillér volt. Itt kezdődik azután az emelkedés a békebeli önköltségek fölé egészen a mai 3.72 fillérig, annak a köztudomásu jelenségnek számszerű bizonyítékaul, hogy a mult év második felének végén kezdődött meg az anyagárak és élelmicikkek árainak szertelen növekedése, amely még most is tart s ettől az időponttól maradozott el mindjobban a személyzet javadalmasága a legszükebbre szabott életszínvonal mögött.

Még sajtóságosabb képet nyújt az *utaskilométer* önköltségeinek alakulása ott, ahol a békebeli 3.14 fillérről 1922 július 30-ra 1.13-ra sikerült azt leszorítani s máig is csak 2.18 arany fillérre emelkedett. E jelenségnek magyarázata az, hogy amikor az utaskilométer önköltsége a legalacsonyabb volt, tehát 1920 júliusában, igen csekélyszámú személyvonat közlekedett s azok is roskadásig megtelten közlekedtek. Miután továbbá a személyvonat kilométerek napi száma ma is csak 57.6%-a a békében ezen a területen közlekedett személyvonatoknak, e vonatok kihasználása sokkal erősebb, mint a békében volt, amivel együtt jár, hogy megszűnt az utazás kényelme s az egy szakaszban egy utasrendszer is a multaké már.

Amikor tehát a tonnakilometrikus önköltség aranyra átszámítva annyira kedvezőtlen körülmények között mint ma csak 13%-kal emelkedett, az utaskilométer önköltsége pedig 52%-kal csökkent, azt hiszem, hogy a takarékoság hiányával a vasut háztartását rándolni alig lehet.

Neumann öméltósága fejtegetéseiben az államvasutak elidegenítése vagy bérbeadása tekintetében már felsorakoztatta azokat az érveket, amelyek ilyen eszme megvalósítása ellen szólnak, s egyebekben Jókay-Szilágyi urat kivéve valamennyi felszólaló az államvasuti rendszer több-kevesebb változtatással való fentartása mellett foglalt állást.

A magam részéről tehát azt a kérdést bővebben tárgyalni nem kívánom, az elidegenítés vagy bérbeadás gondolatával foglalkozóknak figyelmébe ajánlom azonban azt a majdnem megoldhatatlan kérdést: mi történjék az esetre a helyiérdekü vasutak 4300 km.-nyi hálózatával? A Máv.-tól elszakítva meg nem élhetnek, velünk együtt pedig, ha annak számtalan jogi és törvényes akadálya el is háríthatnék, nem igen fog akadni olyan pénzeszoport, amely ilyen veszteséges üzletre vállalkoznék.

Egyébiránt meg lehet állapítani azt, hogy amint az államvasutakról leveszik azokat a terheket, amelyek viselésére okszerűen nem kötelezhetők és a tarifákat összhangba hozzák az államvasuti háztartás

drágulásával, ép úgy meg fog tudni élni a jövőben is, mint a múltban, ha egyszer a szertelenül felzavart közgazdasági viszonyok valamelyes nyugvópontra jutnak. Hogy egyébiránt a magánvasuti kezelés egymagában semmiféle garanciát nem nyújt a vasuti vállalkozások rentabilitása szempontjából, elég rámutatni arra, hogy a francia vasutak 48.579 km. hosszú hálózatából mindössze 9000 km. az államvasut; ez a vasuti hálózat pedig 1920 évben a győztes országban a mi megese-
nitott és megtépett állapotunknál sokkal kedvezőbb viszonyok között kerek 3 milliárd frank deficitet produkált annak a jeléül, hogy a társasági vezetés egymagában nem mentesíti a vasutakat a közgazdaság megzavart rendjének káros hatása alól.

A Neumann ömértósága által a tarifák relativ és abszolút magasságának megvilágítására felhozott példák számadatai a mi számításainkkal nem egyeznek meg, de ez nem olyan döntő fontosságú, hogy ezzel bővebben foglalkoznom kellene. Már az a megállapítás, mintha én azt mondtam volna, hogy a tarifák és azok közgazdasági hatása között az összefüggés megszűnt volna, csak félreértésen alapulhat, mert én azt mondtam, hogy az áralakulás, az aranyprítás és a menetdíjak, illetve árudijtételek között az összetartozandóságot, a harmóniát ma már megtalálni nem lehet. Más helyen pedig azt, hogy egészen más tényezők irányítják és dominálják a drágulás folyamtaát, mint maga a díjszabás. Ennek a tételnek a helyességét legyen szabad egy pár példával illusztrálni.

A Békéscsabáról Budapestre élő állapotban szállított marhahus egy-egy kg.-jára 22—24 K, a sertéshus kg.-jára 27—30 K szállítási költség esik, holott 1 kg. hus ára most már a 3000 K-t is meghaladja. Az 1400 K-ás cukor 1 kg.-jára kb. 40 K fuvardij esik, beleszámítva az összes szükséges gyártási anyagok fuvardiját is. A tej 1 literjére 150 km.-re való szállításnál kannákban 9.6 K, tartánykocsiban 6.3 K fuvardij esik, holott az ára 212 K. Budapestre még külön kedvezmény is van, melynek alapján a fuvardij csak 6.90, illetve tartánykocsikban 5.04 K. Mig tehát a tej fuvardija a legutóbbi tarifaemelés alkalmával Budapestre való szállítás esetében csak a 2.08, illetve 1.9 koronával lett magasabb, addig a tej ára április óta literenként 112 K-ról 212 K-ra emelkedett. A Budapestre rendelt tojás fuvardija 200 km.-ről ma gyorsárúként szállítva drb-ként 2.85 K, darabárúként 1.32 K; az ára pedig április óta 34 K-ról 75 K-ra szökött fel.

Bátor vagyok felvetni a kérdést, van-e valaki itt, aki azt hiszi, hogyha az itt felsorolt árucikkeket a vasut ingyen szállítaná fel, a tarifára eső pár korona ármérséklés a fogyasztók javára érvényesülne-e?

Igazolva van tehát, hogy miután a tarifa általában véve csak egy kis tört részét alkotja az árucikkek árának, a tarifa maga az árképző tényezők közül valóban az utolsó helyre szorult s amikor a drágaság főokozójául a vasuti díjszabások emelését tolják előtérbe, ez jogosult indokolásul nem szolgálhat.

Ama felvetett kérdésre, hogy nem kellene-e azzal foglalkozni, hogy az egész árudíjszabás terén, vagy legalább a drágább osztályokban megszüntessük a csökkenő egységtételen alapuló díjszabási rend-

szert (Staffelsystem) és egységes skálát léptessünk életbe, tekintettel arra, hogy a szállítási távolságok a határok megszükitése folytán beljebb szorultak, Neumann ömértósága úgy véli, hogy ez esetben a rövid távolságnál lejjebb kellene menni a mai tételeknél, az átlag távolságnál általában megtartani annak mai magasságát és a nagyobb távolságnál a díjtételeket a mai díjtételek magassága fölé kellene emelni. Nagyfotossági kérdés ez, eldöntése igen nagy óvatosságot követel. Mert hiszen nyilvánvaló, hogy az övrendszer megszüntetése a fővárostól távol eső ipari és mezőgazdasági üzemek versenyképességét — mindig normális viszonyokat véve alapul — igen kedvezőtlenül befolyásolná, mert hiszen éppen ellenkezőleg a kis távolság aránylag nagyobb megterhelést bír el, mint a nagy távolság, mert a kis távolság magasabb díjszabása végeredményben mindig jóval kisebb kiadást jelent, mint a nagy távolságu szállitmányoké. Nagyon sok tömegcikk is, mint pl. a burgonya az ország északkeleti, keleti határaitól kerül a fővárosba. Végül az övrendszer elejtése hátrányosan befolyásolná az átmeneti forgalomnak megszerzésére irányuló fáradozásainkat, amelynek fontosságára már Tolnay ömértósága is igen helyesen rámutatott. Ha pl. a mai díjszabásunk alapján az övrendszer elejtése mellett egységes alapon képeznék a díjtételeket, akkor a Kötegyán—Hegyeshalom viszonylatban a mai díjtételek rendes gyorsárúnál 1292 koronával mérsékelt gyorsárúnál 781, első darabárúnál 759, második darabárúnál 449, terjedelmes árunál 864, A. o. 310, B. o. 164, C. o. és 2 külön 125, első külön díjszabás 445, első kivételes 73, 2 kivételes 20, a 3 kivételes A) 811, a B) 543 K-val drágulna meg, amely nagyban egészben 14—15% külön tarifaemelésnek felelne meg.

Hogy az övrendszernek egyébiránt tagadhatatlanul van létjogosultsága, arra a legjobb bizonyíték, hogy igen sok államban a vasutak tarifái ezen az elven épültek fel. S itt csak az osztrák, cseh-szlovák, jugoszláv, román, lengyel és svájci vasutakat említem, sőt maguk a németek is nem oly rég általánosan erre a rendszerre tértek át, anélkül, hogy vasuti hálózatuk kiterjedésében mélyrehatóbb változás állott volna be. A rendszer mindenesetre beható tanulmányozást követel s annyira mindenesetre el kell mennünk, hogy az egyes övek jelenlegi tagozódásának módosításával komolyan foglalkozzunk. A 400 km.-es övet tavaly máris elejtettük s jelenleg csak három zóna van a teherforgalomban, t. i. 1—100 km., 101—200 km. és 200 km.-en túl. Hogy itt tovább kell-e és lehet-e menni, ahhoz még további számításokra van szükség.

Az akvizitőr rendszerre felvetett eszme elvileg nagyon tetszetős és bizonyos formában már a múltban történtek kísérletek a rendszer bevezetésére, amennyiben egyes megbizottaink nagyobb mennyiségű áru összehozása esetén bizonyos refakciákat élveztek, melynek egy részét a feleknek átengedték, hogy azokat a vasuti szállítás igénybevételére ösztönözzék. Az eredmény azonban igen csekély volt s azt az áldozatot sem érte meg, amit a refakciák a vasutra nézve jelentettek. A vasut ugyanis szabályosan közzétett tarifákkal dolgozik, melyekből csak bizonyos szigorúan meghatározott formák között adhat kedvezményt. Másképp áll a hajózás dolga. Ennek ügynöke felhatalmazással

bir bizonyos szállitmányokra nézve a hivatalos tételeknél olcsóbb fuvardíjat felajánlani, s megegyezés esetén egy egyszerű kötlevével az üzletet 24 óra alatt nyélbe ütük. Minden egyes nagyobb szállitmány az ügynök és szállító közt alku tárgyát képezi, sőt egyes hajóvállalatok ügynökei egymásra is licitálhatnak.

A vasut ettől az eljárástól el van ütve, ha pedig az ügynök vagy akvizitőr a félnek semmielőnyt nem nyujthat, akkor az intézmény sem vezethet eredményre.

Fenyő Miksa a Gyáriparosok Orsz. Szövetségének érdemes igazgatója felszólalásában olyan kijelentések cáfolatával is foglalkozik, amiket én nem tettem meg. Nevezetesen sehol sem mondtam azt, hogy a vasutigazgatást a kereskedelmi és pénzügyminisztertől függetleníteni kívánám, hanem azt mondtam, hogy a legélesebb ellenőrzés is szükséges és kívánatos, de úgy, hogy a vasutüzem folytonosságának megzavarása nélkül valóban az üzemi jelleg kidomborításának szolgálatában álljon. Ami már most az általa és Balkányi Kálmán, az Orsz. Magyar Kereskedelmi Egyesülés tisztelt igazgatója által külön-külön propagált azon eszme érvényesítését illeti, hogy a parlament néhány tagjából és szakértőkből álló vegyes bizottság küldessék ki, mely az államvasutak egész gesztióját és mindazon kérdéseket, melyek a jelen vita során felvetődtek, vizsgálat alá vegye, a válaszadás természetesen nem engem illet, mert hiszen nyilvánvaló, hogy a vasutaknak van parlamenti képviselője a kereskedelmi miniszter ur személyében. Hogy alkotmányjogi szempontból ezt a felelősséget megkivánja-e osztani egy ilyen bizottsággal, az tisztán a kormány elhatározásától függ.

Ezt nem tekintve nem látom eléggé körülírva a javaslatokban azt, hogy ez a bizottság konzultatív vagy felülvizsgálati, sőt exekutív hatáskört kíván-e magának biztosítani, de bármelyike álljon is a három esetnek, csak kétféle megoldás képzelhető el. Ha ez a bizottság az államvasutak igazgatóságától függetlenül kívánná azokat az adatokat beszerezni, amelyek helyes következtetések levonására azután alkalmasak lehetnek, akkor egészen nyilvánvaló, hogy bármilyen szakemberekből is álltassék az össze, évekre menő tanulmányokra lesz szüksége ahhoz, hogy a bonyolult viszonyokkal és az ügyeket intéző emberekkel személy szerint megismerkedve, az említett adatokat egész részletességgel megszerezhesse.

Azt hiszem a felszólalók intencióit sem szolgálja az, hogy sürgős megoldást követelő kérdésekben egyszerűen a meglevő fórumok számát kívánnák szaporítani, nem is tekintve, hogy a Károlyi-éra alatt ily rendszerrel szerzett közismert gyakorlati tapasztalatok egy ilyen intézménynek a létesítését aligha okolhatnák meg.

A második eset az, hogy ez a vegyes bizottság az államvasutak igazgatósága útján kívánja beszerezni azokat az adatokat, amelyekre szanalási tervét felépíteni kívánja. De akkor meg mi szükség van a bizottságra, hiszen az államvasutak igazgatósága a közgazdaságnak, a kereskedelmi miniszter pedig a nemzetgyűlésnek mindazokat az adatokat készséggel bocsátja rendelkezésre, amelyek az ilyen munkálkodáshoz szükségesek, hiszen semmi titkolni valónk nincs.

A Fenyő igazgató ur által kilátásba vett támogatást pedig úgy a kereskedelmi és ipari érdekeltségek, mint maga az illusztris Közgazdasági Társaság is, egészen más módon is érvényesítheti, amiért már e helyen is hálás köszönetet mondok.

A Havas szakértő ur előadásába felvett egyes konkrét észrevételekre nézve, mint aminő az állomási szolgálat kényelmes ellátása, itt részletesen kitérni messzevezető volna, de egyes utazások alkalmával szerzett tapasztalatokat generalizálni nem is lehet. Már előző felolvasásomban voltam bátor jelezni azt, hogy a vegyes, kilométer és órapénzrendszer visszaállításával a teljesítmények fokozását amugyis biztosítani kívánjuk. Arra az észrevételre, hogy pl. még kilométermutatónk sincs, rá kell mutatnom arra, hogy a határkérdések s különösen Nyugat-Magyarország hovatarozandóságának eldöntése előtt a kilométermutatót publikálni politikai szempontból nagy hiba lett volna. Ausztria példája e részben nem lehet irányadó, mert neki nem leadni kellett területet, hanem területszerzésre várt s így nálunk prejudicium teremtéséről sem lehet szó. Számolnunk kellett továbbá a Millerand-féle kísérőjegyzékben kilátásba helyezett határkiigazításokkal is. Hogy ez hű reménykedés leend, azt akkor még nem tudhattuk. Egyébiránt a kilométermutató már elkészült s jelenleg nyomás alatt van.

Hogy Ausztria és Csehország már két évvel ezelőtt megcsinálták az adriai köteléket, mi pedig nem, annak az a magyarázata, hogy habár a trianoni szerződés biztosítja részünkre a szabad utat a tengerhez, Fiume közjogi helyzetének végleges megállapítása előtt közvetlen adriai forgalomról alig lehet szó, miután Fiumének tengeri forgalma a mögöttes ország rész elszakítása folytán ugyszólván nincs. A trieszti közvetlen forgalom létesítése érdekében pedig minden eddig tett lépésünk hajótörést szenvedett Jugoszlávia elutasító magatartásán.

Havas urnak a mai dijszabási rendszer fentartása érdekében felhozott érveléséhez azt hiszem a gazdasági érdekeltségek közül vajmi kevesen csatlakoznának. Mert az az ellenvetés, hogy az áruosztályozás mai rendszerének elejtése a közvetlen dijszabások létesítést felette megnehezítené, amennyiben nem kongruens áruosztályok díjtételét kellene összekombinálni, nem állhat meg, mivel nem a forma, hanem a tartalmi analogia az irányadó. E részben pedig már ma is az azonos elnevezésű osztályokba besorozott árukat illetőleg is messzeható tartalmi eltérések vannak az osztrák, cseh-szlovák, német, magyar, jugoszláv, olasz és román áruosztályozások között. Ez a helyzet a vám-külfölddel való forgalomban a multban is fenállott, anélkül, hogy a közös köteléki dijszabások létesítésének akadályul szolgált volna. Nem dönti ezt meg a Jugoszláviára való hivatkozás sem, mert ez az ország a mai áruosztályozást nem célszerűségéből, hanem kényszerűségéből tartotta fenn, mert azt hiszem, hogy nagyobb szabású tarifareform keresztülviteléhez a kellően iskolázott és képzett személyzete hiányzik. Hogy pedig a csehek megtartották az áruosztályozást, az csak természetes, hiszen az az ő testükre volt szabva, amennyiben az osztrák, főleg a cseh ipar érdekeit tartotta szem előtt. Egyébiránt értesülésem

szerint tarifareform küszöbén állnak az osztrákok is és jelentékenyen készülnek eltérni a mai rendszertől.

Zelovich ömértóságának magasan járó elméleti fejtegetéseit s az azokból levont gyakorlati következtetéseket már az előzőkben iparkodtam a közölt adatok felsorolásával megerősíteni. Világosan jelentkezik a haszon teher és holt súly viszonyának a befolyása a háborus évekbe, de jelentkezik az önköltségeink alakulásában is, amennyiben amint már említeni szerencsém volt, pl. az utaskilométer önköltségei — persze aranyparitásban — csak azért voltak a békebeli önköltségek alá leszállíthatók, mert a ma közlekedő kisebb számú vonat utaskihasználása emelkedett.

A holt teher csökkentését célozza az az intézkedés is, hogy kezelő és gyorstehervonatok kivételével ki nem használt vonatot nem indítunk. Megtakarítást értünk el azzal, hogy a személyvonatok összeállítását egységesítettük: közbe kerültek az I. és II. osztályu kocsik s így a végállomásokon való szerelvény változtatással járó tolatások kiküszöbölhetők. A kocsik minél intenzívebb kihasználásának elvét iparkodtunk megvalósítani a készülő dijszabási reform keretében, ahol ez intémenyesen kerül majd megoldásra.

A psychotechnikai vizsgálatok tárgyában felhozott fontos kérdésben érintkezésbe léptünk már a múlt évben Bálint Antal tanárral, egy berlini psychotechnikai laboratórium vezetőjével egy ilyen laboratórium felállítása iránt. Ennek megvalósítását kedvezőtlen pénzügyi helyzetünk gátolja. Ajánlata egyébiránt még ma is tanulmányozás és tárgyalás alatt áll.

Az önköltségek alakulásáról az előzőkben voltam bátor beszámolni, amiből nyilvánvaló, hogy a Máv. egyes kisértékű tömegcikkeket nem csak a múltban szállított az önköltség alatt, hanem jelenleg már a Máv. kocsirakomány osztályai jórészenek tételei is a jelen dijszabás mellett az átlagos önköltség alá kerültek.

Jellinek igazgató urnak a tarifa magasságára s annak áthárítására vonatkozó fejtegetéseire már volt szerencsém az előzőkben válaszolni, de tulajdonképen a közölt adatok világításában a kérdést megfordítva kell felállítani. Nem úgy áll ugyanis a helyzet, hogy a vasutat igénybe vevő utasok és szállítók több terhet viselnének a köz helyett, a menetdíjak és fuvardíjak lefizetésével, hanem ellenkezőleg, miután a menet és fuvardíjak átlagos emelkedése ma már messze elmarad az önköltségek alatt, az ezen differenciákból előálló deficitet, ha az nem a dijszabással fedeztetik, a köz kénytelen viselni a szállítók és utasok helyett. Mert amikor a teheráru dijszabások számtani középarányosa a békebelinek kerek 600-szorosa, áru osztályonként számítva pedig, amikor t. i. a szállított mennyiségek is szóhoz jutnak a bevételek alakulásába, kerek 650-szeres, addig az önköltségek 1176-szorosát teszik ki mai koronában a békebeli önköltségeknek. Nagyban és egészben a drágulásból fedezetlenül maradó 500-szoros költségkülönbséget tehát ma nem az utas és szállítmányozó, hanem az államvasut budgetje, illetve végső elemzésben az állam adózói viselik.

A mai tarifarendszer fentartásához fűzött fejtegetésekre már nyilatkozván az igazgató ur lelkéhez legközelebb eső tulajdonképeni

munkakörének: a vicinális vasutak érdekében tartott védőbeszédére kívánom megjegyezni azt, hogy az ő fejtegetéseit ebben a tekintetben egészben véve magam is helytállónak tartom, mert tény, hogy a helyi-érdekű vasutak üzemi és kezelési deficitjének számításánál az ő révükön nyert forgalmaknak a Máv.-on megtett egész utjából nyert bevételeket mindenesetre le kell vonni. És mert az csak vasut-egyedenként eszközölhető, olyan statisztikai anyag feldolgozását teszi szükségessé, amellyel — mint már volt szerencsém említeni — még nem készülünk el.

Kossalka tisztelt barátom öméltóságának értékes fejtegetésével mindenben egyetértve, csak arra kívánok rámutatni, hogy ama javaslata, hogy az összeomlás utáni időben a vasut helyreállítására fordított költségeket fentartási munkálatok helyett mint beruházási költségeket kellett volna elszámolni, rá kell mutatnom arra, hogy ez az államvasutak rendszerében nem vihető keresztül. Mert bármennyire igaz az, hogy az államvasut 1919-iki lerongyolódott állapotából való kibontakozáshoz szükséges munkálatoknál nehezen volt meghuzható a határvonal a fentartás és a rekonstrukció fogalomköre között és ha igaz az is, hogy a lezüllött mozdony és kocsipark, megromlott pályák, felrobbantott hidak stb.-nek helyreállítása a normális helyreállítási költségeket minden esetben meghaladta: ezek költsége még sem állítható a beruházási számlába be azért, mert a helyreállítás nem jelent vagyonszaporodást, már pedig ha ezeket a beruházási számlába állítottuk volna be, akkor az államvasutaknak ugyanazon vagyontárgya kétszer szerepelt volna a tőkében: először az eredeti előállítási költséggel, másodszer pedig a helyreállítás költségeivel.

Bacsinszky öméltósága, mint korábban az „államvasutak egyik illusztris funkcionáriusa és később a boszniai és hercegovinai vasutak szakosztály főnöke, mint ex asse vasutas szólott hozzá az államvasutak adminisztrációjának a reformjához és a legpregnansabbul fejezte ki azt az elvet, amely bennünket is vezet, hogy „*ez a reform csakis a helyesen és következetesen keresztülvitt centralizáció és egyuttal decentralizáció lehet csupán*“. Az eme tervhez fűzött az a részletezés azonban, hogy az igazgatást úgy kell centralizálni, hogy az igazgatóság főfelügyelőség és két minisztérium mostani hatásköre között megoszló agendák egyetlen szervre bizassanak, akaratlanul is odavezetne, ahová ő jutni nem kíván, t. i. egy újabb közlekedési minisztérium felállítására. Ha az igazgatóság hatásköréből ki lesz küszöbölve mindaz, ami nem odavaló, és az üzletvezetőségekhez kerül, s az üzletvezetőség is mindazt leadja hatásköréből az alsóbb szolgálati helyekre, ami odavaló, a kettősen végzett munka az egész vonalon megszűnik és a kormány csak a felségjogok gyakorlását fogja a kezében tartani és a vasut üzemi részének vitelét megszabadítja azoktól a bilincsektől, amelyeknek egy igen nagy része a pénzügyi ellenőrzés mikéntjében jut kifejezésre, akkor az államvasuti adminisztráció terén meg fog történni mindaz, ami a mai desolált viszonyok közt kivihető.

Egyebekben az általa felállított 4. pont mindegyike olyan,

amelyek megvalósításával törekszünk mi is az államvasuti igazgatás üzemgazdaságosságát előbbre juttatni.

Az államvasutak zárszámadásaira vonatkozó megjegyzésére hátor vagyok közölni azt, hogy azok nemcsak 1918. évig készültek el, hanem a 920/21. számadási év végéig már elő is vannak terjesztve, az 1921/22. évi zárszámadás pedig most fog előterjesztetni. Miután ezek az állami zárszámadásnak egy integráns részét alkotják, azokkal együtt lesznek csak nyilvánosságra hozhatók.

Balkányi Kálmán ur, az OMKE igazgatója előadásában arra mutatott rá, hogy a tarifaemelés következtében egész termelési ágak kerültek válságba. Nem jelöli meg azonban, melyek ezek a termelési ágak s így konkrét választ adni nem is lehetséges. Mindenesetre meglepő, hogy ezek a válságba került termelési ágak az összes egyéb termelési tényezők aránytalan, a pénz értékcsökkenését is jóval meghaladó anyag és munkabér drágulást kibírták és épen a vasuti fuvardíjak emelkedése tette őket tönkre, amikor pedig köztudomásu, hogy milyen kis tört része a vasuti fuvardíj az egyes anyagok és árucikkek értékének, illetve mai árainak. Igaz, hogy a vasuti tarifa emelése nem alkalmas eszköze a többtermelésnek, de talán még sem helyes úgy odaállítani a kérdést, hogy ez az egyetlen akadálya is annak. Ez csak akkor volna így, ha minden egyéb üzem és termelési ág szerényen megmaradt volna a régi árak mellett s egyedül a vasuti tarifa volna az, amely kiugorva a sorból egyedül drágított volna, aminek pedig az ellenkezője áll, mert hiszen kimutattam, hogy az államvasutak tarifáival messze az általános drágulás szintjén alul maradt.

Hogy pedig a főváros ellátása a tarifaemelés következtében került volna válságba, amire nézve az igazgató ur maga is Vajna tanácsnok ur utóbb következett előadására hivatkozik, meg kell elégednem azzal, amit e részben Vajna tanácsnok ur már maga is ellenkező világításba helyezett.

Jókay-Szilágyi ur a tarifa dolgában egy olyan új szempontot vetett bele a vitába, melyről eddig itt szó nem esett. Viszont olyan ez az eszme, amellyel a vasut belső tanácskozásai folyamán, valamint a nemzetközi értekezleteken már sokszor és behatóan foglalkoztunk. Mindenki szemében csak kívánatos lehet, ha sikerülne a vasuti tarifákat az ingadozó papirkorona helyett valamely stabilabb alapra visszavezetni, ahol kevesebb a lehetősége annak, hogy azon hetek alatt, melyek a tarifaemelés megalkotása és életbeléptetése között eltelnek, a pénz devalvációja a számított eredményeket megint halomra döntse. Minthogy belső tarifáinkat idegen pénznemben nem állapíthatjuk meg, csakis az arany korona jöhetne szóba. De mert az arany híjján a tényleges fizetésnek mégis csak papirkoronákban kellene történnie, aminek az arany paritáshoz való viszonya ugyyszólván napról-napra változik, óriási komplikációt okozna az áruk elszámolásánál, ha minden rétegt napról-napra változó árfolyamok mellett kellene papirkoronára átszámítani. Ennek első következménye a reklamációk mértéktelen felszaporodása lenne.

Abban a kérdésben, hogy a személyzet természetbeni ellátása helyett annak értéke 50% többlettel készpénzben fizetessék ki az

alkalmazottaknak, a felülről való beavatkozás most csak súlyosbitaná a helyzetet, miután e hó 20-án jár le az a terminus, ameddig maguknak az érdekelteknek nyilatkozniok kell, hogy a természetbeni ellátás vagy annak készpénzváltóságát kívánják-e maguknak biztosítani. Bizonyos, hogy az állam által a közszolgálati alkalmazottaknak nyújtott természetbeni ellátás az egyetlen fix és a drágulástól nem érintett része a személyzet járandóságainak, ami különösen nagyszámú családnál legalább a fiziológiai megélhetés lehetőségét biztosította eddig. Hogy maga az érdekeltség a természetben való járandóság felvételével járó kényelmetlenséget készpénzzel magára nézve előnyösen felcserélhetőnek tartja-e, arra nézve igazán legjobb a közvetlen érdekeltség állásfoglalását bevárni. Egyebekben megnyugtathatom a felszólaló urat, hogy ennek a rendszernek az adminisztrációja ma már az államvasutaknak számba vehető terhet nem jelent, mert mindössze 15 alkalmazottunk van az ellátás lebonyolításával megbízott Köztisztviselők Fogyasztási Szövetkezetéhez kirendelve, hogy a 297.000 lélekkel érdekelt vasutasság simább kiszolgálását irányíthassa.

Az anyagbeszerzési szolgálat a legmegbízhatóbb kezekben van s ép legutóbb egyik legkiválóbb szakerő tételét oda igazgató-helyettesi minőségben.

A bérbeadásra vonatkozó fejtegetésekre már az előzőkben volt szerencsém kiterjeszkedni, amihez csak azt tehetem hozzá, hogy ha — amint ez másként nem is képzelhető el — a tarifamegállapítás jogát a kormány továbbra is a kezébe tartaná, hogy a magyar közgazdaság vitális érdekei fölött örködhessék, úgy ez pénzügyi téren oly megkötöttséget jelentene, hogy aligha akadna pénzesoport, mely a bérbevételre vállalkoznék.

Dr. Urbanovich Zoltán öméltósága a gyakorlatban élő gazdasági szakember mesteri kezével rajzolta meg azt az atmoszférát, azokat a jelenségeket és közgazdasági paradoxonokat, amely atmoszférában a vasutnak először rekonstruáltatnia, s utóbb a technikai felkészültség visszaszerzése után a közgazdasági élet kiszolgálásából a maga részét kivennie kellett. Nem közvetlenül a vasutra vonatkozó fejtegetései is sok olyan nehézségekre mutattak rá, amelyek közvetve vagy közvetlenül, de mind éreztették hatásukat az államvasuti gazdálkodás mindig súlyosabb problémáinak felmerülésében.

Csak üdvözlőnlöm lehet azt az objektív megállapítást, amikor idézem, hogy „minden tárgyilagos embernek tisztában kell lenni azzal, hogy a tarifaemelkedések nincsenek arányban az értékek eltolódásával“, amit úgy előző felszólalásomban grafikus ábrákkal, mint ezuttal az önköltségek alakulására nézve közölt adatokkal számszerűen volt szerencsém igazolni.

Ami a mérnöki kar succrescentiájára nézve a József-Műgyegetmen létesített stipendiumok kérdését illeti, ebben a kérdésben is már jó egy éve megtettük a kezdeményező lépéseket, hanem eredményről eddig nem tudok beszámolni.

Vajna tanácsnok urnak a fővárosi üzemek életképességéről előterjesztett felolvasása csak annak az elvnek a helyességét támasztja alá, hogy nem a hatósági vagy állami kezelés dönti el egymagában

valamely üzem rentabilitásának lehetőségét, hanem az a mód és azok a feltételek, amelyek közepette az ilyen üzemek működésüket kifejezhetik.

Prenoszil nyugalmazott Máv. felügyelőnek az állomások, rendező pályaudvarok és a vasut egész technikai berendezése ellen felhozott elítélő birálata nagyon sok tekintetben megállja a helyét, de vissza kell utasítanom azt a megállapítását, mintha az államvasuti berendezések avultságának és tökéletlenségének okát az államvasuti mérnöki kar szakképzettségének és rátermettségének hiányában szabadna keresni. Nagyon sok üdvös és hasznot nyújtó berendezés tervezete áll készen, amelyeknek kivitelét a mostoha pénzvviszonyok akasztják meg. Az általa javasolt műszaki kormánybiztossággal mindössze egy olyan új szervezet vonulna be az államvasutak háztartásába, amely — ha a legrégebb szakemberek szaktudásához is nyulna vissza az intézőség — a mai viszonyok közt megvalósításra nem kerülő tervezések meddő munkáján túl egyebet végezni nem tudna.

Gyömrey Sándor kamarai titkár rendkívül érdekes fejtegetéseiben teljesen helytállóan mutatott rá az államvasut személyzetének fizetési fokozatok szerinti aránytalan tagozódására. De megjelölte egyuttal az okot és időpontot is, amiből ez keletkezett. Rajta vagyunk, hogy ezt az anomáliát az előléptetések során lassan-lassan kiküszöbölhessük. A menekült tisztviselők s azok és családtagjaik eltartásának dolga azonban egy kicsit másképp áll, mint ahogy ő azt beállította, mert hiszen előző felszólalásomban már volt szerencsém közölni, hogy a kerek 15.000 menekültből 13.000, az elszakított területekről kiűldözött, vasutas szolgálati beosztást nyert. Amenyiben ha ez a szerencsétlenség nem éri őket, az időközi fogyatékok pótlásául más embereket kellett volna felvenni helyettük. Károsodás tulajdonképpen az intézetet tehát csak abban az intervallumban érte, amíg beköltözésüktől számítva beosztásukig eljutottak. A személyzet létszámában itt-ott tényleg jelentkező hypertrofiának tehát nem ez a vezető motivuma, hanem majdnem kizárólag az a körülmény, hogy a lakásviszonyok képtelen alakulása lehetetlenné teszi a feleslegek levezetését olyan helyekre, ahol személyzetben hiány van és megdöbbené az igen tisztelt hallgatóságot, ha elmondanám, hogy nem tömeges, de egyetlen áthelyezéshez is milyen utánjárásra, fejtörésre és milyen tömegű iratváltásra van szükség, hogy azt valamiképpen végrehajtani lehessen. Megnyugtathatom egyuttal a nagyérdemű felszólalót abban az irányban is, hogy az ő értelmezésében használt politikum a személyzet leépítésében addig sem érvényesült és azt hiszem, hogy a jövőben sem fogja az igazgatóságot senki sem gátolni abban, hogy a személyzet számának leépítésénél a legalkalmasabb alkalmazottak megtartásával kizárólag rátermettség és gazdasági szempontok mérlegelése alapján járasson el.

A vagonlakók által elfoglalt kocsik által okozott károk számszerű megállapítása nagyon bonyolult feladat, mert hozzávetőleg sem lehet megállapítani, hogy a vagonhiány idejében utrakészülő áru valóban kiesik-e a vasuti szállításhoz, vagy pedig annak elszállítása csak időbeli eltolódást szenved. Mindenesetre igazán magyar specializ-

tás, hogy még most is 1000-nél több vagon van lekötve menekültek számára.

A rekonstrukcionális költségekre vonatkozó fejtegetés kérdéseire már Kossalka öméltóságának adott válaszában kiterjeszkedtem. Ismétlésekbe kellene bocsátkoznom, ha nagyérdékű felszólalásának egyéb elvi észrevételeivel is újból kívánnék foglalkozni. azt azonban szükségesnek tartom kiemelni, hogy a trianoni békeszerződés 295. és 313. cikkeinek értelmezése tekintetében az övével teljesen azonos állásponton állunk s ezt az álláspontunkat a díjszabások most készülõ reformja keretében kifejezésre is fogjuk juttatni. aníthogy a mai tarifa ellen felhozott érvelései nálunk is szerepet játszottak amaz elhatározásunknál, hogy tarifa-rendszerünket csonka Magyarország megváltozott gazdasági viszonyaihoz alkalmazhassuk.

Azokra a konkrét panaszokra, amelyek a szállítási korlátozások rapszódikus elrendelésének módjára nézve felhozattak, hangsúlyoznom kell, hogy ezek oka a szénhiány volt s hogy az államvasut akkori két-három napos szénkészletét egy-egy ünnepnapra termelés kimaradása, egy-egy bányász-sztrájk és a külföldi szén elmaradása az óráról-órára való megállás vzedelmével fenyegette. A korlátozásokat természetesen azokra az árukra kellett kiterjeszteni, amelyek nagyobb tömegben kerültek feladásra, különben a korlátozás céltalan, mert szénmegtakarítás lehetetlenné lett volna. Ezeket a korlátozásokat a legfontosabb gazdasági érdekek sérelmével is meg kellett tenni, mert a teljes megállás még nagyobb bajokat zuditott volna az ország gazdasági életére. Hiszen az 1920—21. években a magánipar is sok helyen kénytelen volt nemcsak üzemkorlátozást, hanem ugyanezen okokból üzemének egész beszüntetését is foganatba venni.

A szállitmányoknak kísérelõvel való feladása a forradalmi idõk maradványa volt. Az árukisérõk által egyéb árukban okozott károsodások és az árukisérõ romboló morális hatása a vasut személyzetére kényszerítette az igazgatóságot arra, hogy az árukisérõket az üzletszabályzatban megszabott keretek közzé szorítsa vissza. Az 1921. évi nagy õszi kocsihiány alatt tett ama javaslat, mely amortizáció ellenében az érdekeltség által építendõ fedett kocsik rendelkezésre bocsátására vonatkozott és elutasítást nyert, csak félreértésbõl tehetõ panasz tárgyává, mert a kocsiszámnak a szaporítása az u. n. kocsihiányt egymagában megszüntetni nem képes, ha a kocsiszámmal arányban álló vontató erõ nem áll rendelkezésre. Ennek hiányában pedig a kocsi szaporítása nemcsak hogy nem apasztotta volna a kocsihiányt, hanem sietette volna az állomások bedugulását s ezzel a kocsi fordulók idejének a növelését. Nemcsak a strézai egyezményre való hivatkozás volt tehát az ok, ami miatt ezt az ajánlatot elfogadni nem lehetett.

Az Express-árúknak Béccsel való forgalma, ha nemis közvetlen elszámolással, de az ország határáig való felvétellel most is lehetõ és megfigyeléseink szerint minden nagyobb késedelem nélkül bonyolódik le, mert érdekelt határállomásaink az osztrák vasutak nyomtatványai-val el vannak látva s az elszámolást, illetõleg újra feladást a vonat tartózkodása alatt el lehet végezni.

A kereskedelmi kamarának itt idézett kérelme nálunk tudtom-

mal tárgyalás alá sem került s így annak elutasítására sem került a sor, de mindenesetre meg kell állapítani azt a tényt, hogy a személyszállító vonatok elsősorban személyek, podgyász és posta továbbítására szolgálnak s tengelyszámuk és terhelésük a menetrend betartatása céljából határolva lévén az árutovábbításról ilyen vonatoknál csak akkor lehet szó, ha erre a célra a hely még rendelkezésre áll.

A drágaságoknak mintaböröndben, podgyászként való szállítását csak akkor kezdhetjük meg, ha sikerül oly megoldást találni, ami a díjszabási intézkedéseknek oly előszeretettel gyakorolt kijátszását intézményesen meg fogja tudni gátolni.

Végül a termény és magkereskedelem mintavételi kívánsága körül felmerült ellentét már el is simult, mert az újabb tárgyalások során olyan megállapodás jött létre, amelyben a vasut és kereskedelem érdekeit sikerült összeegyeztetni.

Ezekkel azután ki is merítettem azokat az érveket, amelyekben az egyes felszólalások lényegére iparkodtam válaszolni. Tudom, hogy válaszom sok helyen fogyatékos a vitában elhangzott felszólalások magas színvonalához képest, de szolgáljon mentségemül, hogy igen sok konkrétumra annyi új adatot kellett összegyűjteni, hogy a részletekbe való elmerülés talán elhomályosította a nagy egész átfogó és mindent felölelő áttekintését. Annyit mindenesetre megállapíthatónak vélek, hogy minden felszólalásból kiesendült annak a szükségessége, hogy az államvasutak forgótökéjének hiányán sürgősen segíteni kell s hogy ilyen vagy amolyan formában és egy vagy más megoldási módzat javaslatba hozatala mellett de az államvasuti igazgatás mindenesetre reformra szorul, amely csak a szabadabb mozgás biztosítása mellett kecséget eredménnyel és egyuttal kiterjeszkedik az ellenőrző szervek és a kormányhatóságtól való függés módozatainak gyökeres változására is.

Nagy hálával tölt el a Közgazdasági Társaság nagyérdemű elnökének jóakarata, amellyel ennek a magasröptű vitának lefolytatására alkalmat nyújtani méltóztatott. Abban a meggyőződésben élek, hogy a kölcsönös felvilágítások a forgalomra, a felmerülő költségekre előterjesztett számadatok és a dolgok lényegének, az okok és okozari összefüggések közelebbi megvilágítása annak a megértésnek az útját egyengette, amely megértést az államvasutak, mint az állam legnagyobb üzeme, a közgazdasági tényezők eme illusztris testülete részéről nem nélkülözhet s így igazán nem végeztünk meddő munkát az ülések eme hosszú sorozata alatt.

Köszönetemet tolmácsolom végül a Közgazdasági Társaságnak és a Gyáriparosok Országos Szövetségének, amely vendégszerető hajlékát e vita sorozatának megnyitotta.

Elnök: Az államvasutak pénzügyi és gazdasági helyzetéről öt ülésen át tartott beható tárgyalásaink alapját az a tüzetes előterjesztés képezte, melyet Kelety Dénes államtitkár a vasutak igazgatóelnöke szíves volt kifejteni.

Az előterjesztés bő adataira megnyilatkozott a felszólalóknak

a visszhangja: abban, hogy az *államvasutak mai helyzete tarthatatlan és hogy közgazdaságunk érdekében minél előbb gyökeresen átalakítandó.*

Tárgyalásaink alkalmából szóba kerültek a vasutak számos fontos részletei, mint a tarifák ügye, a vasutak üzemi berendezése, a tisztviselők és munkások működése stb. anélkül azonban, hogy e nagyfontosságú részletek akár élesebb bírálat tárgyává tétettek, akár rendezésük iránt javaslatok merültek volna fel. Ez különben minden egyes részlet külön tárgyalása nélkül és különösen felvilágosító tüzetes adatok hiányában nem is volt lehetséges, de ezuttal nem is volt célja társaságunknak.

A felszólalásokban egy alaphang uralkodott és egy egységes vélemény nyilatkozott meg, amely abban áll, hogy *az államvasutak csak akkor felelelhetnek meg az ország közgazdasági követelményeinek, ha mint önálló kereskedelmi üzem szerveztetnek és ha az állami számvitelnek, az üzleti élet természetével teljesen ellenkező szabályai alól felmentetnek; ha megfelelő forgótőkével elláttatnak és ha a miniszteriumnak mindenbe beavatkozó befolyása alól felszabadulnak.* Ez okból intézvényesen és törvény által meg kellene állapítani a miniszterium viszonyát az államvasutakkal szemben, de hogy a vasutak vezető fejének a törvényhozás által megszavazott költségvetés keretén belül a kereskedelmi üzem természetének megfelelő kellő szabad mozgás és intézkedési jog biztosíttassék, természetesen teljes felelősség mellett és hogy az egyes ágak, csoportok és üzletvezetőségek kellően körülírt önálló intézkedési joggal teljes felelősség mellett szerveztessenek. Üzemi tőkéről, mint a háboru előtt a pénztári készletekről a törvényhozás gondoskodik.

Amíg ezen alapvető kérdésben teljes egyhangu vélemény alakult ki, *nagyon eltérők voltak a nézetek az államvasutak eladása vagy bérbeadására nézve.* Ha találkoztak is e radikális megoldás mellett felszólalások, még azok is, kik a magángazdasági vállalatok állami kezelését elvben elleneztek, a mai súlyos viszonyok közt nem tartják tanácsosnak a bérbeadást; mások határozottan veszélyesnek mondják azt, mitől Isten bennünket óvjon. Jókay-Szilágyi a vegyes rendszer egyik figyelemreméltó eszméjét pendítette meg. Fenyő Miksa visszaemlékezve azokra a husos fazékokra, melyekből az államvasutak a gyáripárt a háboru előtti évadban bőven táplálták, közgazdasági szempontból a vasutak állami kezelését a mai viszonyok közt fentartandónak mondja, ha némely állami üzem ellen volna is.

Neumann Károly e fontos ügyet egy kérdéssel intézte el, azt kérdezi tőlem. vajjon hiszem-e azt, hogy találkozik tőkeerős vállalat, amely bérbevenné a mai gazdasági viszonyok közt a magyar államvasutakat? Erre én szintén egy kérdéssel felelek: vajjon hiszi-e tudós barátom, aki hosszú éveken át a miniszteriumban foglalkozott az államvasutak ügyeivel és éveken át közvetlenül a háboru előtt és a háboru alatt a miniszterium vasuti osztályainak feje volt, hiszi-e, hogy a miniszteri omni potentia ideológiájának mai urahna alatt, mely nemcsak a kormányban, hanem a nemzetgyűlésen és magában a közvéleményben és a sajtóban általánosan elterjedt, hiszi-e, hogy az állam-

vasutakból lehet a miniszterium tulhatalma alól felszabadult kereskedelmi szellemben vezetett üzleti vállalatot alakítani? Mind a két eshetőség: *a bérbeadás vagy eladás, és a kereskedelmi üzletté való átalakítás majdnem lehetetlen. Pedig más megoldás az ország közgazdasági és pénzügyei érdekében nincs, és a megoldás sürgős.*

Társaságunk ezzel a megállapítással ezuttal feladatát bevégezte. *A közvélemény és a nyilvánosság van hivatva ezt az ügyet tovább fejleszteni,* a kormányt és a törvényhozást a szükséges intézkedésekre rábírni.

Ismerve közvéleményünk és a nyilvánosság természetét, mely mint a magyar felbuzdulás, gyorsan hatalmas lángot vet, hogy azután csakhamar lelohadjon, szükségesnek tartom, hogy közvéleményünk működése gyakori injekciókkal ébren tarttassék. Ezeket az injekciókat az államvasutak szolgáltatathatják, sőt saját és a közgazdaság érdekében szolgáltatni kötelesek is. *Ezek az injekciók a vasutak pénzügyi és gazdasági állapotáról szóló adatok rendszeres közlése.* Nem kell a nyilvánosságtól félni, ha az adatok még oly szomorú képet nyújtanak is. A néma gyermeknek anyja sem érti szavát. Maga a Közgazdasági Társaság szívesen fog foglalkozni vasutainkkal, ha biztos adatok és nemcsak a közönség panaszai alapján tárgyalhat.

Bevégezvén tárgyalásainkat külön köszönetet mondok Kelety államtitkár urnak azért az érdekes előadásáért, mellyel alkalmat adott a magyar államvasutak fontos ügyének tárgyilagos megvitatására. Köszönetet mondok a felszólalóknak érdekes fejtegetéseikért, végül a sajtó képviselőinek, hogy tárgyalásainkat figyelemmel kísérték és a közönséget tájékoztatták.

Közlemények és ismertetések.

Magyar Közgazdasági Társaság.

Tanácskozmány az államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzetéről.

Közgazdaságunk egyik legnehezebb kérdését óhajtotta szakszerű vizsgálódás tárgyává tenni az államvasutak helyzetéről tartott tanácskozmányunk, mely május 23, 29, 31 és jun. 4, 6 és 15-én folyt le a Kereskedelmi és Iparkamara, illetve a GyOSz nagytermében. A tanácskozmányt *Matlekovits Sándor* elnökünk nyitotta meg, azután *Kelety Dénes* államtitkár, a Máv. elnöke ismertette az államvasutak jelenlegi gazdasági állapotát. A tanácskozmányon felszólaltak: *Tolnay Kornél, Neumann Károly, Zelovich Kornél, Bacsinszky Vladimir, Fenyő Miksa, Havas Mór, Jellinek Lajos, Kossalka János, Jókay-Szilágyi Miklós, Gyömrey Sándor, Urbanovits Zoltán, Prenoszyll Géza, Balkányi Kálmán, Vajna Ede.* Végül *Kelety Dénes* válaszolt a felszólalóknak. Az előadásokat mindvégig rendkívül nagyszámu hallgatóság kísérte figyelemmel, melynek körében ott voltak: *Walkó Lajos és Bud János* miniszterek, *Dessewffy Aurél, Tasnádi Szücs András, Szabóky Alajos, Pap Dezső* államtitkárok, *Fináczy Béla, Dréhr Imre, Ferenczi Izsó, Gordon Róbert, Pulszky Garibaldi, Heller Farkas* és közgazdasági életünk más kiválóságai, valamint az államvasutak tisztviselői karának számos tagja.

Felolvasó ülések.

Junius 7-én *Matlekovits Sándor* elnökle mellett a Mérnök- és Építész-Egylet tanácstermében *Frey Kálmán*, a tőzsde alelnöke tartott előadást „*Gabonaellátásunk az 1922/23. termésévben*” címen. A hallgatóság körében ott voltak *Végh Károly*, a tőzsde elnöke, *Ádám Géza, Tóth Jenő* államtitkárok, *Neumann Károly, Bacher Emil, Stux Sándor, Langfelder Ede, Bossányi Endre, Balkányi Kálmán* stb.

Junius 11-én *Matlekovits Sándor* elnökle mellett a Kereskedelmi és Iparkamara tanácstermében *Erekly Károly* tartott előadást „*A mezőgazdasági nagyüzem jelentősége közgazdaságunk és közéletünk szempontjából*” címen. A nagyszámu hallgatóság körében ott voltak: *Szilassy Zoltán, Neumann Károly, Jellinek Lajos, ifj. Széchenyi Rezső gróf, Záborszky István, Rendessy József, Becsey Antal, Marton Gyula, Meskó Pál, Márkus Jenő, Zelovich László* stb.

Magyarország és a nemzetközi munkaügyi szervezet.

Ha végigtekintünk Magyarország szociálpolitikai fejlődésén, lehetetlen azt a haladást meg nem látnunk, mely abban megnyilvánul. Lehetetlen azt is észre nem vennünk, hogy a háboru alatt és a háboru után olyan elemek is tért foglaltak szociálpolitikai törvényhozásunkban, melyeket az azelőtti kormányok tervszerűen távol akartak attól tartani. Az anyagi bérvédelem, amely a bérminimum intézményében testesül meg, a közigazgatási hatóságoknak munkásügyekben ülnökök segítségével való eljárása, a panaszbizottságok, a munkaügyi bíróságok, sőt a népjóléti és munkaügyi minisztérium felállítása oly elveket vittek be szociálpolitikánkba, amelyek közül legfeljebb az egyik vagy a másik hangzott fel nálunk a háboru előtt, leginkább a megfeneklett ipartörvénytervezetben. A szakszervezetek jogállásának, valamint a békéltetés kérdésének szabályozása tárgyában benyújtott törvényjavaslat ismét oly kérdések megoldásával kívánja gazdagítani a magyar szociálpolitikát, melyek, különösen a szakszervezeti jogot illetőleg, eddig törvényeink által nem érintett területeken hoznának szabályozást.

A szociálpolitika azonban, mint tudjuk, már a XX. század külsőben új fejlődési szakba jutott a munkásvédelemnek nemzetközi alapra helyezése által. Nem szabad tehát a magyar szociálpolitikát csak a maga elszigeteltségében tekintenünk, ha még oly haladást mutat is. Be kell azt állítanunk abba a nemzetközi távlatba, melyet az utolsó évtizedek teremtettek, ha csak nem akarjuk magunknak azt az eddigi magatartásunkkal és törekvéseinkkel ellenkező dicsőséget lefoglalni, hogy a nyugateurópai államok és a nemzetközi munkásvédelmi kezdeményezésükhöz csatlakozó egyéb államok szociálpolitikai közösségéből kimaradjunk. Ez azonban alig lehetséges, de nem is kívánatos. Kétségtelen, hogy minden állam törvényhozásának azokon az utakon kell járnia, amelyeket számára az ország viszonyai által támasztott igények kijelölnek. Épp így kétségtelen azonban az is, hogy a közlekedés kifejlődésével a civilizációnak oly közössége és a nemzetközi érintkezésnek oly számos szála fejlődött ki, hogy nemzetközi áramlatok elöl oly országok, melyek a kulturális közösségben benn akarnak maradni, nem zárkozhatnak el. Eltekintve attól, hogy külügyi szempontból nagy hátrányok nélkül kisebb államok nem helyezkedhetnek erre az álláspontra, az társadalmi szempontból sem volna kívánatos számunkra. Akár tetszik, akár nem, munkásmozgalmunk

a nemzetközi munkásmozgalommal szoros kapcsolatban áll és ez kétségtelenül nemcsak földrajzi fekvésünknek, hanem annak a kulturfoknak a következménye is, amelyet már a háboru előtt elértünk és amelyről messzebblátó politikusaink, kivált gr. Tisza István és gr. Apponyi Albert már a múlt század 90-es éveiben megmondották, hogy a nyugat munkás-problémáit nálunk is fel fogja vetni.

De *kötelezettségeink* is vannak e téren. Igaz, hogy e kötelezettségek kevésbé rokonszenves alapon nyugszanak, mert a békeszerződéssel kapcsolatosak. Közvetlen kényszerítő erejük sem olyan nagy, mint első pillanatra hinnők. *A nemzetközi munkaügyi szervezetben való tagságunk ugyanis csak az irányban ró ránk kötelezettséget, hogy a nemzetközi munkaügyi konferencia által kidolgozott egyezménytervezeteket, illetőleg ajánlásokat megalkotásuktól számított egy éven, illetőleg különös akadályok fenforgása esetén, másfél éven belül a döntésre illetékes tényezők elé terjesztjük, hogy azok vagy törvénybe legyenek iktathatók, vagy pedig más szükséges rendelkezés alakjában életbeléphessenek.* Tovább a kötelezettség nem terjed, mert a döntés az illetékes tényezők (a törvényhozás, illetőleg a kormány) feladata.

Mint hogy a népek szövetségébe való felvételünk csak a múlt év folyamán történt meg, és politikai viszonyaink éppen a békeszerződés teremtette nehézségek folytán még nem tekinthetők egészen rendeseknek, a belépéstől számított másfél évet bátran igénybevehetjük. Annál is több joggal tehetjük ezt, mert egyes fontos egyezménytervezetekhez még maguk a nemzetközi munkaügyi szervezetet kezdeményező államok sem járultak hozzá. Mégis nagyon kívánatos az, hogy mielőbb megmutassuk e téren jó szándékunkat, annál is inkább, mert a külföld, még a viszonyainkról Ausztria kivételével leginkább tájékozott Németországot sem számítva le, a magyar szociálpolitika állását nem ismeri és célzatosan csak azokról a visszásságokról, illetőleg nehézségekről szokott tájékozódást nyerni, melyeket szociálpolitikánk hiányai felfednek. Magyarország szerződésileg vállalt kötelezettségeinek mindig igyekezett eleget tenni és így e téren sem cselekedhetik máskép, annál is kevésbbé, mert saját érdekünk is azt követeli, hogy részt vegyünk a nemzetközi szociálpolitikában.

Ez persze ma nehezebb, mint volt a háboru előtt. *A törvényes munkásvédelem nemzetközi egyesülete, mely akkor kezében tartotta a nemzetközi szociálpolitika szálait, a lassu ütemben haladás álláspontját foglalta el.* Nem volt igazán hivatalos jellegű szerv és már csak ezért is óvatosabbnak kellett lennie. Helyzetünk is más volt a szervezetben. Hiszen az egész nemzetközi helyzet más volt; nem győző és legyőzött államok álltak akkor egymással szemben és Magyarország nemzetközi szereplését nem kísérte az a fájó érzés, melytől a békeszerződéssel kapcsolatban nem tudunk szabadulni, kivált, ha ott magyar területtel gazdagodott szomszédainkkal találkozunk. A békeszerződés alapján alkotott munkaügyi szervezet már hivatalos jellegű és működési módját már magában ez erősen megkülönbözteti a Törvényes munkásvédelem nemzetközi egyesületének eljárásától. A forradalmak korszakában született, amidőn a munkásosztály mindenféle szélsőségesebbél szélsőségesebb követelésekkel lépett fel. Ez nem maradhatott hatás nélkül működésére

és nagy részben ennek tudandó be, hogy azalatt, míg e szervtől távol állottunk, az adósságok egész halmaza gyűlt fel e szervezet kezdeményezéseivel szemben. *Az ütem, amelyet a Genfben székelő nemzetközi munkaügyi szervezet a Bazelben székelővel szemben felmutat, valóban széldületes.* Nem kevesebb, mint 15 nemzetközi egyezménytervezetet és 20 u. n. ajánlást dolgozott ki.

Ettől nem szabad tulságosan megijednünk. Egyrészt az ajánlások nem kötelezők, másrészt az egyezménytervezeteket sem kell mind válogatás nélkül és egyszerre a törvényhozás elé vinni, hiszen a többi államok sem tették ezt meg. Legsürgősebb mindenestre az, hogy vállalt kötelezettségeink teljesítésére jóakaratumkat kimutassuk és amit viszonyaink megengednek, az egyezménytervezetek, illetőleg ajánlások közül megvalósítsuk. Az összes egyezménytervezeteknek egyszerre való előterjesztése aligha mutatna kellő komolyságot e fontos kérdésekkel szemben. Ezt inkább a kisebb és nagyrészben a gazdaságilag fejletlenebb államok tették, bár újabban több inkább számbajövő állam is ezt az utat választotta. Sokkal helyesebbnek látszik megfelelő válogatással munkához látni. Igyekeznünk kell tehát megvalósítási lehetőségeik szempontjából az egyezménytervezeteket, illetőleg ajánlásokat osztályozni.

Az első osztályba sorozhatjuk azokat az egyezménytervezeteket, amelyek megvalósítása minden nehézség nélkül azonnal lehető volna. Ezek közé tartozik mindenekelőtt a *nők éjjeli munkájáról szóió washingtoni egyezménytervezet.* E tervezet alig különbözik az 1908. évi LIII. t.-c.-kel becikkelyezett 1906. berni egyezménytől, melynek végrehajtási módozatait az 1911. évi XIX. t.-c. állapította meg. Csupán némi kiterjesztést tesz szükségessé, amennyiben a berni egyezmény csak a legalább 10 munkást foglalkoztató üzemekre vonatkozott, míg a washingtoni egyezmény egyedül a családi üzemeket veszi ki. E kiterjesztés elől azonban aligha lehet elzárkóznunk és a nehézség inkább csak az ellenőrzésben van, amennyiben az ily kisüzemek nagyrészben nem tartoznak az iparfelügyelet alá. Ezenkívül az 1911. évi XIX. t.-c. ama rendelkezését kellene elejteni, mely szerint a kivételesen éjjel foglalkoztatott nők napi munkaideje 13 órában van maximálva (5. §.). Igaz, hogy szószerint a nők éjjeli munkájára vonatkozó egyezményben a 8 órai munkaidő nincsen kimondva, de a nők 13 órás maximális munkanapja már mégsem illik a mai viszonyok közé.

Minden nehézség nélkül elfogadhatjuk a *munkanélküliségre vonatkozó washingtoni egyezményt* is. Lényegében csupán azt kívánja tőlünk, amit az 1916. évi XVI. t.-c. a munkaközvetítésre vonatkozólag már megvalósított. Arra kötelez ugyanis, hogy az ingyenes hatósági munkaközvetítők oly rendszerét építsük ki, mely központi vezetés alatt áll. Igaz, hogy nálunk ma két központi vezetés van a hatósági munkaközvetítés terén, amennyiben az állami munkaközvetítő intézet csupán az ipari, bányászati és kereskedelmi munkaközvetítés központja, míg a mezőgazdasági közvetítés a földmivvelésügyi minisztériumban van. Az egyezmény nem kívánja a kettőnek teljes egyesítését, mit nálunk a mezőgazdasági érdekeltség annyira ellenez, hanem beéri a központi közeg ellenőrzése alá helyezéssel. Erre meg lehetne találni a módot akkor is, ha a munkaközvetítésnek ez a két ága ezentul is elkülönítve maradna.

Az egymással érintkezésbehozás gondolata egyébként nálunk sem idegen, mert az 1916. évi XVI. t.-c. végrehajtási rendelete, mint tudjuk, a kettő közötti viszony szabályozását ugyis kilátásba helyezte. Ha nem akarjuk a népjóléti minisztériumban kijelölni a munkaközvetítés központját, akkor is eleget tehetünk a konvenciónak p. o. egy olyan tanács felállításával, mely egyrészt az ipar, bányászat és kereskedelem, másrészt pedig a mezőgazdaság köréből nyerné tagjait. Persze, a mezőgazdasági munkaközvetítésben is meg kellene valósítani a paritást és ennek a központi tanácsban is érvényre kellene jutnia. A háboru előtt e követelmény a legnehezebben megvalósítható javaslatok sorába állította volna nálunk a szóban forgó egyezményt. A háboru óta azonban, amint tudjuk, mezőgazdasági szociálpolitikánk már megbarátkozott a paritás gondolatával. A hatósági munkaközvetítés kiépítésén kívül még azt kívánja a tervezet, hogy addig, amíg a hatósági munkaközvetítés mellett egyéb munkaközvetítés is áll fenn, az együttműködés biztosítsák, továbbá, hogy lehetőleg 3 havi időközökben közöljük a munkaiügyi hivattal a munkanélküliségre, valamint az ellene való küzdelemre vonatkozó adatokat. E kívánságokon, úgy hiszem, nem mulhatik az egyezményhez való csatlakozás, annál kevésbé, mert az egyezmény 1. pontja szerint erre a célra nem kell külön adatgyűjtést berendezni, hanem csak a „toute information disponible“ közlésére szól a kötelezettség. A munkanélküliségre vonatkozó nemzetközi egyezményhez egyébként már igen számos állam csatlakozott, éppen azért, mert a kor követelményeinek megfelel és mert feltételei a legkönnyebben teljesíthetők. Az egyezményt Anglia, Bulgária, Dánia, Esztország, Finnország, Görögország, India, Japán, Norvégia, Olaszország, Románia, Svédország és Svájc ratifikálták eddig.*)

A harmadik egyezmény, melyhez nagyobb nehézség nélkül csatlakozhatnánk, a *vasárnapi munkaszünetre* vonatkozik. Lényegileg azt kívánja, hogy az ipar, a bányászat és a közlekedés terén hétnaponként 24 órás munkaszünetet biztosítsunk a munkásoknak, még pedig lehetőleg egyfolytában. E követelménynek törvényhozásunk, mint tudjuk, már 1890-ben megfelelt. Mégis új törvényhozási intézkedésre volna szükség, mert néhány pontban érvényben lévő törvényüinktől eltér az egyezmény terve. Így különösen a munkaszünet alól való kivételek engedélyezését a munkaadó- és a munkásszervezetek meghallgatásától teszi függővé, míg a mi törvényünk természetesen ezt a rendelkezést még nem ismeri. Ez az intézkedés azonban az egyezmény 4. pontjának második bekezdése szerint csupán az ezután engedendő kivételekre vonatkozik. Egyébként a genfi egyezmény a kivételek engedélyezése szempontjából meglehetősen szabadelvű és a kérdés anyagi rendezését illetőleg nálunk aligha jelentene nagyobb változást. Ez egyezménytervezet elfogadásával az elsők között volnánk, mi ellensúlyozhatná a nehezebben megvalósítható egyezményekben való késedelmünket.**)

A III. konferencia ajánlásai közt is találtunk egyébként kettőt, melynek keresztülvitele nálunk nagyrésztben már megtörtént. Ilyen min-

*) Eddig csak India ratifikálta.

***) L. Bulletin Official. Bureau International du Travail. VII. kötet, 356. oldal.

denekelőtt a vasárnapi munkaszünetnek a kereskedelemben való megvalósítása, melyre nézve mindössze azt kellene megtennünk, hogy az engedendő kivételeket és módosításokat kétévenként a nemzetközi munkaügyi hivatalnal közöljük, illetőleg magunkat erre kötelezzük. A második a mezőgazdasági szakoktatás fejlesztésére vonatkozik. A mezőgazdasági szakoktatás fejlesztésére kötelez minden közelebbi meghatározás nélkül, mi egyébként ugy is érdekiünk, és azt írja elő, hogy a mezőgazdasági szakoktatást ugyanoly feltételek mellett tesszük hozzáférhetővé a mezőgazdasági munkásoknak, mint másoknak. E tekintetben nincs mit tennünk. Végre azt a kötelezettséget róná ránk, hogy időszakos jelentést küldjünk a munkaügyi hivatalhoz idevonatkozó törvényeinkről, kezdeményezéseinkről, valamint költségvetési hiteleinkről. Ez csak kívánatos, legalább a külföld is látja törekvéseinket és nemcsak negativumokról, hanem pozitív munkánkról is tudomást vehet. Ezenkívül még a foszfortilalomra vonatkozó ajánlásnak is megfelelhettünk. Ennek voltaképen már meg is feleltünk, mert 1908-ban csatlakoztunk a tilalomhoz. Minthogy egyik-másik, a berni egyezményhez szintén csatlakozott állam újból ratifikálta az egyezményt, ezt is megtehetjük. Mindenesetre közölnünk kell a nemzetközi munkaügyi hivatalnal, hogy ez ajánlást teljesítettük.

Ha a most jelzett irányokban a megfelelő lépéseket megtehetjük, ezzel igen jó benyomást keltenénk a nemzetközi munkaügyi szervezetben és ott helyzetünk is sokkal előnyösebben alakulna, mint eddig, amig látszólag teljes közönnyel állunk az egyezménytervezetekkel szemben. Egyébként erre az a levél is kötelez, melyet gr. Bánffy külügyminiszter 1921 szeptember 17-én e tárgyban Genf-be írt és amelyet a nemzetközi munkaügyi hivatal hivatalos lapjában egész terjedelmében leközölt. E levél szerint — mint tanulmányunkból kitűnik, nem kevés optimizmussal — két egyezménytervezet kivételével a magyar kormány megvalósíthatónak véli a washingtoni konferencián kidolgozott egyezménytervezeteket és ajánlásokat.*)

De nemcsak a fentemlitett három egyezménytervezet olyan, melyhez könnyen csatlakozhatunk. Ha azokat külön csoportba soroltuk, emek az az oka, hogy fennálló törvényeink, illetőleg rendelkezéseink csekély módosításával és minden habozás nélkül magunkévá tehetjük azokat. *Vannak azonban ezenkívül is olyan egyezménytervezetek, amelyek nagyobb nehézség nélkül fogadhatók el.* Ilyen mindenekelőtt az anyasági védelemre vonatkozó washingtoni egyezménytervezet. Bár a fentebb említett külügyminiszteri levél azt állítja a tervezetről, hogy az anyasági védelmet illetőleg kevesebbet tartalmaz, mint amit Magyarország már is megvalósított, ez csak bizonyos irányban áll és a konvenció elfogadása több irányban idevágó törvényhozásunk kiterjesztését tételezné fel. Tovább megy ugyanis a mi törvényhozásunk az egyezménytervezetnél a gyermekágyi segély tartamában, amennyiben azt a biztosított nőknek nyolc hétre adja meg. Viszont elmarad az egyezménytervezet mögött az ipartörvényben megállapított anyasági védelem, amennyiben azt csupán a gyáriparra és itt is csak négy hétre terjeszti ki

*) L. Bulletin Officiel, Bureau International du Travail Vol. IV. 375—382.

és az itt sem feltétlenül kötelező, mert csupán arra szorítkozik, hogy a szülés után a munkából elmaradó nő munkaszerződésének a 4 heti szünet alatt érvényben maradását mondja ki. Ha tehát az egyezményt elfogadjuk, először is *kötelezőleg kell kimondani az anyasági védelmet, másodszor pedig azt négy hétről hat hétre kell kiterjeszteni. Ezenkívül azt az egész ipar és közlekedés területére is ki kell terjeszteni.* De a washingtoni tervezet ennél is többet kíván, mert 3. §-ának b) pontja értelmében az nemcsak a gyermekágy korára terjed ki, hanem azt a jogot is biztosítja, hogy orvosi bizonyítvány felmutatása mellett terhességének utolsó hat hetében a szóba jövő üzemekben alkalmazott nő elhagyhatja munkáját. Ennek kimondása nagyobb nehézségbe nem ütköznék, mert a betegsegélyezésre fennálló rendelkezések értelmében a pénztárak négy hétre már amugy is fizetnek terhességi segélyt, melyet a fenti jog kimondása mellett csupán két héttel kellene felemelni. Ezenkívül már csupán azt kellene kimondani, hogy szoptató nőknek a munka közben két ízben e célra fél óra engedélyezendő. Mind e rendelkezések a legnagyobb mértékben összhangban vannak az anyasági védelemnek azzal az irányzatával, mely a háboru alatt nálunk meghonosodott és nemzeti szempontból is igen kívánatos. Sőt a gyermekek, fiatalok és nők védelméről az iparban, kereskedelemben, valamint némely más vállalatokban, üzemekben és foglalkozásokban cím alatt a képviselőházhoz benyújtott törvényjavaslat e követelményekkel már számol is.

Szóba jöhet ezenkívül *a fiatalok éjjeli munkáját tilalmazó* washingtoni egyezmény is. Ehhez is már kilenc állam csatlakozott,*) és nem szabad elfelejtenünk, hogy ez egyezménytervezet csak kiszélesítése annak az egyezménytervezetnek, amelyet a háboru előtt a Törvényes munkásvédelem nemzetközi egyesülete előkészített és amelyhez annak idején Magyarország is kész volt csatlakozni. Igaz, hogy az akkori tárgyalások a 16 évi korhatárra voltak alapítva, míg a washingtoni tervezet a 18. évig tilalmazza az éjjeli munkát, de azokra az iparágakra vonatkozólag, amelyek nagyobb mértékben alkalmaznak éjjeli munkát, a washingtoni tervezet a 16. éven felüli munkásokat illetően kivételt enged. E kivételek közül a nálunk nagyobb mértékben éjjeli munkát alkalmazó iparágak közül csak a kő-, föld- és agyagipar hiányzik, itt pedig az éjjeli munka nem feltétlenül szükséges. Egyébként azt sem szabad elfelejteni, hogy az 1923. évi XVI. t.-c. nálunk az éjjeli munkának elvi tilalmát léptette életbe, illetőleg annak eltiltását elvileg lehetővé tette, mi a csatlakozást mindenestre megkönnyíti. A pékiparra vonatkozó 1923. évi XV. t.-c. is teljes összhangban van az egyezményrel és ugyanez áll a fentemlitett törvényjavaslatról is.

Az *ólommérgezésekre* vonatkozó genfi egyezménytervezet is azok közé tartozik, amelyek elfogadásának aligha volnának nagyobb nehézségei. Az üzemi védelemben ugyanis elmaradtunk és már csak a háboru emberveszteségének pótlása is azt parancsolja, hogy az ipari mérgek ellen minél nagyobb eréllyel küzdjünk. A fiatalok munkasoknak és a nőknek az ólomfestéket alkalmazó mázó munkáktól való eltiltása

*) Anglia, Bulgária, Dánia, Esztorország, Görögország, India, Olaszország, Románia és Svájc.

emberanyagunk megvédelmezése szempontjából is feltétlenül szükséges és a veszélyes iparágakban eddig alkalmazott szabályozással teljesen összhangban van és attól csupán abban tér el, hogy eddig a védelemben a 16 évig szoktunk csak elmenni, míg az egyezménytervezet a 18. évet kívánja. A washingtoni ajánlások közül *a lépfene elleni tilalom* is a veszélyes üzemágakkal követett eddigi eljárásunkkal összhangban van, a *közegészségügyi szolgálatra* vonatkozó egyezménytervezet pedig alig tesz intézkedést szükségessé, mert iparfelügyeletünk feladatai közé tartozott eddig is a munkások egészségügyi védelme; legfeljebb az orvosi elemnek nagyobb tért engedése az iparfelügyeletben válnék azon kívül szükségessé, hogy ipari főfelügyelőségünknek az egyezménytervezet értelmében a nemzetközi munkaügyi hivatallal kellene érintkezésbelépni.

Ezzel kiemeltük volna azokat az egyezménytervezeteket, illetőleg ajánlásokat, amelyekhez vagy minden nehézség nélkül, vagy legalább is nagyobb nehézség nélkül csatlakozhatunk. Hogy e csatlakozás nemzetközi, de nemzeti szempontból is kívánatos volna, azt úgy hiszem, nem kell tovább fejtegetni.

Nagyobbak a nehézségek a gyermekmunkával, illetőleg a gyermekek alkalmazásának korhatárával összefüggő washingtoni és genfi egyezménytervezetekkel szemben. Mindkettő, az egyik az iparra, a másik a mezőgazdaságra vonatkozólag a 14 éves korhatár megállapítását követeli. Ennek nálunk nagyon sok nehézsége van, mert a mindennapi iskola látogatásának kötelezettsége népoktatási törvényünk értelmében csak a 12. évig terjed. Városi gyermekeinket az elzúllásnak tenné ki, ha az iskolából távozva, két évig foglalkozás nélkül volnának kénytelenek maradni. A tankötelezettség kiterjesztése mindenestre kívánatos és elég szomorú, hogy Magyarország e téren a művelt nyugat mögött elmaradt. Pillanatnyilag azonban aligha tudunk e nehézségeken segíteni. És így mindenestre *a később tárgyalandó egyezmények közé kell az idevágó egyezményt sorolni*. Hiszen a fentemlitett törvényjavaslat is megmarad a 12 éves korhatár mellett, pedig egyébként a washingtoni határozatok teljes figyelembevételével készült. Helyzetünk e kérdésben hasonlít Olaszországhoz, mely szintén nem fogadhatja el tanügyi törvénye folytán ezt az egyezményt. *)

A mezőgazdaságra vonatkozó genfi egyezménytervezet kevésbé merev, mint a washingtoni. Nem tiltja feltétlenül a 14 éven aluli gyermekek mezőgazdasági foglalkoztatását, csak azt kívánja meg, hogy ennek a tanidőn kívül és oly módon kell történnie, hogy az iskoláztatásnak ne ártson. Sőt annyira megy, hogy a tanidőnek a mezőgazdasági munkákkal való összhangba hozását is megengedi, de azzal a korlátozással, hogy a tanidőnek évenként legalább nyolc hónapot kell magába foglalnia. Az egyezménytervezet szelleme nem idegen a magyar szociálpolitikának. Cselédtörvényünk, igaz, nem 14, hanem csak 12 éves korhatárt állapít meg a cselédi minőségben való alkalmazásra. Azt is ki-

*) Az olasz parlament bizottságában ez egyezmény-tervezet tárgyalása alkalmával az iskola bevégezése és az ipari munkába állás közt lefolyó időt 12 éves tan kötelezettség és 14 éves alkalmazási korhatár mellett találóan a restség tanonc-idejének nevezték. (V. ö. Bulletin Officiel. IV. kötet 213. oldal.)

mondja, hogy a gazda köteles módot nyújtani gyermekeselédjének arra, hogy az iskolát látogathassa, tehát tényleg az iskolalátogatásra szánt időben azt nem foglalkoztathatja. De e rendelkezés nálunk *lex imperfecta*, megszegése nem esik büntetés alá, mert csak a gyermekeseléddel kegyetlenkedés és a testi épség megsértése kihágás (1907. évi XLV. t.-c. 58. §.). Minthogy azonban az 1907. évi XLV. t.-c. csak a cselédekre vonatkozik és a szorosabb értelemben vett mezőgazdasági munkásokra vonatkozólag hasonló rendelkezés nem áll fenn, továbbá a 12 éves korhatárt 14 évre kellene felemelni, ez egyezményt a mai viszonyaink között a nehezen megvalósíthatónak kell jelezniünk.

Nagyobb nehézségekbe ütközik, legalább egyelőre, a munkaügyi konferencia több ajánlása is. Ide kell sorolnunk mindenekelőtt a washingtoni konferenciának a *munkanélküliségre vonatkozó ajánlását*, mert munkanélküliség elleni biztosítás megvalósítását kívánja. Mai pénzügyi helyzetünkben ennek nagy nehézsége van. Egyébként ez ajánlásban vannak olyan pontok, melyek megvalósítása kívánatos és az ajánlásokat illetőleg másképp is áll a dolog, mint az egyezménytervezetknél. Az utóbbiakhoz csak akkor lehet csatlakozni, ha az egészet elfogadjuk, míg az ajánlásoknál egyes pontokat is kiválogathatunk. Ilyen mindenekelőtt a szóbanforgó egyezménynek az a pontja, mely *a munkások toborzását más ország számára a két ország megegyezéséhez és az érdekelt munkaadó- és munkásképviseletek meghallgatásához köti*. Tudvalevőleg, kivált egyes iparágak munkásai nagy mértékben keresik fel a szomszéd országok fenhatósága alatt álló területeket, mi a magyar munkás kereseti és elhelyezkedési lehetőségeit illetőleg lehet kívánatos, de nem előnyös a magyar iparra és mindenestre megfelelő szabályozást kíván. Ami pedig a díj mellett közvetítő munkaközvetítő szervek, az üzletszerű munkaközvetítők eltiltását illeti, az feltétlenül kívánatos és ez irányban, mint tudjuk, kezdeményező lépés amnyiban már történt is, hogy legalább új, ily természetű munkaközvetítők felállítására engedélyt ma nem adnak.*)

A belföldi és külföldi munkások egyenlő elbánására vonatkozó ajánlás egyik része ma nálunk aligha valósítható meg. Ez *a belföldi és külföldi munkásoknak a szervezkedési szabadság szempontjából való egyenlő elbánásban részesítése*. Nálunk e téren *elvi nehézségek* vannak, melyek jogosultsága legalább is vitatható. Ha Svájc, mely a forradalmaktól megkímélve maradt, bár inkább a biztosításra való tekintettel és a munkaalkalmaknak a belföldiek számára lefoglalása érdekében egyelőre tartózkodik ez ajánlás elfogadásától, ezt mi is megindokolhatjuk.**) Maga az elvi nehézség abban van, hogy a belügyminisztérium csak mostanában is azt az álláspontot foglalta el, hogy a külföldiek a szakszervezetnek nem lehetnek ugyanolyan tagjai, mint a belföldiek, vagyis tulajdonképen igazán tagjai nem lehetnek és a népgyűléseken való részvételük is külön elbírálást kíván. Ami a külföldi munkásoknak a belföldi munkásokkal való egyenlő elbánásban részesítését egyébként

*) Állami munkaközvetítő hivatalunk erre vonatkozólag már törvényjavaslatot is dolgozott ki, melyet az orsz. munkaközvetítési tanács magáévá is tett.

***) V. ö. Bulletin officiel. IV. köt. 509. old.

illeti, ez irányban, legalább is a balesetbiztosítás terén történtek lépések. Törvényünk különben is a viszonosság alapján áll és így minden államnak, mely a fejlődés hasonló fokán áll, meg van a lehetősége arra, hogy munkásai részére a balesetbiztosítás szempontjából a viszonosságot megszerezze.

Néhány szót kell szentelnünk annak a genfi ajánlásnak, amely szerint *a mezőgazdasági munkásoknak ugyanolyan szervezkedési szabadság biztosítandó, mint az ipariaknak*. Eddigi törvényhozásunk egyik kardinális pontja a mezőgazdasági strike és az erre vonatkozó egyesülés tilalmazása, amennyiben az szerződésszegéssel párosul, vagy arra irányul. Az iparban ily striketilalom nem áll fenn. Ha az ipari munka szabadságára vonatkozó javaslatból törvény lesz, az egyenlőtlenség még fokozódni fog, mert az egyesülési szabadság és a tömeges munkabeszüntetés joga — bizonyos korlátok közt — az ipari munkásoknak biztosítva lesz. De nem lehet mindent egyszerre kívánnunk és éppen az ország mai helyzetében nehéz a mezőgazdasági striketilalmat elejteni. Különben is a mezőgazdasági munkások bérhivatalokat és békéltetési eljárást nyertek legújabb törvényeinkkel és így a strikekérdés terén megnyilvánuló egyenlőtlen elbánást könnyebben viselhetik.

A mezőgazdaságra vonatkozó genfi ajánlások közül a többinek elfogadása is kisebb-nagyobb nehézségekbe ütközik. Így az *anyasági védelemre vonatkozó javaslat a mezőgazdaságban* nem vihető keresztül addig, míg mezőgazdasági biztosításunk reformja meg nem történik és e téren a kötelező betegsegélyzés meg nem valósul. *A nők éjjeli munkája a mezőgazdaságban* csak egyes, főképp az állattenyésztéssel kapcsolatos munkákra szorítkozik. E munkák eltiltása, amint azt a svéd külügyminisztérium a munkaiügyi hivatalhoz intézett átiratában helyesen mondja. *) aligha vihető keresztül. Egyébként legfeljebb az aratással kapcsolatban fordulhat elő a mezőgazdaságban a holdvilág melletti munka és ez is oly kivételes, hogy annak tilalmazása aligha indokolható. Hasonlóképen áll a dolog a gyermekek éjjeli munkájával a mezőgazdaságban. Cselédtörvényünk a cselédeknél — igaz, hogy a nőket különleges elbánásban nem részesíti — kötelezővé teszi az éjjeli pihenő nyújtását. Ennél tovább menni egyelőre nehéz. Ami a mezőgazdasági munkáslakásokat illeti, tudjuk, hogy e téren cselédtörvényünk már intézkedett és az állam a mezőgazdasági munkásházak építését támogatja. Az ajánlás azonban a nálunk érvényben lévő intézkedéseknél tovább megy. Eltiltja az istállóknak és félszereknek munkások elhelyezésére való felhasználását és ott, ahol a munkások elhelyezése tömegesen történik, minden személy számára külön ágyat kíván. Megkívánja továbbá a lakások fűthetőségét. Bár feltétlenül kívánatos, hogy mezőgazdasági cselédeink és munkásaink lakásai minél inkább tökéletesítkessenek, a beruházások hiányának és az általános drágaságnak mai kora aligha lehet alkalmas arra, hogy ma fokozzuk az ez irányban támasztott követeléseket. Ha Svédország erre az álláspontra helyezkedett, akkor azt hiszem, a háború legnagyobb vesztese, Magyarország sem helyezkedhetik más álláspontra. Ez világosan is kifejezésre volna jutta-

*) Bulletin Officiel Vol. VII. 191. old.

tandó ez ajánlás tárgyalásakor, hogy vegyenek róla tudomást a többi nemzetek is. milyen ellenmondás van abban egyrésztől nemzetilg és anyagilag a tönk szélére juttatni egy nemzetet, másrésztől pedig töie kulturális haladást követelni. Ami végül *a munkásbiztosítási törvényeknek a mezőgazdasági munkásokra való kiterjesztését* illeti. e kérdés csak mezőgazdasági munkásbiztosításunk kilátásban állónak jelzett reformja kapcsán merülhet fel.

A nyolcórás munkanapra vonatkozó egyezménytervezet egyelőre általában kikapesolandó a nemzetközi munkásvédelem pillanatnyilag aktuális kérdései közül. Egy pillantás arra, hogy mely államok esatlakoztak eddig hozzá, meggyőzhet minket arról, hogy az iparilag fejlettebb államok követelményeinek az nem felel meg. Nem a nyolcórás munkanap ellen merül fel a kifogás, bár egy veszített háboru és egy világkatasztrófa után nagyon is kérdéses lehet az, megszorítani kell-e, vagy kiterjeszteni kell-e a munkaidőt. Ha szociális okok az előbbit követelik, ám legyen; de a vonatkozó szabályozás nem lehet merev. Ez az, ami Franciaországot, Belgiumot, Svájcot, Norvégiát, Svédországot és több más iparilag fejlett államot, melyek pedig törvénnyel életbeléptették a nyolcórás munkanapot, a washingtoni egyezmény elfogadásától visszattartotta. Ha Bulgária, Görögország, India és Románia eddig esatlakoztak az egyezményhez, ez csak azért volt lehetséges, mert iparuk még fejletlenebb, míg Csehszágánál politikai okok játszottak közre. Már a tavalyi genfi konferencia foglalkozott a nyolcórás munkanapra vonatkozó egyezmény revíziójával és e kérdés angol kezdeményezésre napirenden maradt. Elegendő lesz vele a végleges döntés után foglalkozni.

Egyébként el kell ismernünk, hogy a munkaidő kérdésében, a háboru befejezése óta Magyarország határozott haladást mutat. Csak a sütőiparról szóló törvényre kell gondolnunk, mely a felnőtt munkások számára bevezeti a maximális munkanapot, sőt a nőkre, ha éjjel is dolgoznak, a 8 órás munkanapot, holott az 1911. évi XIX. t.-c. ez esetre még 13 órás maximális munkanapot állapított meg.

Ami a Genuában tartott második nemzetközi munkaügyi konferencia határozmányait illeti, azokra nézve leghelvésebb arra az álláspontra helyezkedni, melyet Ausztria e tárgyban elfoglalt, midőn a tengerészetet érintő egyezménytervezetekre vonatkozólag arra utalt, hogy nem lévén tengerpartja, ezeknek nagyobb jelentőséget nem tulajdoníthat. Szóba nálunk legfeljebb a belvizi hajózásra vonatkozó egyezménytervezet jöhetne, mely azonban mindenesetre tanulmányozást igényel, mert szintén a nyolcórás munkanap bevezetésével függ össze.

Ha a fenti módon végigtekintünk a nemzetközi munkaügyi szervezet eddigi eredményein, meggyőződhetünk róla, hogy *a helyzet nem oly nehéz, mint az egyezménytervezetek és ajánlások sokaságából következtetnők*. A nemzetközi munkaügyi szervezet nem egy kívánságának minden nehézség nélkül, másoknak pedig aránylag csekély akadályok legyőzése után eleget tehetünk. Nem kell erőszakot elkövetnünk fejlődésünkön. Nagy segítségünkre van ebben a tekintetben az, hogy a többi államok is bátran tartózkodtak oly rendelkezések elfogadásától, melyek hazai viszonyaik között nagyobb nehézségekre találtak. Ha az elfogad-

ható egyezménytervezetekhez mielőbb csatlakozunk és az ajánlások közül mindazt honoráljuk, amit viszonyaink megengednek, akkor megértésre számíthatunk és oly pontozatokban, melyek viszonyaink közt nehezebben valósíthatók meg, késedelmünk kevésbé súlyosan kerül tartozásaink számlájára.

Heller Farkas.

A magyar külkereskedelmi statisztika vasuti dijszabási tanulságai.

I.

A m. kir. központi statisztikai hivatal közleményeinek 63. köteteképpen kiadta a Magyar Szent Korona Országainak. 1882—1913. évi külkereskedelmi forgalmáról szóló statisztikát. A szóban lévő 32 év folyamán a külkereskedelmi forgalmunk jelentékeny részét lebonyolító vasutaknak a külforgalmat érintő dijszabásai több ízben megváltoztak. Ennélfogva érdemes megvizsgálni, hogy a dijszabások legfontosabb változásának nyomát megtaláljuk-e a külkereskedelmi forgalom változásában? Ez a kérdés annál érdekesebb, mert a vasuti irodalomban is kevésbé tisztázott kérdés az, hogy a dijszabásoknak változásai minő összefüggésben állanak a forgalom és főleg a nemzetközi forgalom alakulásával. Ennek részben az az oka, hogy a két tényező közti okozati összefüggést igen nehéz megállapítani, mert a zavaró tényezőknek egész sorozatát kell kiküszöbölni, mielőtt a forgalom változását a dijszabás változásának tulajdoníthatnók. Így például, ha valamilyen áru fuvar-díjának felemelése az illető áru iránti kereslet csökkenésével, az áru termelésének egyébkénti csökkenésével vagy megdrágulásával esik össze, a külkereskedelmi forgalom csökkenését már nem lehet egészen a díjemelésnek tulajdonítani. Hasonló a helyzet, ha általános díjemelés általános külföldi vámemeléssel esik össze. Ellenben már megbízhatóbban következtethetünk a díjemelés forgalmat csökkentő hatására akkor, ha a díjemelés nem minden külföldi állammal való forgalomban következett be, vagy ha az az állam, amelynek forgalmában díjemelés történt, vámjait nem emelte. A termelést és fogyasztást befolyásoló, a kínálatra és keresletre ható egyéb zavaró okokat ugyan még ebben az esetben sem küszöböltük ki. Ámde, ha például azt találnók, hogy általános gazdasági pangás idején és csak bizonyos — vámjukat nem emelő — államokkal való forgalomban történt díjemelés után, a forgalom csak ezekkel az államokkal csökkent, más államokkal pedig változatlan maradt vagy még nőtt is, akkor meglehetősen biztosan állíthatjuk azt, hogy e forgalom emelkedése annak a következménye, hogy a dijszabás nem változott: míg a többi állammal való forgalomban beállt forgalomcsökkenést a díjemelésnek lehet tulajdonítani. Ha rossz termés idején gabonakivitelünk csak azokba az államokba csökkent, amelyek felé díjemelés következett be, a díjemelés folytán nem érintett forgalmakban

pedig gabonakivitelünk ugyanakkor emelkedett. akkor — ha kereskedélpolitikai intézkedésk kivitelünk egyes irányában nem következtek be — a kivitel csökkenésének okát joggal a díjemelésnek tulajdoníthatjuk. Kérdésünk vizsgálatát azonban éppen az nehezíti meg, hogy ilyen helyzet csak ritkán következik be. először is azért, mert díjemelésre rendszeren akkor kerül a sor, amikor a vasut az általános gazdasági viszonyok rosszabbodása folytán emelkedő kiadásait bevételeinek fokozása útján kénytelen kiegyenlíteni, másodsor pedig különösen azért, mert a vasuti helyi díjszabási díjemelések rendszerint nem irányok szerint történnek, hanem ugyanannak az árunak a szállítása egyszerre minden irányban megdrágul. Ennélfogva a díjemelés forgalmatesökkentő hatásának tanulmányozására különösen azok az esetek alkalmasak, amikor a közvetlen szállításra szolgáló *külföldi köteléki díjszabások* közül esupán *egyesebben* következett be díjemelés, még pedig nem a hazai vasutak beszámított díjrészleteinek vagy egységtételének, hanem *a részes külföldi vasutak beszámított díjrészleteinek vagy egységtételeinek felemelése következtében*. A vizsgálatra ezenkívül alkalmasak az olyan esetek is, amidőn egyes külföldi államokkal való forgalomban a köteléki díjszabások megszűntek és helyettük az eddiginél magasabb helyi díjtételek összeadásából keletkezik az új fuvardíj; míg más államokkal való forgalomban a fuvardíjak nem változtak. A magyar külkereskedelmi forgalomban e vizsgálatra alkalmas eseteknek tipikus példája az 1907-ben Ausztriával kötött gazdasági kiegyezés után bekövetkezett helyzet. E kiegyezéssel kapcsolatban ugyanis a kivitelünket érintő díjszabási állapot lényegesen megváltozott. Nevezetesen az 1899. évi u. n. Széll—Körber-féle kiegyezés kapcsán létesült vasuti megállapodások értelmében az osztrák államvasutak lekötötték volt a nyugoti, északnyugoti és északi irányban 1898-ban fennállott köteléki díjszabásokba, kivitelünk érdekében beszámított olcsó díjrészleteket, amelyek legfőbb kiviteli cikkeinknek a németországi, svájci, francia, belga, németalföldi és oroszországi forgalomban kedvező díjtételeket biztosították. Ezt a lekötést az 1907. évi kiegyezés megszüntette. Ugyanakkor lejárt az osztrák-magyar államvasuttársaság vonalainak államosításakor időre szólóan létesített az a megállapodás is, amelynek értelmében a bécsi forgalomban a bevételek kilométrikus osztása segélyével a m. kir. államvasutak Marcheggen túl egészen Bécsig gyakorlatilag maguk állapították meg a díjtételeket. természetesen úgy, hogy a díjtételek kivitelünk cikkeire nézve lehetőleg alacsonyak legyenek. Így azután az 1908. évtől kezdve az említett külföldi államok felé irányuló forgalomban több köteléki díjszabás megszűnt és a kiviteli díjtételek a megmaradó köteléki díjszabásokban is emelkedtek. Némileg, kisebb mértékben emelkedtek az ausztriai kivitelünkre használható díjszabások is. Ettől elméletileg azt a hatást kellene várnunk, hogy a németországi, svájci, belga, hollandi, oroszországi kivitelünk 1908-tól kezdve csökkent, míg ausztriai kivitelünknek nem kellett okvetlenül csökkennie, sőt elméletileg még annak növekedését sem lehet kizártnak tekinteni, mivel Ausztria jórészt ugyanazokat a kiviteli cikkeinket fogyasztotta, mint Németország és így lehetséges volt az is, hogy e cikkek közül azok, amelyek díjemelés folytán már nem juthattak el a tőlünk távolabb fekvő Németországba, az eddigi-

nél drágább áron, de mégis Ausztriában találhattak piacot. Ez, abban az esetben, ha Ausztria teljes szükségletét korábban nem volt képes tőlünk beszerezni, de a díjmelés után ezt a korábban Németországba szállított kivitelünkből fedezni képes volt, az Ausztriába menő kivitelünk emelkedését is előidézhette. Továbbá, ha valóban a díjmelés okozta a kivitelünkben kimutatható eltolódásokat, akkor elméletileg arra is következtethetnénk, hogy azokban a kiviteli irányokban, amelyekben díjmelés nem következett be, vagy ahol a vízi ut átvehető a vasutak korábbi szerepét, kivitelünk csökkenését nem fogjuk tapasztalni, sőt esetleg még kivitelünk növekedését is észlelhetjük, mert az előbb máshova ment kivitel ezekre az irányokra terelődhetett el. Végre, ha a díjmelés valóban oka a kivitel csökkenésének, akkor azoknak a cikkeknek a kivitelében, amelyekre korábban sem állt fenn lényeges kedvezmény, kivitelcsökkenés nem várható. Mindezek mellett azután még azt a körülményt sem szabad szem elől téveszteni, hogy a kivitelcsökkenésnek közvetlenül a díjmelés után kellett beállania, de nem kellett közvetlenül hosszú ideig, több éven át fennállania, mert a hazai vasutak saját vonalaikon nyújtott díjmérséklésekkel igyekeztek a külföldi vasutak díjmelését egyensúlyozni, amikor azt látták, hogy a kivitel csökkenése állandósul és mert a díjmelésnek a kivitelcsökkenítő hatását az is ellensúlyozhatja, ha piacainkon az árak nagyobb mértékben emelkednek, mint belföldön.

Ha már most ezeket az elméleti következtetéseket a mi esetünkre alkalmazzuk, akkor azt kellene várnunk, hogy kivitelünknek Németországba, Svájcba, Franciaország Svájccal határos részébe és Oroszországba irányuló része feltétlenül csökkent, Ausztriába menő része nem változott egyformán, sőt nőtt is, Olaszországba a déli vasuton át mozgó és továbbra is kedvezményt élvező része változatlan maradt, vagy nőtt és az adriai köteléki díjszabás mérsékelt tételei alapján Fiuméba és onnan tengeren továbbszállított része változatlan maradt vagy nőtt, amennyiben kizárólag a tengeri utra van utalva, mint az amerikai stb. forgalom. De változatlan maradhatott vagy nőhetett kivitelünknek az a része is, amely a díjmelés előtt közvetlen vasuti utirányt használt, ha a díjmelés után a kombinált fiúme-tengeri utirányt használhatta, aminő a délfrancia, belga, németalföldi, nagybritanniai és spanyol forgalomnak egy része. A keleti forgalom itt nem fontos, mert balkáni és keleti forgalmunk nagyrészt más cikkből állt, mint a minőkre a nyugoti és északi forgalmakban díjkedvezmények álltak fenn. Nyugoti kivitelünk zöme ugyanis nyersterményekből és félgyártmányokból, keleti és balkáni kivitelünk zöme pedig iparcikkekéből alakult, úgy, hogy a nyugoti irány díjmelése alig áll közvetlen összefüggésben a keleti kiviteli forgalom alakulásával. Vizsgálatunk főanyaga az 1908—1910. évi kiviteli forgalmunkra szorítkozik, mert 1910-től kezdve a magyar vasutak számos díjszabási intézkedéssel ellensúlyozták az osztrák díjmeléseket és az árak is emelkedtek úgy, hogy az áruk a magasabb fuvardíjakat is megbirták. 1910-től kezdve tehát már inkább a díjleszállításnak kiviteli forgalmunkat fokozó hatását lehetne külkereskedelmi statisztikánk segítségével tanulmány tárgyává tenni. Amde a díjleszállítások hatását a forgalomra vonatkozó adatok alapján még sokkal nehezebben lehet tanul-

mányozni, mint a díjemelések ellenkező irányu hatását. A díjleszállítás ugyanis rendszerint akkor következik be, amikor más gazdasági tényezőknek: a vámnak, emelkedő termelési költségeknek, más közlekedési eszközök vagy idegen termelőhelyek versenyének ellensúlyozásáról van szó. A képet tehát a forgalom nagyságára ható számos körülmény zavarja. Ehhez járul az is, hogy nem minden díjleszállítás éri el célját. Sokszor a díjleszállításnak nem sikerül a forgalmat emelnie, mert az ellenkező irányban ható okok erősebbek. Máskor a díjleszállítás csak annyiban hat, hogy a forgalmat ugyan nem képes emelni, de azt további csökkenéstől megóvja. Máskor ismét csak a forgalom irányában okoz elterelést. Néha hatása csak hosszab idő múlva érvényesül, néha pedig a versenytársak díjleszállításai hatását meg is hiusíthatják.

Ezek az okai annak, hogy a díjszabási tudomány irodalmában olyan tételeket tanítanak a díjszabásnak forgalmat teremtő, növelő, vagy csökkentő hatásáról, amelyeket statisztikai pozitív adatokkal bebizonyítani igen nehéz, amiért azt rendszerint meg sem kísérelték. Annál csábítóbb tehát, hogy Magyarország 1907—1910-iki díjszabási helyzete alapján vizsgáljuk meg a díjszabási és forgalmi változások közti összefüggés kérdését, habár csak a kiviteli forgalom és a díjemelés hatása szempontjából, mert a fentebb jelzett körülmények figyelembevételével, az elméleti kérdés legalább egy részének a megvilágítására eléggé pontosan felhasználható és a megbízhatóság szempontjából teljesen kifogástalan, gondosan gyűjtött adatok állnak rendelkezésünkre a m. kir. központi statisztikai hivatal kiadványában.

Természetesen csak a külkereskedelmi forgalom *mennyiségére* vonatkozó adatokat használhatjuk fel kérdésünk megvilágítására. Ezek közül a *sulyadatok* a fontosak, mert az 1899-ben lekötött díjmérséklések alig érintették az árukat, amelyeket statisztikánk darabszám szerint mutat ki.

Ha már most a jelzett alapokon keressük, hogy statisztikánk mit bizonyít, különbséget kell tenni az összes forgalom, az egyes államokkal való forgalom és az egyes cikkek államonkinti forgalmára vonatkozó adatok közt. Kérdésünkre világos választ csak az államonkint és a cikkenkint gyűjtött adatoktól várhatunk. Mégis érdekes megvizsgálni, vajjon az összes forgalom adataiban is tükröződik-e a díjszabási intézkedések hatásának a képe?

II.

Ami mindenekelőtt az *összes forgalmat* illeti, az előlidézett statisztikai műben foglalt Általános jelentés megállapítja, hogy: „az ország fejlődése szempontjából nem lehet kedvezőnek mondani az 1899-től 1905-ig eltelt hét esztendő sem, amikor pedig állandó kiviteli többletünk sohasem látott magasságra emelkedett, mert ilyarányu aktív mérleg kialakulását csak az akkor uralkodott általános pangás tette lehetővé, mikor az ország gazdasági fejlődése hosszú időre megakadt. Viszont a passzivitásnak 1906-ban kezdődött korszaka addig lenyugózva tartott gazdasági erőinknek nem várt fejlődését jelentette“ ... „A passzivitásnak ez az időszaka az ország gazdasági fejlődése szempontjából határozottan kedvező volt.“ E következtetések a külkereskedelmi for-

galom értékadataira vannak alapítva. Ha azonban a súlyadatokat vesszük, amelyek a kiviteli dijmérséklések hatását megmutathatják, a kép némileg megváltozik. A súly szerint kimutatott forgalom kiviteli többlete tett:

1898-ban, a dijrészletek lekötése előtt	6,377.000 q-t,
1899-ben, a lekötés után	17,266.000 q-t,
1905-ben, a lekötés tartama alatt	18,412.000 q-t.

A behozatal 1905-ben volt 1882 óta a legmagasabb: 44,820.000 q.

Ez a kiviteli többlet azonban nem bizonyítja egészen az ország gazdasági fejlődésének pangását a behozatal csökkenésében megnyilvánuló kisebb fogyasztás révén. Jóllehet

az 1899. évi behozatal kereken	4 millió q-val,
az 1900. évi kereken	8½ millió q-val,

<i>kisebb az 1898. évi legnagyobb:</i> kereken	43 millió q behozatalnál.
1901. évben a behozatal meghaladja a	37 millió q-t.
1903-ban a	37½ millió q-t.
1904-ben a	41½ millió q-t.
1905-ben a	44.8 millió q-t.
1906-ban az	50.7 millió q-t.

A kivételes 1900. évtől eltekintve, éppen 1906-ban éri el kivitelünk az 1898—1909 közti időszak maximumát: a 67½ millió métermázsát meghaladó mennyiséget. Ez mutatja, hogy a kivitel fölénye nem kizárólag a behozatal esökkenéséből ered, hanem, hogy volt annak egyéb oka is. Ez pedig a hosszú időre lekötés útján biztosított kedvező kiviteli dijszabási helyzet. Ez tette lehetővé, hogy kivitelünk fokozatosan meghódítsa a fontosabb nyugoti és északi kiviteli piacokat és azokat a behozatal növekedése után is mindaddig megtartsa, ameddig a kedvező dijszabási helyzet fennállt. Ha ez igaz, tehát a dijszabási helyzet romlásával a kivitelnek a növekvő behozatallal nem párhuzamosan, hanem ellentétes irányban kellett fejlődnie 1906 után. Az adatok tényleg azt mutatják, hogy a következő években a helyzet így alakult:

	Behozatal: 1000 q	Kivitel: 1000 q	Kivitel: ± 1000 q
1906-ban	50.756	67.592	+ 16.836
1907-ben	63.015	66.789	+ 3.774
1908-ban	60.878	61.811	+ 933
1909-ben	70.959	61.565	— 9.394
1910-ben	63.433	65.145	+ 1.712
1911-ben	74.037	70.647	+ 3.390

Vagyis a dijszabási helyzet rosszabbodásával *növekvő* és a korábbi maximumokat 1909-ben több mint 12.6%-kal meghaladó *behozatal mellett* a *kivitel* bezárólag 1909-ig *lemorzsolódik* és a — kedvező dijszabási helyzet mellett kivitt legnagyobb mennyiséget — csak *1911-ben* éri el, sőt azt meg is haladja; de már 1910-ben kezd emelkedni. Ez a térfoglalás pedig a mávnak dijkedvezményeivel függ össze. Ennyiben látszik meg a dijszabások hatása az összes forgalom alakulásán.

III.

Ezek után térjünk át az *államonkinti* forgalom adataira. Ezekből mindenekelőtt megállapíthatjuk, hogy a súly szerint kimutatott kivitel az 1882—1913 közti időszakban, a díjemelés által érintett államokkal való forgalomban mindenütt 1907 előtt érte el maximumát. Kivitelünk métermázsákban volt:

I. csoport

Ausztriába.	1900-ban	50,047.254
Németországba	1900-ban	8,262.816
Svájcba	1898-ban	2,354.938
Franciaországba	1900-ban	2,070.972
Belgiumba	1900-ban	418.548
Hollandiába	1906-ban	503.909
Oroszországba	1905-ben	303.662

Ezzel szemben (a Balkán-államokat mellőzve, amelyek kérdésünk szempontjából nem érdekesek) a díjemelés által nem érintett főbb piacaink felé kivitelünk maximuma 1907 utáni időre esik. Így például maximális kivitelünk métermázsákban volt:

II. csoport

Olaszországba	1910-ben	3,071.200
Spanyolországba	1910-ben	195.346
Portugáliába	1912-ben	199.015
Nagybritanniába	1913-ban	2,549.116
Az Egyesült-Államokba	1912-ben	828.753

Mivel a II. csoportban a legnagyobb forgalom olyan időre esik, amidőn az I. csoport kivitele a maximumon alul maradt, az utóbbi csoport elmaradását nem igen lehet általános közgazdasági okoknak tulajdonítani. Mivel továbbá az I. csoport maximuma a díjemelés előtti időre esik, igen valószínű, hogy a díjmérséklések mozdították elő a maximumok elérését. Nevezetes még, hogy az I. csoporton belül a maximumok legnagyobb része az 1898—1900 közti időre esik, amikor a kedvezmények ujak voltak és versenytársaink díjszabási és vámpolitikai intézkedései még nem törekedtek azoknak a hatását ellensúlyozni.

Amde vizsgáljuk meg kissé közelebbről is, hogy miként változott kivitelünk a díjemelés szempontjából kritikus 1907—1909. években, valamint 1911-ben, amidőn már belső díjszabási intézkedésekkel igyekeztünk a lekötött kedvezményes díjrészletek megszűnésének hatását ellensúlyozni. Evégből nézzük külön-külön Ausztriát, a fenti I. csoport vámkülföldi piacait és a II. csoport államait.

1. *Ausztriát* célszerű külön vizsgálni, mert amint már említettük, a díjemelések kisebb mérvűek voltak és azoknak ellensúlyozása könnyebb volt és gyorsabban is volt keresztülvihető. Mivel Ausztriába jelentékeny — darabszám szerint kimutatott — élőállatkivitelünk is volt, amelynél a díjszabások számottevően nem változtak, itt összehasonlításképpen ezeket is figyelembe vesszük.

Kivitel	q	darab
1907-ben	4,989.927	5.520.366
Változás ezzel szemben		
1908-ban	— 8.7%	+ 5.9%
1909-ben	— 7.8%	+ 12.2%
1911-ben	+ 7.7%	+ 16.7%

Adatainkból látszik, hogy 1908—9-ben súly szerinti kivitelünk aránylag csekélyebb mértékben csökkent; 1911-ben azonban már meghaladta az 1907. évi kivitelt; míg darabszám szerint kimutatott kivitelünk állandóan nőtt. Ez a kép megfelel a díjszabási helyzetnek.

2. Nézzük most már *a díjmelés által érintett vámkülföldi piacaink* kivitelének alakulását:

Kivitel	Németország	Svájc	Franciaország	Belgium	Németalföld	Oroszország
1907-ben:	6,342.851	498.648	894.244	227.221	360.545	209.534
Változás ezzel szemben						
1908-ban:	—24.3%	—35.4%	—24.1%	—21.4%	—34.6%	—18 %
1909-ben:	—38.2%	—40.3%	—23.7%	—24.5%	—53.8%	—20.5%
1911-ben:	—26.2%	— 2.4%	—21.5%	—36.2%	—45.1%	+38.6%

Amint látjuk, kivitelünk csökkenése e piacok felé sokkal jelentékenyebb, mint osztrák kivitelünké és — oroszországi exportunkat kivéve — még 1911-ben sem volt kiegyenlítve. Ha ezt az utóbbi évet nézzük, látjuk, hogy Németország felé a forgalom nőtt 1909-hez képest. Ez az oderbergi utirányon történt díjszabási intézkedések következménye. Azt, hogy svájci kivitelünk 1909-hez képest tetemesen javult, az 1911. évi rendkívüli szalmakivitel magyarázza (109.957 mm.). A francia kivitel kisebb mértékű romlásának oka az, hogy forgalmunk az Adria hajóival nagyrészt a tengeri útra terelődött. Hasonló szerepet játszott a németalföldi kivitel 1911. évi javulásánál a vasut-belhajózási átrakási díjszabások igénybevétele. Orosz kivitelünk 1911. évi tetemes javulását főleg az ország óriási faszükségletének lehet tulajdonítani, amely konjunktúra lehetővé tette, hogy oda 102.686 mm.-át vigyünk ki, ami több, mint 1907. évi egész orosz kivitelünknek a fele. A kereslet tehát ellensúlyozta a díjszabási helyzetet.

3. *A díjmelés által nem érintett főbb piacainkra* vonatkoznak a következő adatok:

Kivitel	Olaszország	Spanyolország	Portugália	Nagybritannia	Egyesült Allamok
1907-ben:	1,908.236 q	126.564 q	143.271 q	982.070 q	343.643 q
Változás ezzel szemben					
1908-ban:	+ 5.3%	+ 2.6%	+ 11.7%	+ 17.0%	+ 70.8%
1909-ben:	+34.2%	+ 3.6%	+ 3.8%	+10.9%	+128.0%
1911-ben:	+49.4%	+65.7%	—18.0%	+16.8%	+ 98.5%

A kivitel ugyanabban az időben, amidőn az előbbi csoport kivitele csökkent, állandóan nagyobb az 1907. évi kivitelnél, kivéve portugáliai kivitelünket, amely 1911-ben csökkent, ami az ottani politikai viszonyok okozta bizonytalan helyzettel függ össze. Látszik tehát, hogy *kivitelünk* arra, amerre a díjmelések nem nehezítették meg, *abban az időben is fejlődött, amidőn nyugoti és északi kivitelünk csökkent.* Ezt a csökkenést

tehát ez alapon is joggal hozhatjuk okozati összefüggésbe a szállítási díjak emelkedésével. Brazília kivitelével, ahonnan az amerikai verseny kezdte egyetlen nagy kiviteli cikkiünket: a lisztet kiszorítani, a többi fontosabb tengerentúli piacaink felé is nőtt kivitelünk 1904-ben és 1909-ben, az 1907. évi kivitelhez képest.

IV.

Azt a körülményt, hogy akkor, amikor a nyugoti irányban vasuton szállított kiviteli forgalom a díjemelés folytán csökkent, egyidejűleg a vasuti díjszabásoktól kevésbé függő tengerentúli kivitel nem csökkent, vagy nem csökkent olyan mértékben, mint a tiszta vasuti kivitel, a következő számok is igazolják:

	Összes vasuti kivitel	Összes tengeri kivitel
1907-ben	50,867.275	6,516.749
1908-ban	47,073.127	6,984.838
1909-ben	47,594.711	6,313.561
1910-ben	48,368.515	7,050.983

Míg a vasuti összes kivitel a kritikus években állandóan kisebb maradt az 1906. évinél és a legkedvezőtlenebb (1908.) évben 7.4%-kal csökkent, a tengeri kivitel — az egy 1909. év kivételével — nagyobb az 1906. évi tengeri kivitelnél és e legkedvezőtlenebb évben is csak 3.1% csökkenést mutat. Ezekből az adatokból az következik, hogy *a nyugoti kivitel vasuti részének csökkenése* oly jelentékeny volt, hogy *a vasuti összkivitel adataiban* is kifejezésre jut oly években, amikor *a tengeri kivitel*, amelyre a díjemelések nem hatottak, *növekvő* tendenciát mutatott.

V.

Tanulságos képet kapunk a díjemelések által érintett főbb cikkek kivitelének alakulásáról, ha a kivitel alakulását *cikkek* szerint, még pedig az egész 1905—1911-ig terjedő időszakban (tehát a díjemelést jóval megelőző és követő időszakban) olyan csoportosításban szemléljük, amely külön-külön tünteti fel először az Ausztriába menő forgalmat, másodsor együttesen a német, francia, svájci, belga, németalföldi és orosz kivitel, amelyre a díjemelés kiterjedt, harmadszor a díjemelés által nem érintett vámkülföldi kivitel. Így az összforgalomból csak a boszniai kivitel marad ki, amely különleges díjszabási helyzeténél és gazdasági természeténél fogva feladatunk szempontjából nem érdekes.

E csoportok elsejét *A*-val, másodikat *B*-vel, harmadikát *C*-vel jelöljük itt következő összeállításunkban:

Év	Összes kivitel	1. Cukor (q)		
		<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	1,625.951	56.324	160	1,522.109
1906	1,401.010	35.918	26	1,318.246
1907	1,420.920	46.504	108	1,326.357
1908	2,110.489	38.298	—	2,023.303
1909	1,620.470	33.283	—	1,525.429
1910	2,009.304	54.998	3.983	1,873.516
1911	1,797.768	67.991	160.776	1,471.350

Cukorkivitelünk zöme mindig olyan terület felé irányult, amelyet a díjmelés nem érintett. A díjmelés szempontjából tulajdonképpen csak Ausztria jöhet számba, mert a német kivitel igen jelentéktelen volt (a B csoporttal esik össze). Ausztriai kivitelünk 1907. évvel szemben 1908-ban 17%-kal, 1909-ben 28%-kal csökkent, azután ismét föllendült. 1910-től kezdve nő a német kivitel is, amely a két kritikus évben teljesen szünetelt. Ugyanakkor a C csoport forgalma nagyobb, mint az előbbi években volt. A díjmelés hatása, bár eléggé szűk területen, meglátszik.

2. Dohány (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	274.485	190.171	45.899	35.600
1906	283.551	201.491	49.085	31.003
1907	313.089	218.837	64.394	27.634
1908	370.447	277.786	64.149	28.324
1909	392.946	291.806	64.706	32.713
1910	363.939	251.963	57.229	54.520
1911	322.945	210.890	62.539	49.271

A dohány, mint monopólium tárgya, kevésbé alkalmas a díjmelés hatásának megvizsgálására. Adatainkból mégis ez látszik: Összes kivitelünk 1905—1909-ig emelkedik, azután csökken. Az osztrak kivitel ezzel párhuzamosan változik. A vámkülföldi kivitel B csoportja 1908-ban csekély mértékben csökkent; 1909-ben kis mértékben nőtt. A C csoport kivitele e két évben és még 1910-ben is nőtt. Ebben része lehet annak, hogy a díjmelés ezt a csoportot nem érintette. A B csoporton belül a németországi kivitel, amely olcsóbb dohányfajokból állt, 1906 és 1910 közt mintegy negyedrésszére apadt. Mivel a csekélyebb értékű áru forgalmára a díjmelés hatása erősebb, ebben is a díjmelés hatása érvényesülhetett, annál is inkább, mert ugyanebben az időben a jobb dohányfajokat importáló Svájc, Franciaország, Belgium és Németalföld felé kivitelünk jelentékenyen nőtt és a tengeren Nagybritanniába, Spanyolországba stb. irányuló forgalom is számbavehető szaporodást mutat.

A számok a következők (q-ban) :

	Némeország	Svájc	Franciaország	Belgium	Hollandia	Anglia	Spanyolország
1906-ban	7.588	4.106	21.376	310	15.793	927	10.393
1910-ben	1.769	7.001	22.694	2.419	23.346	2.650	23.804

3. Gabona (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	14.720.744	12.477.013	1.945.118	165.327
1906	17.894.202	16.011.636	1.640.976	137.420
1907	18.714.158	17.149.420	1.183.691	140.459
1908	15.078.266	13.723.411	1.678.943	171.947
1909	13.478.256	12.489.555	606.441	176.229
1910	15.166.719	14.292.900	431.964	304.561
1911	17.442.457	16.869.459	260.405	74.347

Gabonakivitelünk csökkenése, az 1911. évet kivéve, általános. Ennek okait itt nem fejtegetjük, mivel azok ismeretesek és a dolgozatunk alapját képező statisztikai műben is megtalálhatók. Ami bennünket itt érdekel, az, hogy 1908—9-ben ausztriai és *B* csoportbeli kivitelünk jelentékeny csökkenése mellett, *C* csoportbeli kivitelünk 1910-ig nőtt. Különösen érdekes pedig az, hogy 1919-ben osztrák kivitelünk 27.1%-kal, *B* csoportbeli kivitelünk 49%-kal *kisebb*; *C* csoportbeli kivitelünk ellenben 25.4%-kal *nagyobb* az 1907. évi kivitelnél. Ennél az igen fontos cikknél tehát egészen világosan ott csökkent legnagyobb mértékben kivitelünk, ahol a díjemelés hatása legjobban érvényesült, míg a díjemeléstől mentes kivitelünk nőtt. Igazolja ezt az is, hogy a *B* csoporton belül ezekben az években a kivitel csökkenése pl. Németországba 57%-ot, Franciaországba 75%-ot, Svájcba 91%-ot, Németalföldre 84%-ot tesz: tehát ama szállítási távolsággal arányos, amelyen azelőtt olcsó díjrészeket álltak rendelkezésre.

4. Maláta (q)

Év	Összes kivitel	<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	239.965	109.473	126.767	43.796
1906	281.879	119.026	117.123	41.778
1907	256.910	104.754	125.435	22.672
1908	226.259	85.384	96.098	37.189
1909	197.575	67.826	77.241	42.642
1910	207.057	86.027	64.135	47.997
1911	196.163	88.385	53.430	40.845

Ha malátakivitelünk csökkenésének vámpolitikai okai voltak is a döntők, mégis ezek mellett a díjszabások alakulásának a hatása is érezhető. Erre mutat az, hogy az osztrák kivitel 1909-ben az 1906. évi kivitelnél 43.9%-kal, a svájci pedig 30%-kal *kisebb*, jóllehet vámpolitikai okok itt nem működtek közre úgy, mint a német forgalomban, ahol a csökkenés 38.8%. És megerősíti ezt az is, hogy a *C* csoport kivitele nemcsak 1908—9-ben, hanem a következő években is meghaladja az 1907. évi kivitelét, sőt részben az előző évek kivitelét is.

5. Hüvelyesek (q)

Év	Összes kivitel	<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	337.557	134.373	169.185	31.539
1906	526.242	124.816	317.185	82.277
1907	513.948	137.199	251.356	122.277
1908	589.761	161.934	98.946	321.279
1909	846.777	167.955	245.696	429.811
1910	602.233	121.128	259.960	217.510
1911	487.827	139.244	207.801	133.797

Adataink szerint úgy az összes, mint az ausztriai kivitel a díjemelés ellenére 1909 végéig emelkedett. A *B* csoportban az 1908. év kivitele mutat nagy visszaesést, de már a következő évben a kivitel ismét megnő, míg a *C* csoportbeli kivitel 1909 végéig az összes kivittel pár-

huzamosan emelkedett. Hogy az 1908. évi említett nagy esökkenés nem a termési viszonyok következménye, kitünik abból, hogy ebben az évben az olasz kivitelünk 35.1%-kal, az amerikai 17.61%-kal meghaladja előbbi évi kivitelünket és tengerentuli kivitelünk a következő két évben is nőtt. A *B* csoporton belül a csökkenés arányos a szállítási távolságokkal, mert a német kivitelben 44%-ra, a svájceiban 33.3%-ra, a franciában 77%-ra, a belgában 76%-ra, a hollandiban keréken 76%-ra rug. A következő évek kiviteli emelkedést a belső díjszabási helyzet mellett, a piaci ár emelkedése magyarázza, amely a kivitel mennyiségi és értékadatai egymás-közi arányának változása alapján is megállapítható.

6. Liszt (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	7,120.155	6,112.751	244.837	396.872
1906	7,908.651	6,757.317	225.663	414.686
1907	7,977.447	7,045.060	191.169	343.655
1908	6,752.858	6,086.006	112.704	206.172
1909	6,618.790	6,175.188	49.036	83.988
1910	6,368.906	5,911.480	61.572	103.236
1911	7,483.254	7,025.048	42.736	70.014

A csökkenés 1907 és 1909 közt Ausztria felé 8.7%, a *B* csoportban 75%, a *C* csoportban 78%. 1910-ben belső díjszabási intézkedések folytán nőtt a kivitel. Általában lisztkivitelünk esökkenése a kritikus években oly általános jelenség, hogy kérdésünk tanulmányozására nem alkalmas. Mivel az őrlési forgalom megszünése egész vámkülföldi kivitelünket érinti, természetes, hogy ez az egész kivitel, az összes piacok felé, ugy-szólván egyenletesen és nagy mértékben esökcent, míg a vámterületen belül Ausztria felé csak kisebb mértékben apadt.

7. Hántolt rizs (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	309.703	241.319	13.764	41.548
1906	391.166	261.924	24.133	88.069
1907	465.391	304.156	23.444	121.709
1908	450.592	355.131	7.745	64.612
1909	596.595	495.068	8.163	69.189
1910	432.127	386.398	16.878	58.121
1911	727.416	459.792	48.180	192.601

Összes és osztrák kivitelünk növekedése mellett vámkülföldi kivi-telünk esökcent. A *B* csoportban a belga kivitel teljesen megszűnt. Oda tartozik még az orosz kivitel, amely 1908-ban az előző évihez képest 66%-kal esökcent. A díjemelés által nem érintett *C* csoport kivitelének esökkenése csak 49%.

8. *Gyümölcs, főzelék, növények, növényrészek (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	3,325.662	2.708.821	401.242	40.480
1906	3,902.268	3,321.817	400.382	50.936
1907	3,984.243	3,269.937	539.444	63.052
1908	3,003.446	2,573.991	242.358	62.829
1909	3,923.108	3.401.272	286.630	114.224
1910	4.906.072	4,148.427	496.483	148.377
1911	5,915.225	4,736.713	897.881	132.528

Jóllehet, összes kivitelünk állandóan emelkedett, az 1908. évben Ausztriába 21%-kal, a B csoport államaiba 55%-kal kevesebbet vittünk ki, mint 1907-ben. A C csoport féle kivitelünk alig csökkent, 1909-ben osztrák kivitelünk már meghaladja az 1907. évit, míg a B csoportbeli még mindig 46%-kal alatta marad. Ellenben a C csoportbeli kivitel 81%-kal nagyobb az 1907. évinél. A B csoporton belül a nagy csökkenés legnagyobb: (német, svájci és orosz) piacainkon következett be, míg a tengeren is elérhető francia és belga piac felé, amely csak kisebb mennyiségeket fogyasztott, a kivitel még nőtt is. A vasuti díjemelés hatása tehát megállapíthatónak látszik.

9. *Eleven szárnyas (darab)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	7.319.892	3,796.134	3,521.181	1.223
1906	7.589.475	4,033.405	3,491.914	3.230
1907	7,575.850	3,937.198	3,635.659	1.994
1908	7.383.148	3,021.174	3,460.432	116
1909	7,420.596	3,918.842	3,494.693	6.355
1910	8.112.246	4,392.005	3,672.107	46.851
1911	7,234.545	4,205.131	2,925.168	102.670

10. *Leölt szárnyas (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	113.974	76.157	24.246	13.466
1906	114.676	78.927	21.469	14.203
1907	126.183	89.414	22.262	14.388
1908	135.756	96.706	34.606	14.304
1909	142.932	99.694	26.457	16.651
1910	144.662	105.437	26.038	13.027
1911	142.465	105.421	21.341	15.510

Az eleven szárnyas kivitelének előmozdításában nagyobb szerep jut a szállítás gyorsaságának, mint a fuvardíj magasságának. Ez az oka annak, hogy e cikknél a díjemelés hatása kisebb mértékben jut kifejezésre. A C csoport kivitele, amely felé a szállítás nem igen lehetett meggyorsítani, nem nőhetett. Az 1908. évi díjemelés kivitelcsökkentő hatása mind a négy számoszlopban észlelhető és az összes kivitel az osztrák és a B csoportbeli export még 1909-ben is kisebb az 1907. évinél, míg a C

csoportban a kivitel már emelkedett. A későbbi emelkedést belső vasuti intézkedések mozdították elő.

Viszont a *leölt szárnyas* igen magas kiviteli értéke mellett a díj-emelés nem számít és kiviteli adataink nem is mutatnak számbavehető csökkenést a kritikus években sem az összes kivitelben, sem az egyes csoportokban. (Az érték 1910-ben a mennyiségi és értékadatok összehasonlítása szerint átlag q -ként kerekén 155 K.)

11. *Tojás* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	283.654	154.227	108.481	26.893
1906	361.666	177.781	149.343	34.226
1907	407.182	194.528	183.718	28.882
1908	367.879	168.823	171.255	27.694
1909	370.786	167.919	171.815	31.018
1910	373.358	173.513	163.947	35.811
1911	360.333	162.422	174.316	23.542

Tojáskivitelünk adataiból ismét látható a díjemelés hatása. Az összes kivitel 1908-ban és 1909-ben kisebb az 1907. évinél; azonban 1909-ben és a következő években már meghaladja az 1907. évi kivitelt. Az ausztriai kivitel 1908-ban 12.9%-kal kisebb az előző évinél és a következő években sem éri el azt, sőt még az 1906. évi kisebb kivitelt sem. A *B* csoportbeli kivitel, amely 1908-ban 7%-kal csökkent, többé nem éri el az 1907. év eredményét, míg a *C* csoport kivitele, amely 1908-ban 4%-kal, tehát számot alig tevő mértékben esett, már 1909-ben meghaladja az 1907. év kivitelét és csak 1911-től kezdve csökken, amikor összes kivitelünk, az orosz és balkáni tojáskivitel megszervezése után, a verseny hatása alatt minden irányban leapadt.

12. *Nyersbőrök* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	107.273	65.507	108.481	20.893
1906	95.357	58.386	149.343	34.226
1907	82.196	48.340	183.718	28.882
1908	106.795	59.498	171.255	27.694
1909	146.668	84.460	171.815	31.018
1910	143.386	90.506	163.947	35.811
1911	117.686	73.162	174.316	23.542

13. *Bél és hólyag* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	10.545	5.232	4.807	506
1906	10.903	4.761	5.490	652
1907	11.026	4.560	5.487	978
1908	11.175	4.547	5.791	834
1909	11.763	4.455	6.616	691
1910	12.768	4.507	7.036	1.219
1911	11.243	4.688	5.434	1.116

Nyersbörkivitelünk díjtételei nem emelkedtek és a kivitel maga fokozódott. *Bél- és hólyagkivitelünk* B csoportja 1907-ig sem élvezett kedvezményt, 1908 óta nem is csökkent, míg az osztrák kivitel csekély volta mellett a kivitel csökkenése nem ered díjszabási okokból.

14. *Bor (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	831.391	776.660	32.294	2.426
1906	858.200	807.716	26.572	1.437
1907	925.162	875.898	25.062	4.187
1908	998.190	952.528	26.676	2.589
1909	1.241.237	1.189.805	29.233	2.873
1910	1.110.021	1.061.785	23.467	1.814
1911	1.427.135	1.383.994	19.499	3.529

Összes és ausztriai borkivitelünk emelkedő tendenciát mutat és a kritikus években a B csoport kivitele nem csökkent, míg a magában véve is csekély C csoportbeli kivitel 1907-hez képest csökkent, de a megelőző évekhez képest nőtt. Az adatok nem igazolják a díjemelés hatását. Ennek oka részben az, hogy borkivitelünk minősége változott meg, míg részben helyreállított szőlőink nagy termelési feleslege, amely olcsó kínálattal kereste fel a külföldet, a magasabb szállítási költség dacára is versenyképes volt, mert olcsón termelhetett.

15. *Ásványvíz (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	221.656	25.922	77.689	116.296
1906	222.143	23.624	86.007	110.903
1907	232.903	24.516	82.413	124.390
1908	220.048	25.061	76.735	117.218
1909	230.975	25.166	72.508	131.819
1910	216.054	27.221	78.120	109.027
1911	218.172	28.248	87.814	100.423

1908-ban, az osztrák kivitel nem számítva, mindenfelé csökkent kivitelünk. Az osztrák kivitel mintegy 2%-kal nőtt. A következő évben összes kivitelünk még nem éri el az 1907. évit; az osztrák nőtt; a B csoport kivitele 12%-kal kisebb az 1907. évinél; a C csoport kivitele ellenben 59%-kal meghaladja az 1907. évit. Később úgy az osztrák, mint a B csoport kivitele nő; a C csoportbeli ellenben csökken. A B csoporton belül hosszabb 1906—1909 időszakot véve, a kivitel csökkenése Németországba 42%, Svájcba 37%, Belgiumba 15%. A növekedés Franciaországba 47%, Oroszországba 12.6%. A C csoportban az olasz kivitel 46.4%-kal, az angol 35%-kal nőtt. A díjemelés hatása abban nyilvánul, hogy azokon a piacokon, amelyeken az osztrák vizek versenye érvényesül, kivitelünk csökkent és kivitelünk csak olyan piacokon emelkedett, amelyek ásványvíz- (főleg keserűvíz-) szükségletüket nem tudták közelebről beszerezni (Oroszország), vagy amelyek felé a tengeri utra ment át a kivitel (Olasz—Francia—Angolország).

16. *Nyers kemény fa (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	834.382	301.030	478.406	54.689
1906	825.233	350.621	437.299	39.353
1907	849.880	294.390	513.436	43.040
1908	564.200	252.527	276.293	34.617
1909	572.183	238.196	273.564	60.372
1910	582.084	200.873	308.138	73.013
1911	744.579	265.693	380.847	97.181

Az összes kivitel 1908-ban 33.5%-kal kisebb, mint 1907-ben és többé el nem éri ez év mértékét. Ugyancsak 1908-ban kezdődik az osztrák kivitel csökkenése is, amely ebben az évben 14%-ra, 1910-ben pedig 19%-ra rug. A B csoport kivitelének csökkenése 1908-ban 46%, 1909-ben 47%; 1910-től kezdve a kivitel ismét emelkedik. Az általános csökkenés 1908-ban a C csoportban is látható. Itt azonban csak 19%-ot tesz. 1909-ben pedig és azontul állandóan nagyobb a kivitel, mint 1907 előtt volt. Már 1909-ben 40% a szaporulat 1907-hez képest. A C csoporton belül 1908-ban csak az olasz kivitel csökkent, aminek oka a konjunktúra alakulásában rejlik, ellenben ugyanakkor az angol és spanyol kivitel kis mértékben nőtt. Ez igen világos képe a tarifák hatásának.

17. *Keményfa bárdolt stb. (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	2,363.100	618.287	1.190.226	554.130
1906	2,318.593	658.658	989.308	670.040
1907	2,436.871	675.138	910.330	860.623
1908	2,272.370	706.471	809.029	755.626
1909	2,104.612	678.833	718.592	705.739
1910	2,322.676	622.615	814.331	885.291
1911	2,340.921	693.674	773.648	870.662

Az összes kivitel a két kritikus évben csökkent, azután újra emelkedett. Az osztrák kivitel 1908—9-ben nagyobb az 1907. évinél. A B csoport kivitele ugyanakkor csökkent. 1909-ben a csökkenés 1907-tel szemben 21%. A C csoport kivitele mind a két évben csökkent (1909-ben 18%-kal). De míg a B csoportbeli kivitel 1909 után sem éri el az 1907. évi mértéket, a C csoporté azt állandóan meghaladja, jeléül annak, hogy a konjunktúra javulását a díjemelést által nem érintett C csoport. ellenében a B csoporttal. képes volt kihasználni.

18. *Puhafa bárdolt stb. (q)*

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	3.028.732	1,355.612	826.349	245.420
1906	3.206.953	1.147.445	658.075	1,394.075
1907	2.715.156	1.064.013	434.915	1.213.381
1908	2.883.476	1,138.083	325.071	1.415.755
1909	3.148.350	1.223.033	383.292	1.539.937
1910	3.129.239	1,118.840	407.714	1.595.278
1911	3,062.149	1,086.615	336.409	1.631.392

Jóllehet, úgy az összes, mint az osztrák kivitel 1908—9-ben emelkedett, a *B* csoportbeli kivitel 1908-ban 25%-kal, 1909-ben 11.8%-kal kisebb az 1907. évinél. Ugyanakkor és a következő években a *C* csoport kivitele nőtt; már 1908-ban 16.3%-kal. A *B* csoport kivitele 1909 után sem éri el az 1907. évi kivitelt, míg a *C* csoporté azt állandóan meghaladja. A kép teljesen igazolja a díjemelés hatását.

19. *Donga* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	899.098	219.406	616.636	62.707
1906	716.546	215.833	442.458	57.335
1907	593.253	205.385	320.904	66.180
1908	338.972	151.242	125.899	61.828
1909	282.024	141.948	83.136	56.906
1910	301.378	133.182	83.374	84.726
1911	315.486	137.244	106.546	69.867

Dongakivitelünk esökkenése általános. 1907-tel szemben az osztrák kivitel esökkenése 1908-ban 26%, 1909-ben 30%. E két évben a *B* csoporté 59 és 46%-kal, a *C* csoporté 6.5 és 14%-kal esökken. Az utóbbin belül a díjemelés által nem érintett olasz kivitel 1906 és 1910 közt 9%-kal, 1907 és 1908 közt 42.5%-kal nőtt. A díjemelés hatását mutatja ezenfelül az is, hogy a *B* csoportbeli kivitel sokkal nagyobb mértékben apadt a többi csoportokénál.

20. *Ásványok* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	9,551.887	7,290.091	1,978.730	271.292
1906	9,447.428	7,074.327	2,014.293	348.648
1907	7,920.319	6,290.968	1,352.849	269.635
1908	9,016.851	7,367.946	1,470.701	256.744
1909	8,596.007	7,045.423	1,103.799	433.241
1910	9,238.247	7,203.654	1,355.212	664.292
1911	9,375.849	7,652.710	1,177.738	525.003

A kritikus két évben az összes kivitel ingadozik; az osztrák nő, a *B* csoporté 1908-ban 5%-kal nő, 1909-ben 18%-kal esökken. A *C* csoporté 1908-ban 44%-kal esökken, de már 1909-ben 60.7%-kal és azután folytatólag nő. A *B* csoporton belül a két legfőbb piac t. i. Németország felé 45%, Oroszországba 90% a csökkenés 1906—1909 közt; ellenben a tengeri utra terelődött francia kivitel meghatszorozódott. A díjszabások hatása kétségtelen.

21. *Festő- és cserzőanyagok* (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	735.105	209.187	402.282	123.584
1906	685.959	207.786	376.661	101.453
1907	614.907	182.254	343.117	89.165
1908	571.316	142.814	318.718	109.509
1909	582.894	157.756	330.688	93.856
1910	554.731	145.195	306.273	102.844
1911	571.557	185.462	283.405	102.163

Ugy az összes, mint az osztrák kivitel irányzata csökkenő. A *B* csoport kivitele 1908-tól kezdve az 1907. és a megelőző évek kivitele alatt marad, ellenben a díjemelést által nem érintett *C* csoportban a kivitel 1907-tel szemben állandóan nagyobb. A tarifaemelés hatása szembeszökő, úgy, hogy a forgalom részletesebb elemzésére nincs is szükség.

22. Gyapju (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	93.512	61.957	30.079	1.473
1906	93.296	60.821	30.532	1.882
1907	80.952	57.283	22.424	1.246
1908	78.031	54.987	20.049	2.935
1909	76.460	52.238	19.402	4.682
1910	75.249	52.178	19.635	5.194
1911	66.726	44.904	18.463	3.262

Jóllehet, úgy az összes, mint az osztrák és a *B* csoportbeli kivitel csökken, a díjemelést nem viselő, *C* csoportbeli kivitel 1908-ban több mint kétszerese, 1909-ben több mint három és félszerese az 1907. évinek és annál állandóan nagyobb marad. A díjemelést hatása itt is nyilvánvaló.

23. Papirosanyag (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	274.405	136.120	75.472	62.513
1906	370.475	183.078	101.901	85.090
1907	419.684	203.953	99.374	115.247
1908	422.061	197.760	102.039	121.513
1909	330.609	135.918	69.264	125.425
1910	390.831	146.524	108.772	135.535
1911	448.058	241.846	62.796	143.416

Az összes kivitel a kritikus két évben nőtt, az osztrák csökkent. A *B* csoport kivitele 1908-ban 2.2%-kal nőtt, de már 1909-ben 30%-kal csökkent 1907-hez képest. A változások zöme a német kivitelre esik. Az 1908. évi csekély növekedést a vízi út igénybevétele magyarázza. A *C* csoport kivitele állandóan nőtt, jeléül annak, hogy a díjszabás által nem befolyásolt területen kivitelképességünk nem csökkent.

24. Hajlitott fabutor (q)

Év	Összes kivitel	A csoport	B csoport	C csoport
1905	49.396	12.800	19.461	16.845
1906	52.470	13.107	16.170	22.992
1907	54.058	12.318	4.039	37.531
1908	41.922	11.665	4.310	25.808
1909	39.382	14.233	3.558	21.376
1910	49.512	17.930	4.180	27.180
1911	52.291	18.646	4.046	29.242

Adataink az összes kivitel csökkenését és az 1908-ban csökkent osztrák kivitel újbóli emelkedését mutatják. A *B* csoportban a nagy (75%-os) apadás már 1907-ben áll be, 1908-ban csekély emelkedést, 1909-ben további csökkenést látunk; míg a *C* csoport az 1907. évi rendkívüli mennyiséget többé nem éri el. A kivitel alakulása szabálytalan és a díjemelés különben is csekély volt. E cikk a díjszabás hatását nem bizonyítja.

25. *Agyagárúk (q)*

Év	Összes kivitel	<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	730.649	650.399	4.687	32.252
1906	396.199	303.858	11.150	37.100
1907	316.204	180.102	12.033	79.567
1908	312.805	155.007	15.391	85.019
1909	398.949	264.439	17.590	35.118
1910	774.393	639.429	15.566	28.068
1911	976.530	746.775	41.536	43.175

E cikk 1907-ig nem részesült lekötött köteléki kedvezményekben és így az *A* csoportban 1908-ban bekövetkezett csökkenésben csak az osztrák helyi díjszabás emelésének hatása észlelhető, amely a többi csoportban nem jut kifejezésre.

26. *Vas és vasárúk (q)*

Év	Összes kivitel	<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	1,390.971	954.397	21.692	325.285
1906	1,299.166	829.239	31.376	354.717
1907	1,082.776	815.504	28.994	153.725
1908	914.633	717.784	20.406	121.836
1909	1,039.977	797.304	18.384	160.581
1910	1,044.759	750.677	26.210	225.281
1911	990.220	592.274	22.474	301.082

1908-ban minden csoport kivitele csökkent, de míg a *B* csoportban a csökkenés fokozódik és az *A* csoportban is tart, a díjszabási intézkedésektől nem érintett *C* csoport kivitele 1909-től kezdve állandóan emelkedik. A díjemelés által leginkább érintett orosz és német kivitel csökkenése 1906 és 1909 közt 43, illetőleg 38%-ra rug.

27. *Vegyészeti anyagok és termények (q)*

Év	Összes kivitel	<i>A</i> csoport	<i>B</i> csoport	<i>C</i> csoport
1905	688.681	506.763	43.825	116.630
1906	759.980	556.902	37.813	146.553
1907	693.497	515.515	25.316	133.166
1908	712.470	475.677	77.682	139.619
1909	764.507	509.856	103.054	127.567
1910	764.142	522.554	75.499	143.632
1911	778.873	534.959	78.248	139.286

Az 1908—9. években csak az osztrák kivitel csökkent az előző évekhez képest. Az összes és a B és C csoportok kivitele (a C csoporté az 1909. évet kivéve) nagyobb az 1907. évinél. A díjszabási helyzet hatása nem tükröződik világosan ezekben az adatokban. Ennek az az oka, hogy e csoportba igen sok olyan cikk is van sorolva, amely azelőtt sem élvezett külföldön kedvezményt és így ezeket a díjmelés nem sújtotta. A második ok pedig az, hogy legfontosabb kiviteli cikkeinkre a más saját vonalain állandóan jelentékeny díjmérsékléseket nyújtott.

VI.

Ha már most vizsgálódásunk eredményeit áttekintjük, azokat röviden a következőkben foglalhatjuk össze:

1. Az összes kiviteli forgalom alakulása azt mutatja, hogy a díjmelés bekövetkezése után, a behozatal emelkedése mellett, kivitelünk csökkent; míg ezt megelőzőleg az utolsó években kivitel és behozatal párhuzamosan emelkedett.

2. Az államunkint számbavett adatok azt mutatják, hogy a díjmelés után azzal és a távolsági viszonyokkal arányban kisebb mértékben csökkent ausztriai kivitelünk, nagyobb mértékben nyugoti és északi vámkülföldi kivitelünk, míg a díjmelés által nem érintett piacok felé kivitelünk a nagyobb távolságok ellenére is szaporodott.

3. Láttuk, hogy a díjmelés után vasuti kiviteli forgalmunk csökkent, a tengeren át lebonyolított kivitelünk az egyik évben a vasuti kivitelnél kisebb mértékben csökkent, más években pedig növekedett.

4. Az egyenkint vizsgált kiviteli cikkek statisztikája szerint vizsgált 27 cikk közül 13-nál, amelyek közé: cukor, gabona, maláta, hüvelyesek, tojás, háromféle fa, cserző- és festőanyagok, gyapju, papirosanyag, vas és vasárak, valamint az ásványok tartoznak, a díjmelés által érintett piacok felé kivitelünk csökkenésének *szembetűnően* a többi piacok felé irányuló kivitel növekedése vagy lényegesen kisebb mérvű apadása felel meg. További 5 cikk: a dohány, hántolt rizs, friss gyümölcs és főzelék, ásványvíz és donga kivitelénél kevésbé *szembetűnően* ugyan, de — az adatokhoz fűzött magyarázatok alapján — mégis ugyanezt a jelenséget konstatálhatjuk. Csupán 8 cikk, nevezetesen: a liszt, eleven és leölt szárnyas, bor, bél és hólyag, hajlított fabutor, vegyészeti és agyagáru kivitelének számai nem mutatják a kivitel és behozatal közt ugyanezt a viszonyt, más okok hatása folytán.

Azt hisszük, hogy az eredmény alapján kielégítő biztonsággal megállapíthatjuk azt, hogy külforgalmi statisztikánk igazolta a díjmeléseknek forgalmat csökkentő hatását, úgy, ahogy azt az elmélet régen leírta, de ahogyan azt a zavaró körülmények közrehatása folytán csak ritkán lehet ily világosan észlelni.

Neumann Károly

A mezőgazdasági nagyüzemek és a többtermelés.

A földbirtok adás-vételének és bérbeadásának közigazgatási korlátozása miatt ma is sürgős aktualitása van annak a kérdésnek, hogy milyen mezőgazdasági politikát kelljen követnie országunknak. Ugyanebben a tárgyban 1916-ban ugyancsak a Közgazdasági Társaság egyik ülésén tartottam a mezőgazdasági nagyüzemekről és a parcellázásról felolvasást és foglalkoztam *Prohászka* püspöknek azzal a nagyszabású akciójával, hogy a hazatérő hősök között osszuk fel az uradalmak egy részét és rámutattam arra, hogy a szép költői terv amilyen ideális, éppen olyan veszedelmes. Fájdalom, az események nekem adtak igazat és *Prohászka* püspök gyönyörű gondolata a demagógok kezében terrorista jelszóvá fajult, a forradalomban 10 holdas parcellákra akarták felosztani az összes birtokokat és azóta a földosztás politikai életünk centrumába került olyannyira, hogy az utóbbi időben már a parcellázás réme miatt a mezőgazdasági termelés is visszafejlődött.

Józan ésszel senki sem lehet ellene, hogy parcellázások történjenek, mert ott, ahol szabad verseny alapján a kisközgazda erősebb, mint a szomszédos extenzív nagybirtokos és ahol a kisközgazda többet tud átlagosan termelni, mint a nagyuradalom, ott a közgazdaságnak csak előnye származik a kisbirtok terjeszkedéséből. Ilyen esetben, ha az államhatalom a kisközgazda politikai gyöngeségét ellensúlyozza és a birtokok helyesebb megosztásába törvényhozással beleszól, ezt mindenkinek örömmel kell üdvözölnie. De ha csak tisztán politikai alapja van a földosztásnak és hiányzik a közgazdasági bázisa, akkor ebben az esetben a parcellázás visszafejlődést jelent és megakasztja a termelést, mint azt az utódállamok területén meg is figyelhetjük. Így pl. Csehországban, ahol felosztották a Habsburg-uradalmakat és a magyar mágnások szépen berendezett birtokait, annyira visszafejlődött az utóbbi időben a cukorrépatermelés, hogy a cukorgyáraknak redukálniuk kellett üzemüket. Még markánsabb példát nyújt a szerb és román területeken a Csekonits- és Zelénszki-uradalmak lezüllése. Ezek a gazdaságok híresek voltak arról, hogy modern berendezésük a legmagasabb fokon állt, évenként két-háromezer vagon gabonát dobtak a piacra. Ezek az uradalmak most, hogy felosztották a kisközgazdák között, igaerő és megfelelő szakértelem híján, nem tud-

nak annyi búzát termelni, hogy vetőmagjuk lenne és Bukarestből, illetőleg Zágrábból kellett az új gazdáknak abba az uradalmakba vetőmagot szállítani, amelyek azelőtt ezer vagon számra termeltek eladható gabonát.

Nálunk Magyarországon ugyancsak megfigyelték a közigazgatási hatóságok, hogy azokban az uradalmakban, ahol ugynevezett kényszerbérleteket adtak ki, az ötven-százholdas uradalmi táblák mellett a kényszerbérletben megmunkált területeken alig van termés: gazosak a földek és csenevész a növényzet.

A termelés szempontjából tehát, amint előrebocsájtottam, fontos az, hogy a parcellázásnak necsak politikai alapja legyen, hanem érvényesüljön az a közgazdasági principium is, hogy a kisgazda csak akkor kapjon földet, ha többet tud termelni, mint a felosztásra szánt extenzív uradalom átlagtermése. A parcellázással járó bizonytalanságnak rossz hatása van a mezőgazdasági nagyüzemek termelési viszonyaira. Amikor az 1920. évi XXXVI. t.-c.-hez, amelyik a földbirtok helyes megosztásáról szól, az idén megjelent az azt kiegészítő novellatervezet, akkor a nagybirtokosok annyira megijedtek, hogy a budapesti mezőgazdasági gépgyárakban a hír hatására egyszerre 300 millió korona értékű géprendelést storniroztak, mert nem merték vállalni a rizikót azért, hogy a gépeket megvásárolják és tőlük a földet esetleg elvegyék.

A legmarkánsabb bizonyíték amellet, hogy a parcellázás rémének milyen hatása van a mezőgazdasági termelésre, hogy a terméseredmények 1913 óta Csonkamagyarország területén visszafejlődtek. Erre vonatkozólag bemutatom *Buday László: „A megcsonkított Magyarország“* című könyve alapján a termelési adatokat és összehasonlítom ezeket a földművelésügyi minisztérium hivatalos adataival, amelyek az 1922. évi terméseredményekről számolnak el.

Az összehasonlító táblázat szerint az 1911-től 1915-ig terjedő évek átlagtermése búzában közel nyolcmillió métermázsával volt több, mint az 1922. esztendő termése. A rozstermés 2.6 millió métermázsával volt kevesebb az 1922. évben, mint az 1911. évben kezdődő ötéves ciklus alatt. Az árpa, a zab, a tengeri, a burgonya és cukorrépatermés felére, sőt az utóbbi majdnem egyharmadára süllyedt le az 1922. esztendőben. Félreértések elkerülése végett hangsúlyozom, hogy ezek az adatok Csonkamagyarország területére vonatkoznak.

Ha aranykoronában kiszámítjuk a termelésben beállott előbb részletezett veszteségek értékét, az 400 millió aranykoronát ad ki. Ha ehhez a deficithez, amelyik tulajdonképen csak 7 millió hold termésében mutatkozik, hozzászámítjuk még a többi 8 millió hold föld deficitjét, továbbá a mezőgazdasági ipar és állattartás hiányait, akkor az egész deficit 1000 millió aranykoronát tesz ki.

A háboru előtti idők évi átlagához viszonyítva tehát az 1922. év mezőgazdasági termése olyan óriási deficitet mutat, amelyik felülmúl minden képzeletet. Ha valamelyik iparág bruttóbevételeben mutatkoznék ez a deficit, akkor még le kellene vonnunk az ipar nyersanyagának értékét és ha pl. a gépiparban konstatálnánk 1000 millió koronás termelési deficitet, ezt a számot előbb redukálnunk kellene a nyersanyagok árával, mert a gépipar vasat, fémeket, fát és egyéb olyan alkatrészeket, amelyeket a gépgyártásban feldolgoz, más termelési ágaktól vásárol,

ezzel szemben a mezőgazdasági termelés a közgazdasági értékelésnél teljes összegében jelenik meg, mivel a buza és a többi növények nyersanyagát a természet kincsei alkotják. Ugy, hogy mikor azt mondjuk, hogy a magyar mezőgazdaság deficitje 1922. évben 1000 millió aranykoronát tesz ki, akkor ez a szám teljes értékében deficitet jelent.

Hogy ez az egymilliárd aranykorona deficit milyen jelentőséggel bír, azt néhány számadattal illusztrálom.

Magyarország miniszterelnöke és pénzügyminisztere kimentek külföldre és 500 millió aranykoronát kértek kölcsön azzal a megokolással, hogy ezzel az összeggel a magyar közgazdasági életet egyszer és mindenkorra konszolidálni tudják. Ugyanakkor kérték ezt az 500 millió aranykoronát, amikor a mezőgazdaságunk egy évi deficitje meghaladta az ezermillió aranykoronát.

Behozatalunk a miniszterelnök ur legutóbbi parlamenti beszéde szerint 540 millió aranykoronát tesz; tehát összes behozatalunk ellenértékét majdnem kétszeresen tudnánk fedezni akkor, ha mezőgazdaságunk elérné a békebeli terméseredményeket. És most, fájdalom, nem tudunk annyit exportálni, hogy a külkereskedelmi mérlegünk aktív lehetne.

A költségvetés adataival hasonlítva össze a mezőgazdaság deficitjét, megállapíthatjuk, hogy a legutolsó állami költségvetésben a kormányzat és a közigazgatás kiadásai 260 millió aranykoronát tesznek egy év alatt. Kerek számban tehát negyedrészt a mezőgazdasági deficitnek. Ha pedig kiszámítjuk, hogy ezermillió aranykoronás deficit az ország lakóainál fejenként mennyit tesz, akkor 125 aranykorona jön ki fejenként és lakósonként.

Ezek a számadatok világosan rámutatnak arra, hogy közgazdasági életünket elsősorban ez az ezermillió aranykoronás deficit nyomorítja meg, mert csupán lélektani hatások nem képesek azt a társadalmat lezüllesztetni, amely társadalom a jogrend alapján áll és amelyben úgy az egyéni, mint a közszabadságok biztosítva vannak. Ilyen esetekben a társadalom nyomorát ponderábilisokban kell keresni és merem állítani, hogy a mai magyar társadalom letöröttségének egyik legfőbb oka ez az ezermillió aranykoronás deficit.

A mezőgazdasági deficit hatása elsősorban a falusi napszámosok életében mutatkozik. Falusi napszámos alatt nem a cselédet értem, aki valorizálva, buzavalutában kapja meg konvencióját, hanem a mezőgazdasági proletárt. A falu napszámosai az utóbbi időben annyira lerongyolódtak, hogy törvényt kellett hozni védelmükre. A deficit hatása azonban még tovább is megy. A gazdatársadalomnak is hiányzik az ezermillió aranykorona és emiatt redukált igénnyel vásárol iparcikkeket, minek következtében viszont az ipar és kereskedelemben is hiány mutatkozik és ez a két nagy termelési ág sem tudja ellátni alkalmazottait és munkásait úgy, mint ahogy a háboru előtt ellátta őket.

A legnagyobb nyomást azonban az államon keresztül a közalkalmazottak kapják. Hiába van ugyanis egyeseknek nagyobb bevételük, mikor végeredményben a békeviszonyokhoz képest mindenkinek gyengült az életmódja és miután a nemzeti bevételből hiányzik ezermillió aranykorona, mikor adófizetésről van szó, menekülni igyekszik a béke-

beli közteherviselés méretei elől. Így jár az állam legrosszabbul és vég-eredményben a közalkalmazottak szenvednek legtöbbször a mezőgazdasági deficit és a nyomában járó társadalmi bajok miatt.

Buday Lászlónak Csonkamagyarországról szóló statisztikája néhány számadattal rámutat arra, hogy milyen jelentősége van a gabona-deficitnek Magyarország közigazdasági életében. *Buday László* a békebeli fogyasztási statisztika alapján kiszámítja, hogy ötéves átlagban a háboru előtt 182 kg. buza és rozs fogyott el fejenként. *Buday* számítási módját most nem akarom fejtegetni és ezt mint jól megalapozott adatot elfogadva, kiszámíthatjuk, hogy a 8 milliónyi csonkamagyarországi lakós 14.560 millió métermázsza gabonát fogyasztott a háboru előtt és miután a vetőmagszükséglete három millió métermázsát tett ki, 3 plusz 14.5, azaz 17.5 millió métermázsza buzára van Csonkamagyarország lakosságának szüksége, ha táplálkozását a békebeli standardon akarjuk kielégíteni. *Buday* megállapítja, hogy a háboru előtti időben ennek az országrésznek 27.5 millió métermázsza buza- és rozstermése volt, amiből 10 millió métermázsza maradt kivitelre. Az 1922. évben a gabonatermés csak 17 millió métermázsza lévén, kivitelre nem maradt semmi. Miután azonban országunknak nélkülözhetetlen anyagokat: sót, fémeket, kőszén, műfát, textilanyagokat és egyéb nélkülözhetetlen árucikkeket kell behozni, hogy lakosságunk kulturáját fentarthassuk, kényszerülünk gabonát és lisztet exportálni, aminek azután az a következménye, hogy a lakosság gabonaellátása a békebeli nivó alá süllyedt.

Ha már most valaki azt kérdezné, hogy miért kell a magyar társadalomnak a háboru és forradalmak után még terméskimaradás miatt is szenvednie, akkor szinte hihetetlenül hangzó feleletet kell adnom. Méltányolom, hogy a románok itt voltak és elvitték az állatállomány jó részét; elismerem azt is, hogy a mezőgazdaságban nincs még meg a békebeli konszolidáció, végeredményben azonban a falusi nép dolgozik, igásállatállománya nagyobb, mint a békében volt. Tehát ha a mezőgazdasági termelésben mégis deficit van, ennek csak politikai oka lehet és ez a politikai ok az, hogy a nagy uradalmak nem tudnak és nem mernek termelni, mert az investícióhoz szükséges nyugalmat a parcellázás réme megzavarja, egyszerűen azért, mert egyes politikusok összetévesztik a mezőgazdasági szociálpolitikát a kisgazdapolitikával.

Nem akarok politizálni, tisztán közigazdasági és tudományos szempontból foglalkozok a kérdéssel. Ha ma valaki az agrárszociálpolitikai problémát úgy akarja megoldani, hogy földnélküli munkások között fel akarja osztani a földet, akkor számszerűleg kimutatható, hogy nem ér célt, mert nincs annyi termőföld Magyarországon, amennyi a földnélküli családoknak tizholdankint elég lenne. Csonkamagyarországon ugyanis, leszámítva az erdő és terméketlen területeket, körülbelül 14 millió hold termőföld áll rendelkezésre. Miután pedig a földnélküliek száma 2 millió családra osztható, természetesen úgy, hogy a jelenlegi gazdákat is beleszámítjuk, — mert hiszen 10 hold földet csak meg kellene nekik is hagyni, — az agrárszociál probléma teljes megoldásához tehát 20 millió hold földre volna szükség és csak 14 millió hold összes termőterületünk van. Eltekintve attól, hogy abszurdum az agrárszociálpolitika kérdésének ilyenforma megoldása, földterület sem á!

eleendő rendelkezésre. De tegyük fel, hogy mégis végrehajtanók ezt az agrárművet és járadékirtok formájában felparcelláznánk az összes földeket, akkor azt érnék el, hogy visszajönne a régi jobbágyrendszer és az új jobbágy nem tizedeket, hanem ötödöket fizetne, hogy az amortizációs kamatokat törleszthesse. Ha valaki ekkor azt válaszolná, hogy ilyen messzemenő parcellázásra senki sem gondol, akkor kérdezem, hol van a határa annak, hogy valaki földet kapjon. Valahogyan meg kell mondani és meg kell állapítani azt a határt, ameddig menni akarunk, mert a tapasztalat mutatja, hogy különben az összes földirtokok felosztására törekednének a demagógok. A modern munkamegosztás társadalmában a szociálproblémáknak nem az a megoldása, hogy a birtokokat felosztjuk, hanem az, hogy többet termelünk és a jövedelmen osztozunk, nem pedig a vagyonon. Azok, akik összetévesztik a szociálpolitikát a kisgazdapolitikával és azt hiszik, hogy a kisgazdapolitika abban áll, hogy mezőgazdasági proletároknak földet adnak és belőlük ily módon kisgazdákat kreálnak, tévednek, mert ily módon sehol a világon nem lehetett a szociális problémát megoldani.

Az igazi kisgazdapolitikának Dánia a mintaképe. Ebben a kis országban elérték azt, hogy a kisgazdák ott a világ legnagyobb átlagtermését érik el szövetkezeti alapon. A mi kisgazdapolitikánknak is az kell hogy az alapja legyen, hogy a meglévő kisgazdáink többet termeljenek és akkor az agrárszociális probléma megoldásához megvan az alap, hogy a jövedelmen lehet osztozkodnia a gazdának és a munkásnak, nem a vagyonon.

Olyan nagyjelentőségű e kérdés Magyarország mezőgazdasági politikájában, hogy a dán termelési rendszert néhány példában ismeretem. Dániában az agrárszociálpolitikai kérdések annyira előtérben vannak, hogy Dániában van a világ összes államai közül percentben mérve a legtöbb megszervezett munkás, jóllehet Dánia a kisgazdák hazája.

Ha az ötvenholdas dán kisgazdák felosztással akarnák ott megoldani az agrárszociálproblémát, akkor Dániában sem jutnának eredményre. De nem is jut senkinek ilyen veszedelmes politika az eszébe. Dániában minden politikus tisztában van azzal, hogy agrárszociálpolitikai kérdéseket vagyonosztással nem lehet megoldani és nem hogy fel akarnák osztani a kisgazdaságokat, hanem ellenkezőleg: a szövetkezeti termelés révén kollektív mezőgazdasági nagyüzemekké alakítják át azokat.

Ennek a Dániának 1880-ban koldusszegény volt a lakossága. Sárkunyhókban laktak, kőházat még véletlenül sem lehetett a falvakban találni és az életnivója a dán gazdáknak nem volt magasabb, mint a mi legszegényebb zselléreinké.

A szövetkezeti termelés a koldus Dániából a világ egyik leggazdagabb államát teremtette meg rövid negyven esztendő alatt. Ime néhány számadat: 1880-ban Dániának 527.417 drb sertése és 668.524 darab tehene volt. Az állatállomány 1920-ig 2 millió sertésre és 1.2 millió tehenre szaporodott, tehát megnégyszereződött, illetve megduplázódott. Dániának erősen kellett fokoznia takarmánytermelését, hogy ezt a hatalmas állatállományt elláthassa és ez sikerült is ebben a kis

országban, mert mint a statisztika igazolja, Dánia a legnagyobb gabona-fogyasztó ország az egész világon: Lakósonként átlag 400 kg. gabona fogy el évenként, amiben természetesen benne van az állatok fogyasztása is.

Dánia kitenyésztett tehenei 4000 liter tejet adnak évenként, szemben Magyarország 1000 literes országos átlagával. Ahogyan Dániában megszervezték a sertés- és szarvasmarhatenyésztést, az mintául szolgálhat a világ összes nagy uradalmainak is. Szarvasmarhatenyésztő egyesületeik úgy vannak megszervezve, hogy két-háromszáz tehenre jut egy ellenőrző, aki minden tehenet kéthetenként egyszer ellenőriz, hogy mennyi takarmányt fogyaszt, hány liter tejet ad és mekkora a vajprodukciója. Ilyen módon megszámozzák azt a kétszáz tehenet, amelyik egy ellenőrző hivatalnok alá tartozik. Első számú az a tehen, amelyik a kétszáz közül a legtöbb és legzsírosabb tejet produkálja. Hasonlóan megszámozzák a teheneket abból a szempontból is, hogy az elfogyasztott takarmányt hogyan értékesíti. Amelyik tehen 100 kg. széna értékű takarmányból legtöbb tejet ad, mondjuk 100 litert, az kapja az egyes számot és amelyik csak 50—60 litert produkál, az lesz az utolsó. Ekképen Dánia minden tehenének megállapítják állandóan e kettős minőségű sorrendjét és csak az első száz tehen utódait szabad tenyésztési célokra felhasználni. A második száz tehen utódai vágóhidra kerülnek, vagy ivartalanítás után hizó- vagy igásállatnak használják fel őket. Ezzel az egyéni kitenyésztéssel érték el azt a csodás eredményt, hogy az országos átlagos tejtermelésük négyszer akkora, mint nálunk Magyarországon. A sertésitenyésztés terén is megszervezték a dánok az ellenőrzést úgy, amint azt eddigelé a világ egyetlen államában sem szervezték meg a kiskgazdák. A sertést nem olyan könnyű kitenyészteni, mint a szarvasmarhát, mert a tejelő tehen életben marad, mikor megállapítják a jó tejelőképességét, a sertésen azonban a szalonna és izomzat méreteit csak a levágás után lehet megfigyelni. Amíg tehát a szarvasmarhatenyésztésnél az egyedeket vizsgáljuk meg, amelyiket a tenyésztésre felhasználunk, addig a sertésitenyésztés csak családi alapon történhetik. Csak családonként lehet megállapítani, hogy kiscsontu, nagyizomzatu és erős szalonnájú-e valamelyik család és családok szerint tenyésztki ki a sertéseket. Dánia 7 sertésitenyésztő kerületre van beosztva és e kerületek központi telepe látja el a gazdákat tenyészanyagokkal.

A szarvasmarha- és sertésitenyésztés nagyfoku kifejlesztésével sikerült Dániában elérni azt, hogy 14 ezer vagon vajat és nyolcezer vagon félbeháshitott sertést exportálnak évenként. Ha Magyarországon igazi kiskgazdapolitikát akarunk, akkor ezt csak Dánia mintájára hajthatjuk végre. Semmiféle más módszer eredményre nem vezethet. És ha a dán nép negyven évvel ezelőtt a világ legszegényebb társadalma volt, sárkunyhóban lakott, rosszul táplálkozott, rongyos ruhában járt és kulturéletet nem tudott élni, ma pedig mint egyoldalú mezőgazdasági ország, felemelkedett az anyagi és szellemi kultúra legmagasabb fokára, akkor azt hiszem, mindenki igazat ad nekem abban, *hogy nem az egyoldalú parcellázás, hanem a dánrendszerű többtermelés kell, hogy a magyar mezőgazdasági politika irányítója legyen.*

Senki sem mondhatja, hogy egyoldalulag a latifundiumokkal foglalkozom, mert hiszen rámutattam arra, hogy milyen módon lehet helyes kiskisgazdapolitikát folytatni Magyarországon. Igazi nagy eredményt azonban csak akkor érhetünk el, ha hozzáfogunk ahhoz a nagyszabású mezőgazdasági politikához, amelyik hazánkat naggyá teheti és *uradalmainkat átalakítjuk mezőgazdasági nagyüzemekké*. Felhívom a Közgazdasági Társaság figyelmét arra, hogy nekünk most semmi körülmények közt nem szabad lemaradnunk a mezőgazdasági többtermelés és a mezőgazdasági nagyüzemek megszervezéséről. Ha mi most nem ragadjuk meg az alkalmat és nem fogunk hozzá mezőgazdaságunk modernizálásához, akkor le fogunk maradni úgy, mint ahogy a magyar társadalom nemtörődömsége folytán lemaradtunk a múlt század közepén az ipari fejlődésről és akkor csak évtizedek keserves munkájával tudjuk behozni jelenlegi mulasztásunkat. A háború alatt, mikor a központi hatalmak sok milliónyi lakósa éhínséget szenvedett és az entente országok közül Anglia megérezte az elszigeteltség okozta éhínség lehetőségét, akkor a mezőgazdasági termelés terén olyan nagy eredményeket értek el, hogy a mezőgazdasági nagyüzemek kifejlődésére ezek az eredmények feltétlenül kihatással fognak lenni.

A háború óta megjelent mezőgazdasági üzemi jelentésekből bámulattal konstatalhatjuk, hogy úgy Angliában, Amerikában, mint a Németbirodalomban a mezőgazdasági nagyüzemek átlagtermései erősen fokozódtak. Néhány számadatot megemlítek, hogy rámutassak a fejlődés méreteire. Az említett országok mezőgazdasági nagyüzemeinek átlagtermése 30 métermázsza buza, vagyis négyszerese a mi országos átlagtermésünknek; burgonyatermésünk elérte a holdankénti 200 métermázsát, a cukorrépa a 300 métermázsát, a szénatermés pedig a 120 métermázsát.

Amint a növénytermesztés fejlődött, hasonlóképen óriási léptekkel haladt előre a háború alatt a talajművelés is. Mikor Angliában észrevették, hogy az élelmiszerellátásban bajok keletkeztek, a hadvezetőség elhatározta, hogy a lordok parkjait és vadászterületeit felszántják és miután nem volt meg ehhez a kellő igéerőállományuk, Ford amerikai gyárosnál rendelték ötezer traktort és ezekkel a traktorokkal felszántották a célbavett területeket. Ez a motoros szántógép, amelyik elvégez minden mezőgazdasági munkát és fuvarozást, nagy átalakulást idéz elő a mezőgazdasági nagyüzemekben. Ebből a gépből most már évenként 20—30 ezer darabot gyárt és hoz forgalomba az amerikai Ford-cég. Ez az egy számadat is igazolja, hogy a mezőgazdasági nagyüzemek fejlődnek az egész művelt nyugaton és kezdenek a talajművelés terén az állati energia helyett áttérni a benzinen energiára.

Ezzel a témával egy kissé behatóbban foglalkozom, mert Csonka-magyarország mezőgazdasági termelésének legfontosabb feladata a mélyszántás. Ahol kevés a csapadék, a mélyszántással tulajdonképpen megduplázzuk a termőföld mennyiségét és a növény vízfelvevőképességét. Ha valakinek pl. egy hold földje van és ezt csak 10 cm. mélyen szántja meg, akkor kb. 600 m³ termőföldből veszi ki a növényi tápanyagokat és a nedvességet, míg ha 20 cm. mélyen szántja fel ugyanazt a termőtalajt, akkor 1200 m³ földben helyezi el a növény gyökérzetét.

é kétszer annyi tápanyag, illetőleg vízmennyiség áll a növényzet rendelkezésére.

A mélyszántás energiakérdés. Mikor 1913-ban Galántán szántógépverseny volt, akkor megállapította a versenyvezetőség, hogy egy hold föld 20 cm. mély felszántásához középátlagban 15 kg. benzin szükséges. Ma már a középátlagos benzinszükséglet a gépek tökéletesedése folytán redukálódott 10 kg.-ra, sőt könnyű talajnak 7—8 kg. benzin is elégséges a felszántására. Ha meggondoljuk, hogy 18 kg. szeszszel képesek vagyunk ugyanezt a munkát elvégezni, akkor beláthatjuk, hogy milyen nagy fontossága van a szesz motorikus felhasználásának. Nem akarok messzemenő műszaki fejtegetésbe belemenni, csupán a francia szesztörvény indokolásában felhozott számadatok alapján megállapítom azt, hogy Magyarországon a franciához hasonló számítást véve alapul, milyen mennyiségű szesz volna képes a magyar mezőgazdaság energiaszükségletét fedezni. Jelenleg Csonkamagyarországon a mezőgazdasági energiaszükséglet lebonyolítására a gazdaságoknak rendelkezésükre áll 700 ezer ökör és 600 ezer ígás ló. Ennek az ígásállománynak az évi takarmányszükségletét kb. 3 millió hold föld szolgáltatja. A mezőgazdaság energiaszükségletének kielégítésére tehát összes termőföldünknek $\frac{1}{3}$ része szükséges, azonkívül természetesen a mezőgazdasági üzemekben benzin- és szénszükséglet is van, de ez a 3 millió hold föld takarmánytermése arra szolgál, hogy a mezőgazdaság belső energiaszükségletét fedezze. Ha a francia számítás alapján megállapítjuk, hogy az ígásszükséglet mennyit tesz ki energiában, akkor arra az eredményre jutunk, hogy mezőgazdaságunk 200 ezer hold földön tudna oly mennyiségű szeszt termelni, hogy 3 millió hold föld takarmánytermése fel szabadulna az energiatermelés alól és felhasználható lenne haszonistállóknak. Teljes tudatában vagyok annak, hogy a lovat és ökröt nem lehet mindenütt szesztraktorral helyettesíteni, de a fejlődés irányvonala és a számbeli példa mutatja meg azt, hogy a mezőgazdasági termelésnek is rendelkezésre állanak azok a mechanikai energiaforrások, amelyek az ipart naggyá tették.

A háboru alatt a növényncemesítésen és a talajművelésen kívül nagy mértékben fejlődött a műtrágya gyártása is. Mint köztudomásu dolog, a modern gazdaságok részére a káli, a foszfor és a calciumszükséglet a békében mindig biztosítva volt és ezeket a műtrágyaanyagokat olcsón vagy drágán, de mindig be lehetett szerezni. Egyetlen műtrágyaanyag volt, amelyikben korlátolt mennyiségű készletek álltak az emberiség rendelkezésére és ez a — nitrogén volt. A nitrogénműtrágya egyetlen kiadós forrása a chilisalétrom volt. A háboru ezen a téren teljes, nagy átalakulást hozott létre. Ma a nitrogéntermelésnek többé nincsenek korlátai. Tisztában vagyok vele, hogy speciálisan Csonkamagyarországon a nitrogénműtrágyának nincs valami nagy szerepe. Nálunk legfontosabb a foszforszükséglet kielégítése. E helyzet azonban csak addig tart, ameddig nem visszük át a többtermelés elvét a gyakorlatba. Mert amikor az egész ország gazdatársadalma hozzáfog a többtermeléshez olyan modern eszközökkel, mint ahogy a porosz uradalnak hozzáfogtak, akkor nálunk is azonnal mutatkozni fog a nitrogénszükséglet. Jelenleg, amikor csak 7—8 métermázsás holdankénti búzaszemterme-

lészünk van országos átlagban, nem mutatkozik hiány nitrogénben. Akkor azonban, ha az országos átlagot a duplájára vagy háromszorosára akarjuk felemelni, akkor rövidesen nitrogénhiány fog mutatkozni és ha ezt nem tudjuk pótolni, a többtermelés megakad. Néhány számadattal rámutatok arra, hogy egy 1000 holdas uradalomban, amelyik búzát, tavaszt, burgonyát, lucernát és szénát termel, egy év alatt mekkora az összes anorganikus növényi tápanyagszükséglet. Ebben az uradalomban a növényzet egy év alatt kimerít a talajból 610 métermázsa nitrogént, 525 métermázsa káliumot, 400 mm. calciumot és 200 mm. foszfort, vagyis kerekszámban 17 vagon. Ha ezt a szükségletet csupán azért, hogy fogalmunk legyen a mennyiségekről, átszámítjuk az egész ország növénytermésének anorganikus tápszükségletére, akkor kijön 225 ezer vagon anorganikus tápanyag. A természet gondoskodik arról, hogy egy bizonyos mennyiségű növényterméshez a szükséges anorganikus anyagokat maga a természet szolgáltatassa. A természet azonban kizárólag a saját törvényszerűségei alapján állítja elő a növényeket és ha nagyobb mennyiségeket akarunk termelni, akkor feltétlenül szükségünk van a műtrágyára.

A Németbirodalom a békében érezte már, hogy nitrogén nélkül nem képes közéletmezési problémáit megoldani. Éppen ezért nagy elvi jelentősége van annak a háborus erőfeszítésnek, hogy Németországnak sikerült nitrogéntermelő gyárai produktív képességét évi 3 millió tonnára felfokozni, tehát kétszer annyira, mint a chilei salétrombányák maximális évi produktója kitett.

Nagy eredményeket értek el a kísérleti állomásokon a talajbaktériumokkal is. Közismert tény, hogy a pillangós növények gyökere holdanként 40 kg. nitrogént tud a levegőből lekötni és nem véletlen jelenség az, hogy a német mezőgazdaság nagyszabású fejlődése összeesik a műtrágyatermelés és talajbakteriologia kifejlődésével.

A mezőgazdasági többtermelés legnagyobb problémája a *vizkérdés*. Minden ország növénytermelésének a maximumát a csapadék szabja meg. El lehet érni mélyszántással, növény-nemesítéssel, műtrágyázással és nagy szakértelemmel azt, hogy a növénytermelés szinte korlátlanul emelkedjék. Egyet azonban nem tudunk országos átlagban korlátlan mennyiségben előállítani és ez — a víz. Csonkamagyarországon az évi csapadék kb. 5—6000 mm. A tengerparti államokban a csapadékmennyiség ezzel szemben meghaladja az évi 1000, sőt 1500 mm.-t is. Hogy egész világosan feltárhassam a vízkérdés fontosságát a mezőgazdaságban, a víz szerepét röviden ismertetnem kell.

A növénynek azért van szüksége vízre, hogy hajszálgyökereivel a talaj nedvességét fel tudja szívni és a vízben feloldott tápsókat ily módon fel tudja szedni. A talajban a nedvességnek nem szabad a tápsókat koncentráltabb oldatban tartalmaznia, mint egy vagy két ezrelék. Ha egy liter talajvizben pl. egy gramm foszforsónál több oldódik fel, akkor nem a növény veszi fel a talaj nedvességét, hanem megfordítva, a koncentrált oldat von el vizet a növény gyökeréből. Ha tehát pl. valaki tulságos sok műtrágyát ad a talajának és egyidejűleg kellő mennyiségű vizellátásról nem gondoskodik, a műtrágya kiégeti a növényzetet. A növény normális táplálkozása úgy történik, hogy a növény a

hig sóoldatokat a gyökerén át felveszi és a levelein keresztül a vizez újból elpárologtatja. Miután a növényeknek a hamu, illetőleg anorganikus sótartalma átlag 1—2%, minden növénynek esupán azért, hogy az anorganikus sókat felvehesse, legalább 50—60 liter vizet kell a gyökérzetén keresztül felszívni és levelein keresztül elpárologtatni. A növény azonban nem képes 50—60 kg. vízzel ezt a munkát elvégezni, hanem rendszerint ötszörös, sőt tízszeres vízmennyiséget használ fel, azaz a mérsékelt égöv alatt egy kg. növény szárazanyag előállításához körülbelül 600 kg. csapadékviz szükséges. Ha kiszámítjuk, hogy egy hektáron pl. 3000 kg. növény szárazanyagtermés esetén mekkora csapadékvizre van szüksége a növényzetnek, hogy élettani funkcióit elvégezhesse, akkor $3000 \times 600 = 1,800,000$ liter vízszükség adódik ki egy hektárra, amely mennyiség 180 mm. csapadéknak felel meg.

A vízmennyiséget országosan növelni nem lehet. Egyes területeken, pl. a Duna mentén lehet öntözni, de az egész országban mindenütt olyan mértékben megnövelni a növények számára szükséges tápvíz-mennyiséget, hogy az túlhaladja az országos csapadékmennyiséget — nem lehet. Ennek következtében meg van szabva a határ, hogy Csonka-magyarország összes növénytermelése nagyobb méreteket nem érhet el, mint amennyit az évi 500 mm. csapadék limitál. Ez nem jelenti azt, hogy ezen a határon belül nem fokozható a növénytermés, mert hiszen a mezőgazdasági tudomány jelenlegi állása mellett 500 mm.-es csapadéknál kétszer, sőt háromszor akkora terméseredményeket produkálhatunk, mint amennyit pl. a magyar mezőgazdaság jelenleg feltüntet. De a legfelsőbb határt a csapadék szabja meg. Különben nálunk, Magyarországon kellemetlen jelenség az is, hogy nem tudunk berendezkedni egyoldaluan félszáraz gazdálkodásra. Megtörténhetik, hogy esztendőig vízbő éveink vannak, amikor a nyári hónapokban tulságos bő a csapadék. Velem együtt sokan emlékeznek arra, hogy 1911-ben, a megboldogult *Koppély Géza* akciót indított az *Országos Magyar Gazdasági Egyesületben* abban az irányban, hogy szervezzük meg a magyar mezőgazdaságot az amerikai semi arid rendszerű üzemtervek alapján. Mikor *Koppély* hosszas agitációja után az összes illetékes hatóságok és szervek hozzáfogtak a semi arid rendszer gyakorlati megvalósításához, elkezdett szakadni az eső és négy esztendőn keresztül olyan csapadékdús nyarunk volt, hogy a kukorica alig tudott beérni az erős esőzések miatt. Nálunk, Magyarországon annyira szélsőséges az időjárás, hogy gazdaságainknak úgy a száraz, mint a nedves klímára be kellene rendezkedniök.

Végező eredményben azonban szélsőséges időjárásunk dacára is rá kell térnünk a modern mezőgazdasági termelésre és ennek a vízkiszárlás szempontjából két módja van. Az egyik az, hogy azt a 600 kg. vizet, amelyiket növényzetünk száraz kg.-onként elhasznál abból a célból, hogy élettani funkcióit fedezze, helyes kitenyésztes útján lecsökkentjük felére, vagy esetleg az egyharmadára. Ha kitenyésztesztjük növényeinket vízhatszárulás szempontjából olyan ökonomikus egyedekké, hogy nem 600 kg. élettani víz felhasználásával, hanem 2—300 kg. élettani víz képes lesz egy kg. növény szárazanyagot produkálni, akkor ugyanazon vízmennyiség felhasználásával kétszer-háromszor akkora növénytermést tudunk produkálni. A másik módszer, amelyikkel víz-

gazdaság szempontjából növénytermelésünket fokozhatjuk, abban áll, hogy a csapadékvizeket tároljuk a talajban és megfelelő talajmunkával felraktározzuk az egész esztendei csapadék nagy részét úgy, hogy nem 180 mm. csapadék áll a növényzet rendelkezésére, mint élettani víz, hanem esetleg ennek a többszöröse.

Hogy az öntözéssel dolgozó nagyüzemek milyen hatalmas eredményeket érnek el, arra vonatkozólag hivatkozom a berlini Rieselfelderre. Mig nálunk a csapadék csak 500 mm., azaz ha az egész esztendőben leeső vízmennyiség állva maradhatna a talajon, akkor félméter magasságot érne el, addig a berlini Rieselfelderén az öntözés olyan méretű, hogy a vízmennyiség 3 méter magas lenne rajta. Ennek azután az a következménye, hogy a berlini Rieselfelderén évenként hatszor kaszálnak. Berlin vidéke a hetvenes években futóhomok volt és nem termett rajta még csak egy fűszál sem. Ma zöld az egész vidék és miután soha sincs szárazság, Berlin környéke kincsesbányája lett a lakosság élelmiszerszükségletének. A berlini Rieselfelder érdekes példáját mutatja annak, hogy egy nagyváros mellett mit lehet elérni öntözéssel. Nem akarom ezzel azt mondani, hogy Budapesten is öntözzünk szennyvízzel, mert Berlinben sem abból a célból keletkezett a Rieselfelder, hogy növényeket termeljenek, hanem Berlin városának szennyvízmennyisége mp.-ként 6 m³, míg a Spree vízmennyisége mp.-ként 4 m³ s így nem lehet a szennyvizet a Spreebe levezetni, mert akkor Berlin városa bűzhödött levegőben élne. Tehát Berlinben a Rieselfelder közegészségügyi okokból keletkezett. Budapesten mi kényelmes helyzetben vagyunk, mert a Duna legkisebb vízállása mellett is mp.-ként 2000 m³ vizet szállít, amelyikbe nyugodtan belebocsájthatjuk összes szennyvizeinket és ez bajt nem okoz. Amíg tehát Berlin városát a viszonyok rákényszerítették arra, hogy 36.000 hektár földet vásároljon össze és ezeket a földeket szennyvizeivel öntözze, hogy megszabaduljon tőlük, addig nálunk, Budapesten ily kényszerítő körülmény nem forog fenn, mert szennyvizeinket könnyedséggel felveszi a Duna, az öntözéssel járó investíció pedig kérdés, hogy kifizeti-e magát, ha ennek az összes amortizációs költségeit a növénytermelésből akarnánk fedezni.

A mezőgazdaság sikere végeredményben mindig azon mulik, hogy a növénytermelés jól sikerült-e, avagy nem, mert a növénytermelés nagyságától függ a mezőgazdasággal kapcsolatos összes többi üzemek sorsa. *Az istálló már ipari üzem; ott már éppen úgy, mint az ipari üzemből, a növényi takarmány mint nyersanyag dolgoztatik fel* és végeredményben a növényi takarmányból, mint nyersanyagból keletkezik a tej, a zsír, a hus, a csont, a bőr stb. Az istállóüzemeknek iparszerű jellege óriási mértékben kezd kidomborodni. Az a körülmény, hogy a mezőgazdasági növénytermelés és az állattartás a trágyaprodukciónak miatt egymással össze van kötve, nem képes megakadályozni azt, hogy az istállóüzem sok esetben emancipálódjék a tulajdonképeni mezőgazdasági nagyüzem vezetésétől. Az állattartásnak azok a nagy előnyei, amelyek a takarmány észszerű felhasználásában és a koncentrált nagyüzemek munkájában mutatkozik, sok nagy állattartó üzem hoztak már létre. Példaképpen megemlítem a Budapest melletti *nagy-tétnyi sertéshizlaló vállalatot*. Mikor közvetlenül a háború kitörése előtt ezt az üzemet megalapí-

tottam, akkor az első pillanatban mindenki hihetetlennek tartotta, hogy egy olyan méretű hizlalda épülhessen, mint amelyiket Tétényben terveztem. A lehetetlenség azonban valóra vált, mert meg volt a közgazdasági és műszaki alapja. Alapgondolatom ennek a sertéshizlaló vállalatnak a létesítésénél az volt, hogy ha százezer sertést hizlalunk egy üzemben, akkor ott a szakértelem és a munka koncentrációja olyan eredményeket érhet el, amelyekről kisüzemben még csak álmodni sem lehet. Hivatkozom néhány számadatra. Békébe Kőbányára kocsin vitték ki a Dunapartról a kukoricát és mázsánként egy aranykoronába került a fuvarozás, azaz vagononként 100 aranykoronába. Ezzel szemben Nagytétényben a kukorica egy vagonjának a sziloszba való átrakása a legmodernebb berendezés segítségével csak 50 fillérbe került, tehát kétszázad részébe, mint Kőbányán.

Arra az ellenvetésre, hogy egy koncentrált sertéshizlalóban nagy a ragályos betegségek veszélye, azzal adtuk meg a feleletet, hogy ha a modern nagy világvárosokban együtt tud élni több millió ember és ezeknek a nagyvárosoknak a higiéniája tökéletesebb, mint azoké a kis apró faluké, amelyekben csak néhány száz ember él, akkor egy modern sertéshizlaldában is meg lehet csatornázással és vízvezetékekkel az állati higiénia kérdését oldani. És valóban, Nagytétény állategészségügy szempontjából annyira fölötte áll a falusi sertéshidasok higiéniájának, mint amennyire Budapest közegészségügye fölötte áll az elhanyagolt falu higiéniájának. A tétényi hizlaldában minden sertésre 80 liter víz jut naponként, úgy, hogy az egész szálást ideálisan tisztán lehet tartani és a békében ennek a napi 4000 köbméter víznek a telepre való szállítása köbméterenként nyolc fillérbe, tehát összesen napi 320 K-ba került.

Végig mehetnék az összes munkakörökön és számszerűleg rámutathatnék arra, hogy milyen nagy gazdasági előnyei vannak a koncentrált állattartó nagyüzemeknek az apró gazdaságokkal szemben és mindenütt hasonló megtakarítások tudnék felmutatni, mint a takarmányfuvarozásnál és a vízszállításnál, ezek azonban csak apró kis tételek. Az igazi nagy megtakarítás a nagyüzemekben abban áll, hogy a takarmányozás tökéletesebb lehet, mint a kisüzemben. A háború kitörése és a vele kapcsolatos nagy takarmányhiány megakadályozta azt, hogy lefolytathattam volna sertéstakarmányozási kísérleteimet, tehát egyéb adatokra hivatkozom. Említettem volt előbb, hogy Magyarországon 100 kg. széna értékű takarmányból átlag 40 liter tejet produkálnak az egyes gazdaságok. Ezzel szemben hivatkozom arra, hogy Dániában országos átlagban 100 kg. széna értékű takarmányból 80—100 liter tejet produkálnak és a berlini Rieselfelder üzemi jelentése szerint ott egy hektár öntözött területről nyolcezer liter tejet termelnek a tehenészetek. Nálunk Magyarországon ilyen adatokat még csak hallani sem lehet. Legfeljebb csak a szaksajtó és tudós tanáraink foglalkoznak ilyen mezőgazdasági problémákkal, gardáink azonban nem. A nagyüzem előnye az, hogy ott, ahol egy év alatt pl. 100 ezer db sertést lehet kihizlalni, vagy 20 ezer tehenet takarmányozni, ott egyetemi rangban álló kémikus és gazdaszt lehet alkalmazni és ha évi 100 ezer aranykorona fizetést kap is, az sem jelent nagyobb megterhelést, mint sertésenként és évenként egy aranykoronát.

Hogy milyen jelentősége van a takarmányozás tökéletesítésének, arra vonatkozólag a sertéshizlalásra hivatkozom. Nagytétény eredetileg ezer vagon szalonnaprodukción méreteztetett és előirányoztuk, hogy ebből a célból hatezer vagon kukorica és árpakeverék fogy el. Ha el tudjuk érni, hogy ugyanabból a hatezer vagon kukorica-árpakeverékből bizonyos koncentrált takarmányok hozzáadásával és kísérletileg megállapított takarmányterv szerint 1500 vagon szalonnát termelünk, akkor az 500 vagon szalonnatöbbletet jelent, ami aranykoronában olyan óriási értéket reprezentál, hogy akár Angliából vagy Németországból hozhatunk egyetemi tanári rangban levő specialistákat takarmányozó tervek készítésére. Az 500 vagon szalonnatöbblet ugyanis, a szalonna kg.-ját két aranykoronával számítva, tízmillió tiszta bevételi többletet jelent, amely összegből könnyen adhatunk egy vagy kétmillió aranykorona részesedést annak, aki ezt a hatalmas eredményt meg tudja valósítani.

Mikor a Közgazdasági Társaság figyelmét felhívom arra, hogy a fejlődés iránya az állattartásban a koncentrált nagyüzem, akkor hangsúlyozom, hogy ez elől a fejlődés elől Magyarországnak sem lehet elzárkóznia, ha boldogulni akarunk.

Saját tapasztalatomból tudom, hogy milyen nagy érdeklődés mutatkozik úgy a tudományos, mint közgazdasági körökben az állattartó nagyüzemek iránt. Mikor 1917-ben a mi „*Köztelek*“ című lapunknak megfelelő német folyóiratban (*Mitteilungen der deutschen Landwirtschaftlichen Gesellschaft*) imertettem a nagytétényi sertéshizlalómat, akkor *Bachhaus* német mezőgazdasági egyetemi tanár azt válaszolta, hogy Németországban a háború alatt semmi körülmények közt sem szabad sertéshizlalókat létesíteni, mert a béke tapasztalatai szerint a fejlődés iránya az, hogy állattartó nagyüzemek keletkezzenek, de a háború alatt a sertés a gabonafogyasztásban konkurrens az embernek, tehát a sertéstartást redukálni kell. Mikor pedig megírtam *Biotechnologie der Fleisch-, Fett- und Milcherzeugung im landwirtschaftlichen Grossbetriebe* című könyvemet és azt *Paul Parey* berlini könyvkereskedő cégnek rendelkezésére bocsájtottam, akkor azt a választ kaptam, hogy a német cenzura nem engedi könyvemet a háború lezajlása előtt megjelenteni, mert a német kormány minden áron elejét akarja venni a háború alatt az állattartó nagyüzemek keletkezésének. Közvetlen a háború befejezése után megjelent Berlinben „*Biotechnologie*“-ám és a kiadó értesített róla, hogy most már nincs értelme annak, hogy a német kormány a fejlődés iránya elé akadályokat gördítsen. Másfél esztendővel „*Biotechnologie*“ című munkám megjelenése után a cambridgei egyetem állatélettani állomása értesített, hogy könyvemet áttanulmányozták és azokat a kísérleti irányokat, amelyeket lefektettem, mint alapvető munkát, ők is elfogadják. Azóta „*Biotechnologie*“-ám és több, az állati produkcióról írt könyvem francia, holland és angol nyelven is megjelentek és a hozám érkezett levelekből látom, hogy korunk egyik legnagyobb problémája a takarmányozás tökéletesítése mezőgazdasági nagyüzemekben.

Előadásomnak az a célja, hogy felhívjam a figyelmet arra, hogy nekünk Magyarországon mennél gyorsabban át kell térnünk a modern mezőgazdasági termelési rendszerekre és nem szabad azt várnunk, hogy

a kultúrtársadalom tényezőit a paraszt gazdasági tudására felépített termelés elégitse ki. Azt kérdezhetik erre tőlem, hogy hogyan akarom e nagy átalakulást megoldani? Az ipar történetéből veszem a hasonlatomat. Valamennyien tudjuk azt, hogy az ipari termelés is mindaddig gyermekcipőben járt, míg a fizika és a vegytan principiumait nagyképzettségű szakemberek nem vitték be az ipari termelésbe. Addig, amíg a kisiparos szállította az ekét, kapát, a cséplőszerszámot és a gazdasági üzem összes készülékeit, addig az iparnak nem volt semmiféle közgazdasági hatalma. Abban a pillanatban azonban, amint nagy szaktudású mérnökök fogtak hozzá az eke gyártásához, a cséplőgépek szerkesztéséhez és az összes mezőgazdasági munkagépek előállításához, abban a pillanatban megindult a nagyipari termelés és senki sem meri ma már azt állítani, hogy a kisiparos szaktudása elégséges volna a gőzcséplőgépek, a gőzekék, a benzintraktorok, aratógépek és egyéb esodás mezőgazdasági gépek előállításához.

Naiv és a modern életet nem ismerő emberek azok, akik a mezőgazdasági termelést ma is a paraszt tudásával akarják elintézni. Nálunk, Magyarországon a közvélemény még impregnálva van azzal a hittel, hogy a földbirtokos lehet: főszolgabíró, főispán, miniszteri tisztviselő, a gazdálkodást pedig elvégezheti otthon a botosispán. Amíg Magyarországon az a felfogás uralkodik, hogy a burgonyatermeléshez és a sertéshizlaláshoz nem kell tudomány, azt elvégzi minden paraszt-asszony is, addig nem fog Magyarország vezetőszeret játszani a kultúr népek között. A dolog lényege az, hogy belássuk végre, hogy a mezőgazdasági üzemvezetés éppen olyan nagy szakértelmet kíván meg, mint bármely nagyipari üzemnek a vezetése. Méltóztassék elképzelni, hogy 100 év előtt azt mondták volna egy magyar főispánnak, hogy a fia diplomás vegyész lesz és szappant fog főzni; ez a régimódi főispán bizonyára azt kívánta volna, hogy inkább pusztuljon ki a családja, mint hogy erre az alantas sorsra süllyedjenek. És tessék elképzelni, hogy milyen óriásit változott azóta a világ. Ma diplomás vegyészek vezetnek a szappangyárakat és évről-évre újabb nagy műszaki és kereskedelmi alakulatok kapcsolódnak bele a szappangyárak fejlődésébe. Pedig mi esoda kis primitív üzem egy szappangyár az igazi modern mezőgazdasági nagyüzem mellett. A növénytermelés, az állattenyésztés és takarmányozás a legnagyobb és legkomplikáltabb fiziológiai problémák ismeretét teszi szükségessé és ha valaki igazán szakértelemmel akar gazdálkodni, akkor annak tulajdonképpen sokkal többet kell tudnia, mint egy szappangyári vegyésznek, mert ismernie kell a növényi és állati fiziológia minden fázisát.

Részemről megdöbbenő jelenségnek látom Magyarországon azt, hogy mi a külföld számára nevelünk szakembereket és nem jutott politikusaink eszébe az, hogy mezőgazdaságunk számára neveljünk nagy tudású szakfériakat. Amíg Magyarországon nincsen mezőgazdasági egyetem, addig gépészmérnököket és vegyészeket exportálunk a külföld számára. Mikor én magam elvégeztem a budapesti műegyetemet és Berlinben éltem mint fiatal mérnök, akkor hatvan magyar fiatal mérnök-társammal együtt voltunk alkalmazva a legkülönbözőbb cégeknél és valamennyien megálltuk a helyünket. A magyar mérnök az egész vilá-

gon, mindenütt megállja a helyét. A Ford automobilgyár legfelsőbb műszaki vezetője Budapesten tanult, a neve Galamb és Forddal együtt ő szervezte meg a világ egyik legnagyobb gépgyárát. Az Eszakamerikai Egyesült Államok postáinak elektrotechnikus vezérigazgatója szintén magyar állampolgár és Budapesten végezte a műegyetemet. Vagy ha az itthoni gépészmérnöki kart vesszük szemügyre, akkor olyan nevekkal találkozunk, mint Bánki Donát, Kandó Kálmán, Zipernovszky, Déry és Bláthy. Bánki az elsők közé tartozott, akik az -exploziós motort megszerkesztették. A felsorolt elektrotechnikusok pedig az egész világ elektrotechnikai iparában vezetőszerepet játszottak évtizedeken keresztül. Nem lehet tehát azt mondani, hogy a magyar faj nem alkalmas a vezetőszerepre. Ha nekünk volna mezőgazdasági egyetemünk és nem kicsinyeltük volna le mindig a mezőgazdaságot, akkor ma Magyarország vezethetne a mezőgazdasági termelés terén, úgy mint gépészmérnökei révén hosszú időn keresztül vezetett az elktrotechnika terén.

A szaktudáson kívül azonban pénz is kell a mezőgazdasági üzem viteléhez. A régi időkben, mikor a pénzgazdálkodás még nem tört magának utat az egész vonalon, a magyar gazda éppen úgy, mint az iparos, üzemét csak abból fejleszthette, hogy takarékosan élt és kevesebbet költött el, mint mennyit termelt. Azonban az ugynevezett „rég jó időben“ a hitel fogalma ismeretlen volt. Tessék csak elképzelni, hogy száz esztendővel ezelőtt Rotschild vagy valamelyik másik bankár szóba állt volna-e egy kisiparossal vagy egy gazdával, hogy neki pénzt adjon kölcsön. Száz évvel ezelőtt a bankároknak az volt az ideáljuk, hogy a királyoknak és feudális nagyuraknak adjanak kölcsönt. Az ipari nagyüzemek kifejlődése csak azóta indult meg az egész világon, amióta a hitel problémáját úgy szervezték meg a bankárok, hogy a nép nagy tömegének, az apró tőkepezéseknak a tőkét kötvények és részvények révén be tudták hozni a termelésbe. Addig, amíg a kisiparos csak a maga megtakarított tőkéjével növelte az üzemét, addig keletkezhettek véletlen konjunkturák folytán egyes nagyobb ipari vállalatok, de az igazi gigantikus nagyüzemszerű kifejlődés azóta állott be, amióta a nép megtakarított pénzét kötvények és részvények útján a termelés rendelkezésére boesájtotta. Az ipari termelés koncentralizálódásának nagy vonásokban ismertetett alapelve megadja azt, hogy mit kell tennünk a mezőgazdaságban.

A gabonatermelés, a sertéshizlalás és a tejprodukción éppen olyan haszonra dolgozó üzemek, mint az ipari vállalatok. Ha tehát ezeket koncentrálni akarjuk, itt is csak egyetlenegy módszer áll rendelkezésünkre és ez az, hogy a nép megtakarított tőkét megszerezzük a mezőgazdasági termelés számára. Ami aztán a mezőgazdasági hitelnek a jegyintézzel való kapcsolatát és a mezőgazdasági hitel speciális megoldási módjait illeti, azokkal részletesen nem akarok foglalkozni, csak azt a kettős elvet szögezem le, hogy Magyarország mezőgazdaságának igazi kifejlesztéséhez nem a parcellázó politika vezet, hanem a modern hitel-szervezetre és szaktudásra felépített többtermelés.

Ha most, amikor a háboru megmutatta az élelmiszertermelés fontosságát, nem vonjuk le a konzekvenciákat és *mezőgazdasági politikánkat a parcellázás jegybe tereljük*, — ahelyett, hogy kihasználnánk a

konjunkturát, amíg Oroszország romokban hever és nem konkurrál le bennünket Európa piacain, — akkor le fogunk maradni és néhány évtized múlva, mikor Európa nyugati államai hatalmas modern mezőgazdasági nagyüzemekben állítják elő lakosságuk számára az élelmiszereket, akkor mi majd megint siránkozhatunk, hogy politikai viszonyaink miatt nem voltunk képesek helyes arányokat hozni mezőgazdaságunkba. Ha nem akarjuk, hogy megismétlődjön az az eset, amelyik a múlt század utolsó évtizedében megtörtént velünk, hogy a nyugati államok teljes erővel kifejlesztették a nagyiparukat, míg mi közjogászkodtunk, akkor most munkához kell látnunk és nem szabad elhanyagolnunk mezőgazdasági nagyüzemeinket néhány naiv kigazdapolitikus parcel-lázási láza miatt, hanem kétszer-háromszor annyit kell termelnünk, mint eddig termeltünk, hogy a magyarság méltóan tudjon elhelyezkedni a nyugateurópai népek sorában.

Erekly Károly.

A feldarabolt Magyarország – Európa gazdasági válsága

Kétségtelen, hogy tulnyomó részben a gazdasági szükségletek diktálták mindenkor az emberiség fejlődését, országok és nemzetek társadalmi és politikai kialakulását. Nagy-Magyarországot az életnek ez a törvénye tartotta fenn ezer éven át, mivel mindent nyújtott, ami lakossága *egyetemének* fentartásához és biztonságához szükséges volt. És ebben a tekintetben egy olyan szempontra óhajtok rámutatni, melynek következményeit még alig méltatták érdeme szerint való figyelemre. Azt sokszor hangoztatjuk, hogy Magyarország ép és egész területe egy *teljes termelési közösség* volt, mely *most, szertebontva, öt termelési tökéletlenséggé szakadt szét*. Ami tehát Magyarország lakosait boldogulásuknak biztosítására összetartotta, hozzávéve a geológiai egységet is, az az egységes életképességből öt életképtelenséggé mállott. Felteszem a kérdést: vajjon elképzelhető-e, hogy akár Cseh-Szlovákia, akár Románia vagy Jugoszlávia — *bármelyik egyedül* — elfoglalhassa az ezeréves Magyarország *teljes* területét a Kárpátoktól az Adriáig, hogy a törvényszerű gazdasági egységet magának megszerezze? Bármelyik az ugynevezett utódállamok közül csak úgy állandósulhat, ha biztonsága és gazdasági boldogulása alapfeltételeként Magyarország *egész területét egyedül* birtokolja. Ez mindenképpen képtelenség. A gazdasági törvényszerűségtől követelt politikai egységet csak a magyar államiság állithatja vissza, ha a megbontottság tarthatatlanná válik. Felvetették azt az eshetőséget, hogy a volt osztrák-magyar monarchia életszükségleteinek pótlására *dunai konföderáció* alakuljon. Hol van ehhez a fölemelkedettség és tárgyilagosság? *És nem az osztrák-magyar monarchia hiányzik, mert hiszen az egy inkább változó, mint állandósuló alakulat volt, hanem hiányzik Magyarország teljessége, amelyet fenmaradásának történelmi és gazdasági természete visszaállított a legnagyobb felfordulás után is.*

Nagy-Magyarország visszaállításával minden megoldódik, — e nélkül minden megoldatlan marad Közép-Európában.

Bizonyítani kívánom ezt a gyomor, az életszükségletek statisztikájával.

Nagy-Magyarország területéről 1905—1913-ig kivándorolt 790 ezer ember, ebből a most elszakított területekre esett 577 ezer ember. Vagyis: amíg a magyar medencéből 23. addig a most megszállott terü-

letről már a jó békeévekben 77 százaléknyi volt azoknak az arányszáma, akik a szülőföldön nem tudtak boldogulni. Ha még ehhez hozzávesszük, hogy az egység idején a Felvidék, Erdély, sőt a Bánát és a Bátska lakosságából négyszer annyian találták meg megélhetésüket a megmaradt magyar medencében, mint amennyien a megmaradt magyar medence lakói közül az elszakított részekben, akkor nyilvánvaló, hogy *az elszakadt részek lakosságának sokkal nagyobb gazdasági támasztéka a magyar medence, mint viszont.* Mivel a magyar medencébe most nem jöhetnek, a megszállott területekről a békekötés óta egyre fokozódik a kivándorlás, amit Prágából és Bukarestből mesterségesen is elősegítenek és ennek dacára sem tudják a munkanélküliséget csökkenteni.

A szinmagyar medence volt a Menenius Agrippa gyomra, amely emésztett és termelte a vért az egész szétágazó és improduktív sejtreszekben is átjáró erezet számára. Sőt ebben a tekintetben a szinmagyar medence önmegtágadó áldozatokat hozott. Csak gondoljuk el, hogy pl. a háborút megelőző két évtizedben az ugynevezett nemzetiséglakta vidékeken, *az elszakadt részekben az állam éppen ötször annyit fektetett középítkezésekbe, mint a szinmagyar medencében.* Így történt, hogy amíg a szinmagyar vidékek iskolái valósággal romladozó viskók voltak, addig a Felvidéken és Erdélyben a pompás iskolapaloták százai emelkedtek. A felvidéki és erdélyi ipar föllendítésére vasutak épültek, szubvenciók adattak, törvények hozattak és amikor a magyar iparért vívtunk harcot Ausztriával, akkor főként azoknak a területeknek az iparáért küzdöttünk, amely területeken ez a magyar áldozatkészség éppen a tót, vagy román lakosság javát szolgálta. És mihelyt elszakadtak ezek a területek, a rajtuk virágzó iparokat csakhamar elsorvasztotta a csehországi és a román királyságbeli ipari érdek. *A Magyarország geográfiájában jelentkező területi egység az egészet és a részeket egyenletesen táplálta és hatalmasul fejlesztette,* — az elszakadás mind a Felvidéken, mind pedig Erdélyben és a déli részekben elsorvasztóan, visszafejlesztően hatott máris. Csonka-Magyarország és a leszakított magyar területek egyaránt szenvednek és a Felvidékről, Erdélyből meg a Délvidékről olyan kivándorlás akar megindulni, amilyenre még példa nem volt. *Ami együtt, kölcsönösen tartató erő volt, az külön-külön tengődésre, elpusztulásra van kárhóztatva.*

A statisztika bizonyítja, hogy amiből az egyik résznek sokja van, a másiknak kevese és ezt a kiegyenlítést most a politikai határok lehetetlenné teszik. A 26 millió hold *erdőségből* Csonka-Magyarországnak pl. alig 4 millió maradt, vagyis egynolcada, azonban a legértéktelesebb fánemekből. Míg a 2 és fél millió métermázsányi évi *sótermelésből* Csonka-Magyarországra egy lat sem jut, addig Románia oly sófelesleggekkel rendelkezik, hogy ezt a termelést, éppen a hódított területen, — szinte teljesen elhanyagoltatja. Évenként mintegy 1 millió métermázsasó van Csonka-Magyarországnak szüksége. A jelek azt mutatják, hogy sószükségletét a megcsönkült állam nem a máramarosi bányákból fedezi, sőt Jugoszlávia is német sót importál az azelőtt használt máramarosi magyar só helyett. Hol van itt a politikai határokkal elválasztott területek gazdasági kiegyenlítődésének a lehetősége? Évi 105 ezer métermázsasó *rezet*, 1330 mm. *horgany ércet*, 114 ezer mázsasó *antimont*, egy-

millió mázsán felül *kénkovandot*, 117 ezer métermázsa *mangánércet* termelt Nagy-Magyarország évente *belföldön*, de egy kilót sem termelhet ezekből Csonka-Magyarország, amely az évenként termelt 12 millió mm. *vasércből* 10 millió métermázsa évi termelésnek megfelelő mennyiséget veszített el. De a legérdekesebb, hogy a leszakított területek — a magyar egység kebelében jól felhasznált és akkor kevésnek bizonyult nyersanyagokat — most ki sem termelik a régi mértékben, a feldolgozás pedig a régi arány egykilencedére apadt. Az elkülönülés a föld méhében hagyja ezeket a nagy értékeket és állnak a gyárak, a fűrésztelepek, az üzemek; az emberiségnek egyre nagyobb kára van az új helyzetből és annak gazdaságilag lehetetlen alakulásából. Mindezekben pedig a legérdekesebb, hogy *míg a megszállott területek gyáripára, dacára a bőséges belföldi nyersanyagoknak, vesztegel, vagy teljesen pang, addig a nyersanyag-tól nagyrészt megfosztott és megmaradt magyar medencében a gyáripár ugyszólván teljesen üzemben van.* A szív, az agy, az életképesség itt lüktet és legyőzi a legnagyobb nehézségeket, míg amott a természeti lehetőségek — az egészről való kikapcsolás nyomán — kihasználatlanok maradnak. Jellemző erre az iparilag leginkább jelentékeny cseh-*megszállta magyar terület, amelynek bányáiban, üzemeiben a háboru előtt és magyar impérium alatt közel 100 ezer munkás dolgozott és 600 millió aranykoronánál több értéket állított elő évenként. Ez — a mai magyar valutában — mintegy 2400 milliárdot, cseh valutában mintegy négy milliárdot kellene, hogy kitegyen.* Ezzel szemben azt látjuk a prágai kereskedelmi kamara 1922-re vonatkozó jelentésében, hogy a szlovenszkói bánya- és gyáripár 1922-ben alig egy milliárd cseh korona értékűt termelt és csak 33 ezer munkást foglalkoztatott, míg hétezer Amerikából visszatért munkásból — hatezer újból kivándorolni volt kénytelen. Ez ugyanakkor történt, amikor a csonkamagyarországi gyáripárban a munkanélküliség átlagos arányát *alig fokozta az a magyar munkástömeg, amely 1922—23 felé, különösen Ausztriából és Németországból, de cseh területről is visszaözönlött hazánkba.* De az egész elszakadt területen a 400 ezer lóerős gépüzemből ma csak 130 ezer lóerő dolgozik és a háboru előtt munkában állt 320 ezer szakmunkásból csak 173 ezer van foglalkoztatva és ez is aránylag sokkal kevesebb munkaóra alatt, mint az egészhez való tartozás idejében.

Buday László statisztikája szerint a megmaradó magyar terület az élelmezési ipar valamennyi ágában elüljárt és Buday az élelmezési iparunk jövőjét nemcsak elég biztatónak tekinti, hanem a megcsontított ország további iparosodása tekintetében igen fontos tényezőnek is. Ezzel szemben az elcsatolt területek élelmezési iparai visszafejlődtek és pl. Szlovenszkóban — átszámítva — átlagban máris sokkal drágábbak az élelmiszerek, mint Csonka-Magyarországon, mert messze idegenből kell azok legtöbbször importálni. Mindezek azt bizonyítják, hogy az elszakadt magyar területek, a magyar medencére nem támaszkodhatva, éppen olyan gazdasági nehézségekkel küzdenek általában az ipari foglalkoztatás és részben az élelmezés terén, mint a megcsontult magyar államterület igen sok nyersanyag tekintetében. De míg a központi szervezetség még ma is sok nehézségen tud átsegíteni, addig *az a gazdasági szervezkedés, amely most bontakozik ki Prága, Bukarest és Belgrád felől,*

a nagy magyar testtől elszakított hóditásokon káros, visszafejlesztő és gyarmati alárendeltséget tervező. Nem ismerjük a megszálló államok egyetlen oly törvényét, hatósági rendelkezését vagy berendezkedését sem, amely például Szlovenszkó, Erdély, a Bácska, vagy a Bánát azelőtti ipari haladását fokozni szándékozná, sőt ellenkezőleg, arra van számtalan bizonyosság, hogy a megszállott magyar területeken az ipar destruálását tervszerűen folytatják. És ha jólétről egyáltalán lehet beszélni, az mindenesetre sokkal nagyobb Csehországban, mint Szlovenszkóban és ugyanez az arány a régi román királyság, meg Erdély között, míg Jugoszláviában egyenesen feltűnő, hogy az állami beruházások 79 százaléka Szerbiára jut és a köztársaságok 93 százalékat szerbeknek adják ki. Vagy, hogy a csehek mennyire nem titkolják a csehországit fejlesztő, a szlovenszkóit elsorvasztó ipari politikájukat, azt a legjobban bizonyítja az elhunyt Rasin miniszternek egy szlovenszkói munkásküldöttség előtt tett nyilatkozata, mely szerint Csehországban mindig lesz elég munka a szlovenszkóiak számára, és ha a tótok százezrével vándorolhattak Amerikába, tegyék ezt most Csehország felé, amelynek ipari fejlődése nagyobb tót érdek, mint a szlovenszkói ipar erőszakos fentartása. Igen alaposan átgondolt tervszerűség rejlik amögött, hogy a tót bányász, földmivelő, erdőmunkás és állattenyésztő legyen, vagy napszámosnak menjen el a cseh szákmunkás mellé, nehogy tulságosan kiemelkedjék a neki szánt helotasorsból. A Szlovenszkóból a gyárak már kezdenek a magyar medence felé költözni, de a heloták ottmaradnak, vagy kivándorolnak. Ugyanezen okokból panganak el az erdélyi sóbányák, fűrésztelepek és gázmezők, — a bánáti és bácskai kenderremelések és a sertésenyésztés. Ezeknek a gazdasági visszafejlődéseknek a tényét a bukaresti egyetem egyik tanára nyíltan hirdeti s egyben rámutat arra, hogy a magyarok fizikai gyöngesége fölött könnyű volt egy országot feldarabolni, de az új hatalmasoknak igen nehéz lesz ezeket az egybeszervezett területeket gazdasági megbontottságukban fentartani és megtartani.

A megmaradt magyar terület *kereskedelmének*, ugyszintén az elszakadt részek elválasztott kereskedelmének kialakulásáról csak akkor lehet megközelítően reális képet kapni, ha a mai és a volt magyar területek közti kereskedelmi forgalom szabályozódik, mert hiszen a mai állapotból kiindulni nem lehet, tekintettel arra, hogy a most elkülönített területek egymással való árukereskedése a legkisebb mértékre szorítkozik és amit azelőtt — belterületen lévén — egymástól vettek és egymásnak adtak el, azt az elszakadás óta külső forrásokból merítették, illetve külsőbb piacokra juttatták el. A jövő hamarosan eldönti, hogy *amit az összes magyar területek főként egymásnak termeltek, azt egymás között fogják-e ezután is kicserélni*. A magyar külkereskedelem a teljes egység idején aktív mérlegű volt, most a szétszakadás következtében az egység *együttesen* aktív arányait sehol sem látjuk kibontakozni, illetve *az egyik rész kialakítható aktív mérlege csak a másik rész passzív mérlege árán érhető el*.

A közlekedésügy sem mutat még kialakult képet. Egyelőre ugyan messze állunk az egység reális közlekedési rendszerétől és úgy Magyarország, mint az utódállamok kereskedelmét is az fogja leginkább be-

folyásolni, hogy miként egyeznek meg a forgalmi, szállítási és tarifális kérdésekben. Itt Magyarország központi fekvése az összes nyugatról keletre és visszafelé irányuló közlekedési vonalak hidját alkotja, amelyet kikerülni alig lehet, nem is hasznos és a kerülő utak tarifatóbblete a kereskedelmi versenyképességet csökkenti.

A bankok, takarékpénztárak és magánvállalkozások az elszakadás következtében egyelőre megtalálták ideiglenes forgalmukat, azonban nagyszabású, messze kiható gazdasági vállalkozások csak ott történhetek a szétválás óta, ahol azt az államérdek sürgőssége parancsolta és az állam rendkívüli áldozatokkal hathatósan támogatta. A nagyvonalú magánvállalkozásnak sem a csonka, sem az elszakadt magyar területeken nyomát sem látjuk, még mindig csak a konjunkturális és átmenetileg aránylag nagy hasznot ígérő üzletek dominálnak, az alkalmi spekuláció érvényesül és még igen messze vagyunk a tőkebefektetésnek attól a korszakától, amelyben *a normális kamatozás* gyakorlatához térhetünk vissza. Általában megállapítható, hogy *egész Közép-Európa gazdasági, szociális, sőt politikai konszolidációja is csak abban az arányban következhetik be, amilyen arányban a békediktátumok következményei általában lehetővé teszik, hogy a tőke és a munka normális, rendszeres és arányos kamatozást, illetve egzisztencialitást, főként pedig állandósult gazdasági kalkulációkat biztosíthatnak.* Szerény nézetem szerint az egész békemű e körül a tétel körül fordul meg. Ha a békeszerződésekben érdekelt népek *biztosított gazdasági nyugvópontra jutnak* a megváltozott politikai keretekben is, akkor a békekötések igazolására megtörténhetik az egyetlen lehetőség és most csak azt kell megvizsgálnunk, vajjon az adott és kialakulható viszonyok között várható-e, hogy a kérdéses közép-európai állami keretek között a biztosított gazdasági nyugvópont csak meg is közelíthető-e. Erre a leghatározottabb *nemmel* kell felelnünk és ehhez még azt is hozzátehetjük, hogy *minél tovább tart az egykori egység mai széttagoltsága, annál katasztrofálisabb gazdasági és ennek következtében szociális és politikai helyzetbe sodródik mind Csonka-Magyarország, mind pedig valamennyi utódállam.*

Az alkalmi spekuláció néhány tizezer felszerelt csatárán kívül nines foglalkozási ág, amely a Hamburgtól Konstantinápolyig és Danzigtól Athénig terjedő, mintegy 200 millió embert magában foglaló *exisztenciális népblokkban* a megélhetési színvonal minimumát biztosítva láthatná. Németországról, Lengyelországról, a balti államokról, Ausztriáról, Magyarországról, Cseh-Szlovákiáról, Romániáról, Jugoszláviáról, Albániáról, Görögországról, Bulgáriáról, Törökországról van szó. Ezek a területeken a gazdaságilag egyensúlyozott és szervezett békeidőben sem volt a jólét annyira aránylagos, hogy évente mintegy két és félmillió ember kivándorlását meg tudta volna akadályozni. A háború után, a kivándorlási és bevándorlási korlátozások következtében — a nemzetközi munkaügyi hivatal egyik szakértőjének becslése szerint — 8 milliónál több azoknak a száma, akiket a gazdasági kényszerűség kivándorlásra készítetne, de nem juthatnak ki és most valamennyi az ezeken a területeken amugy is nehéz megélhetés további megnehezítését mozdítja elő. Az említett 200 milliós egzisztenciális népblokk első tehertétele tehát 8 millió rendes munkaalkalomhoz egyáltalán nem jutó és 100 milliónál

több tengődő ember... A második tehertétel az, hogy a kérdéses területeken — a római nemzetközi gazdasági hivatal adatai szerint — 120 millió métermázsa a hiány a kenyérmagvak termelésének békeviszonyaihoz arányítva. A harmadik tehertétel, hogy a valuták ezeken a felforgatott területeken egyenesen anarchikus ellentétűek. További tehertételek: a normális termelés és munkalehetőségek nagy hiánya, — a tőke vállalkozási hajlamainak nagymérvű visszafejlődése, — a gyűlölködés és az egymástól való rettegetés, — a bizalmatlanság fokozása és a kulturnívó csökkenése, — a közös kibontakozási lehetőségek akadályozása a külön érvényesülni akaró és irreális önzések önfejűsége miatt, — az általános elállatiasodás, a nemzetközi viszonylatok zavartsága és emiatt Amerika tartózkodása Európától általában, — és végül az a meggyőződés, hogy még nincs béke, sőt újabb háborus konflagrációk fenyegethetnek. Mindez azt bizonyítja, hogy a békeszerződések által teremtett helyzetek *semmi-jele irányban sem adnak rendszeres berendezkedésre alkalmas alapot*, az egész felforgatás minden vonalon improvizáció, amely állandósulható nyugvópontot a konszolidáció kifejlődésére nem nyújthat sehohsem.

Ilyen körülmények között áll Európa felett az ugynevezett *jóratételi kérdés*, amely a máris rettenetes *európai nyomor megvámolására* épül föl és tragikumban és meggondolatlanságban betetőzi Európa sorát. Mi vezethetne ki az európai kaoszából? *Az, ha a beszervezett és természetileg legalkalmasabb középeurópai termelések megindulnának.* Ilyen beszervezett, illetve természetileg alkalmas *középeurópai* termelési egység volt *iparilag* Németország, *mezőgazdaságilag* Nagy-Magyarország. Mindkettőnek egységes és egész Európa által támogatandó továbbmunkáltatása a bevált produktív irányban kivezető ut lehetne a népmilliók politikai, szociális és főként gazdasági zürzavarából: mindkettő készen áll, hogy ezt a többször teljesített mentőhivatását újból teljesítse és éppen ezt a két konszolidációs főalapot csonkították meg, darabolták fel, fosztották meg a gyakorlati élet főfeltételeitől és végül még újabb és újabb kalodákat raknak rájuk, meg nem gondolván, hogy még a heloták is csak ép karral, ép lábbal, egészséges és erőteljes testtel szolgálhatják haszonnal urukat, míg a beteg, sőt pusztító kórságba rogyott szolga megfertőzi urát, aki a nyavalyákat azután nehezebben viseli el, mint a szenvedésekben megedzett pária.

Nézzük csupán Csonka-Magyarország helyzetét *a jóratétel és a teljesítőképeség* tekintetében. Beszéljenek az adatok és a számok, amelyek a bölcs megoldások alapjai, amióta biztos, hogy kétszer kettő négy! És itt legelsőbb azt kell etkintetbe vennünk, hogy az ország feldarabolása folytán a gazdasági erőforrások milyen arányban oszlottak meg az egyes területek között. A területből 28, a lakosságból 36 százalék maradt, hogy viseljen olyan terheket, amelyek alatt a volt egésznek is le kellene roskadnia. És nézzük, hogy mik volnának azok a források, amelyeknek csakis *jövedelmi többletéből* a csonka magyar állam *kifelé* fizethetne? Egész Magyarország 1911—13-ban évi átlagban 1 milliárd és 900 millió *aranykorona* értékűt vitt ki, amelyből a megmaradó Magyarországra 475 millió aranykoronának megfelelő kivitel esnék. Azonban *a mai tényleges kivitel* sokkal kisebb ennél az aránynál, a behozatal pedig olyan aránytalanul magas, hogy külkereskedelmi mérlegünk rend-

kivül passzív, aminek egyik főoka az, hogy a legfontosabb behozatali cikkek nagy részét a régi külföldről kell drága valutákért beszereznünk, pedig *ezeknek a cikkeknek nagy részét azelőtt, az egység idejében, a most leszakadt és akkor belföldi területekről kaphattuk.* A kivitel és a behozatal egyenlege tehát Csonka-Magyarországon rendkívül passzív, amiből csak fokozódó káraink vannak, nagy minuszaink, amelyekből teljesítőképesség igazán nem állapítható meg.

*A tiszta nemzeti vagyonból Csonka-Magyarországra jut 37.8%, azonban ez is illuzórikus, ha tekintetbe vesszük, hogy ez a megmaradt nemzeti vagyon legnagyobb részét megrongálódott, hiányos, elavult és hogy produktív értékűvé tétessék, fantasztikus összegű újabb befektetésekre van szükség, amellet a csonka határok között való új berendezkedéshez is kolosszális beruházásokra van szükség, hogy a nemzeti vagyon legalább is termelőképes lehessen és ne csökkenjen nyers értékében sem. Pozitív nemzeti vagyon tulajdonképen alig van, mert hiszen maga a külföld sem tekinti annak addig, amíg a magyar javakat rettenetes deficit és ismeretlen mennyiségű tartozás terheli. Az illuzórikus és előbb produktív vagyonná teendő nemzeti javak egyelőre az állami üzem befektetésre szoruló *korcstételei*, amelyekből pluszt teremteni az adott helyzetben nem lehet. Vagy talán az a nemzeti vagyon többlete, amit a forradalmak elpusztítottak és a románok elhurcoltak? Az előirányozott állami deficitnek fokozódó sokszorosára való emelkedése a minuszokat egyre növeli és ez a minusz nem csökkenthető, amíg az állam ténylegesen produktív beruházásokra csupán 9%-ot költhet, viszont az összes államadósságok szolgálata 1922—23-ban csak az előirányzat szerint is 23%-ot igényel. Amellet a háboru rokkantjaira és a kiérdemesült nyugdíjasokra az állam csak 4%-ot, kulturára alig 6%-ot fordíthat. Ugyanakkor azonban már ott állunk, hogy a tiszta nemzeti jövedelemből már ebben az évben összesen mintegy 20 százalékot az állami pénztárakba fizetünk be, további 30% terhet jelent a nemzeti jövedelmre a deficit és az államadósság, úgy, hogy a magyar állampolgár *a jövedelme mintegy felével máris nem rendelkezik.* 1921 óta a nemzeti vagyonnak mintegy 8½%-át fogyasztjuk évről-évre és ha az állami deficit arányai az eddigiek szerint növekednek, *a nemzeti vagyon abban az arányban apasztódik, amily arányban a produktív beruházások elmaradása és külkereskedelmi mérlegünk passzivitása az állami üzem eredményességét fokozatosan csökkentik.* Minusz és minusz az egész vonalon ...*

És hogy ebből a ninesből miként akarják volt ellenségeink a maguk mérhetetlen sokját kivenni és hogy általában miként kezelik gazdasági erőforrásaink megítélését, arra főként a már egyébként is sok csalódást keltett, ugynevezett Millerand-féle kísérőlevél ad utbaigazítást. Ez a kísérőlevél tulajdonképen *a szövetséges és társult hatalmak válasza a magyar küldöttségnek a békefeltételekre tett észrevételeire.* Ezek szerint a jóvátétel megállapításánál — szóról-szóra idézzük — a „Jóvátételi Bizottság oly értelmű utasításokat fog kapni, amelyek szerint köteles lesz különös figyelembe venni: a békeszerződésben megállapított határok között levő magyar terület *tényleges* közgazdasági és pénzügyi helyzetét és erőforrásainak vagy fizetőképességének *a békeszerződés rendelkezéseiből folyó csökkenését*“. Ez igen igazságosan és méltányosan hangzik,

miként a következő tétel is: „A Jóvátételi Bizottság fogja megítélni, hogy az épületfa, vas és vasöntvények szolgáltatására vonatkozó igénylések *teljes* kielégítése Magyarország ipari szükségleteit mértéken felül megterhelné-e és ebben az esetben a bizottságnak joga van azokra haladékat engedélyezni, vagy azokat *teljesen törölni*.“ Ennek a két tételnek az elolvasása után szinte nyugodtan alhatnánk, annyi a lehetőség bennök, hogy erőforrásaink valóságos megállapítása és így *teljesítőképeségünk nemlétezésének lerögzítése* után a jóvátételnek nevezett hadisarc fenyegető rémétől esetleg *teljesen* is megszabadulhatunk.

Azonban böngésszük tovább a híres okmányt és a következő végzetes passzust találjuk benne:

„A Szövetséges és Társult Kormányok nem akarják Magyarországot súlyosabb kötelezettségekkel megterhelni, mint amilyeneket teljesíteni tud. Nem is szándékoznak most megállapítani annak az összegnek a nagyságát, amelyet fizetni tartozik és ezért adtak a Jóvátételi Bizottságnak igen *tág hatáskört* az összeg nagyságának a megállapítására. De (és ez az a végzetes „de“) véleményünk szerint jelenleg nem állapíthatják meg Magyarországnak *képtelenségét* arra, hogy bizonyos szolgáltatásokat és fizetéseket mostantól 1926-ig teljesítsen és *fenn kell tartaniok annak a lehetőségét, hogy Magyarország gazdasági életének későbbi fejlődése esetében ebből részt kapjanak*.“

Ez az örök Damokles-kard. Ez az örök jobbagyságot jelenti számunkra és a Jóvátételi Bizottság idézett tág hatásköre ezen az alapon a végtelenségig kitágíthatja szolgáltatásaink fennállását és minden feltörekvésünk beláthatatlan időnkig elsősorban volt ellenségeinknek kamatoznék. Ez a végzetes passzus teljesen a hatalmukba kerget és viszonyaink esetleges javulása esetén a kulturára, iskolákra, kórházakra, emberi boldogulásunk elősegítésére előirányozandó áldozatainkat kétségessé tehetné, sőt azok létesülését meg is hiusíthatná. Ha van miért küzdeni, úgy ennek *a végtelen kötelezettségnek a fentartása ellen* kell a legteljesebben harcolnunk.

A továbbiakban keressük — az ántánt észjárását és elveit kifejező okmányban — azt a pontot, amely a kötelezettségek teljesítése ellenében és megvámolóink saját érdekében gazdasági létalapunkat valahogy alátámasztaná. Talán találunk egyet, amely a megcsönkült ország életképességét lehetővé teszi a szétszakadás után is. Az erre vonatkozó választétel *idézőjelbe teszi*, szinte kigunyolja az „ezeréves kötelékek“-re való hivatkozást és az egymástól elszakadt magyar részek gazdasági összköttetéseit csak alig jámbor óhajként kezeli. És pedig:

„— Azoknak az „ezeréves kötelékek“-nek (idézőjel között) szétszakítása, amelyek *a mostani Magyarországot* és a *volt magyar királyságot* összekötötték, *igen sok kérdést fog felvetni*. A Szövetséges és Társult hatalmak meg vannak győződve arról, hogy a legjobb megoldást az *érdekelt államok barátságos megegyezésekkel érhetik el*. Az ilyen megegyezések szükségességét a békeszerződés *kifejezetten megemlíti*. Csak abban az esetben, amikor az érdekelt kormányok nem tudnak megállapodásra jutni, fog a Jóvátételi Bizottság *közbenjárni*, hogy egy vagy több döntő birót jelöljenek ki.“

Nem beszélve a kulturális és politikai vonatkozásról, *a gazda-*

ságilag egymásra utalt területrészeknek egymás között évszázadok óta fennálló forgalmát újból lehetővé tenni létkérdés, azonban *olyan rendelkezések, amelyeknek szankciójuk nincs*, nem alkalmasak ennek előmozdítására. *Hol vagyunk a rendszeres kereskedelmi forgalom szabályozásától az utódállamokkal szemben?* A békediktátum ennek rendezésével nem tudott megbirkózni. Milyen károk származtak ebből eddig is és milyen befolyást gyakorol ez az állapot ugynevezett teljesítőképességünkre? De még jellemzőbb az ántánt elveire a válaszjegyzéknek az a pontja, amely szinte a *békeszerződés felborításától fél a megszállott területekkel való gazdasági csereforgalom esetében!* A vonatkozó része a válasziratnak így szól:

„A magyar küldöttség javasolta, hogy Magyarország és a tőle elszakított területek közt több évre terjedő *szabad forgalom* létesíttessék. Ez a rendszer az átszatolt területek és a magyar területekből részesedő államok területének *egyéb részei* közt gazdasági határok felállítását jelentené. A Szövetséges és Társult Hatalmak *nem* vehetnek tekintetbe olyan javaslatot, melyek következménye lenne, hogy *gazdasági szempontból érvénytelenítene a magyar járom (!) alól elszakított területek felszabadítását és meggátolná* ugyanebből a szempontokból ezeknek a területeknek az azokat megszerző államokkal való *összeolvadását*.”

Jellemző vallomás ez, mert azt jelenti, hogy a békediktátorok tudták, hogy az összes magyar területek az egységben éppen gazdasági szempontokból igen jól érezték magukat és ha ebbe most visszakósztolhatnának, akkor *az egységhez való tartozandóság előnyei tényleg „megakadályozhatnák az összeolvadást”*.

De miként fest ez, ha elgondoljuk, hogy *bizonyos népmilliók jólétének érdekei ellen is fentartani kívánják az erőszakolt helyzetet!?*

Hogy vannak ezzel az elvvel szemben látszólagos ellentmondások, az alig változtat a lényegen, azonban érdekes megismerni a válaszirat eme tételét: „Nem valószínű”, — mondja a válaszirat, — „hogy az Osztrák-Magyar Monarchia átszatolt területei egymásközt gazdasági téren versenyezni fognak, hanem inkább az valószínű, hogy meg fogják kísérelni régi piacaikat megtalálni és így régi kereskedelmi összeköttetéseiket felujítani. Ha ez a *megszokott árucseré* helyreáll, akkor nem fenyegetheti semmiféle veszedelem Magyarországnak sem termelését, sem kereskedelmét.”

A megszokott árucserét az egyik oldalon veszedelemnek, a másik oldalon szükségesnek minősítik, ami mind azt bizonyítja, hogy nemcsak a magyar, de az ezzel kapcsolatos békeszerződések megállapításánál sem vették tekintetbe a *nagy középeurópai gazdasági komplexum* realitását, sőt talán még fel sem vetődött előttük az a kérdés, hogy ez a népblokk, amely eddig együtt megtalálta megélhetését, fog-e boldogulni és mily feltételek között — elkülönülten.

Az Európát katasztrófával fenyegető gazdasági örvényeket a békediktátumok vájták ki és mivel a politikai okoknál a bekövetkező gazdasági okozatokra nem voltak tekintettel, rosszat teremtettek, amely rossz helyrehozása az igazi, az elkerülhetetlen jóvátétel.

A békeszerződésben a *nagy gazdasági koncepció hiánya* a szembeütköző, hiszen annyira mellőzték egész néptestek gazdasági boldogulását

nak biztosítását, hogy például a békeszerződés 248. szakaszának bénító rendelkezéseit a Millerand-féle kísérőlevél csupán ezzel a szószerint idézett vigasztalással intézi el:

„Ha Magyarország a békés állapottal össze nem egyeztethető gazdasági korlátokkal találná magát szemben, a Szövetséges és Társult Hatalmak gondoskodni fognak arról, hogy a *Nemzetek Szövetsége közvetítésével (!) a szükséges eszmecsere megindítsák.*“

Ez volna az egyetlen biztosíték, az eszmecsere megindításának megkísérlése, ha Magyarország gazdasági korlátokkal találná magát szemben! De még fogyatékosabbnak látjuk energikus koncepcióban a békeművet, ha annak 207. — Középeurópa nagy része gazdasági forgalmát szabályozó — szakaszát olvassuk el. Ez Magyarország javaslatára vétetett fel, de nem a kívánt szövegben. Ez szóról-szóra így hangzik:

„Avégből, hogy Lengyelországnak, Romániának, a Szerb-Horvát-Szlovén Államnak, Cseh-Szlovákiának, Magyarországnak és Ausztriának kölcsönös támogatása lehetővé váljék oly termékek tekintetében, amelyek az államok területei közt csereforgalom tárgyai voltak s amelyek a területek termelésére, vagy kereskedelmére nézve *nélkülözhetetlenek*: ezeknek az Államoknak egyike vagy másika a békeszerződés életbeléptetésétől számított 6 hónapon belül tárgyalásokat fog kezdeményezni oly célból, hogy az említett többi Államok egyikével vagy másikkal a békeszerződés rendelkezéseinek, nevezetesen a 200—205. cikkeknek megfelelő külön egyezményeket kössön. E határidő leteltével az az Állam, amely ilyen egyezmény kötését kezdeményezte, de azt megkötni nem tudta, a Jóváételi Bizottsághoz fordulhat és attól az *egyezmény megkötésének siertetését kérheti.*“

Határozott rendelkezések hiányában mit ér az, hogyha kereskedelmi egyezményt kötni nem lehetett, az egyezmény megkötésének „siertetését“ *kérhetjük*. Hiszen mi már mást is állandóan kérünk és mi-féle garanciát nyújtott nekünk valami, amiben *egyedüli jogunk, hogy kérhetjük*. Hiszen kérhetünk, ha nincs is erre jogunk! Erre felépíteni, erre alapítani egy egzisztenciális népblokk gazdasági rendszerét — majdnem nevetséges, de a gazdasági berendezkedésre mindenesetre alkalmatlan! Erthető, hogy a győztesek hatalmuk és követeléseik biztosítására politikai feltételeket szabnak meg, de gazdasági életünket például azzal is megbénítani, hogy a győztesek — a 214. szakasz szerint — „*nem hajlandók megadni Magyarországnak a viszonyosságot konzuloknak városaikban és kikötőikben való letelepedésére*“ és ezt azzal okolják meg, hogy „részben a magyar konzuloknak politikai üzelvei miatt, részben a magyarok részéről egyes hatalmak területén elkövetett cselekmények miatt“. Mire volna ez a rendelkezés alapítható, amikor a békeszerződés megkötése előtt sehol még *magyar* konzulok nem voltak, a háború előtt pedig ezek a közös konzulok éppen úgy lehettek osztrákok, lengyelek, csehek, románok, vagy szerbek is! Gazdasági érdekeket csirájukban elfojtani indokolatlan politikai állítólagosságok miatt, — hogyan illik az be egy konszolidációt biztosítható gazdasági koncepcióba!?

Csak egy tudatosság érvényesül Magyarországgal szemben és ez *a határkérdéshez való merer ragaszkodás*, amely jellegzetesen kerül kifejezésre abban a Millerand-féle tételben, amely nyíltan kimondja, hogy

a „volt Magyar királyság épségének és összetartozásának kérdését gazdasági szempontokból sem tárgyalhatják“ és ezzel szemben csak azzal biztatnak, hogy „*egyoldalu és mesterkéltn* megoldásokkal Magyarország gazdasági létét ne veszélyeztessék“.

De ennek az utóbbi biztatásnak semmi rendszere nincs, mint minden, ez is csak általánosságban mozgó szólam, minden kézzelfogható pozitívum nélkül. Még csak egy mozgási szabadság volna a többször idézett válasziratban és ez az, hogy „*a Jóvátételi Bizottság a 180. cikkben megszabott elsőbbségi jogtól eltéréseket engedélyezhet, ha Magyarország gazdasági szempontjából valamely ilyen rendelkezés elkerülhetetlennek látszik*“. Ezt az ugynevezett kedvezményt csak egyszer alkalmazták eddig és pedig Ausztriával szemben, azonban csak akkor, amikor már teljesen a tönk szélére jutott és az éhhalál elkerülése végett külföldi kölcsönre volt szüksége, amelyet igen mérsékelten megadtak ugyan, de ennek ellenében gondnokot ültettek Ausztria nyakára. Most dől el, hogy alkalmazzák a zálogjogok feloldását Magyarországgal szemben. A jelek szerint — ez az első örvendetes jelenség — *a gyakorlati célszerűség felülkerkedik végre a politikai hatalmaskodás szempontjain*.

Vázlatosan a következőket igyekeztem bizonyítani:

1. A Magyarországtól elszakított részek népeinek *előnyösebb* az egész Magyarország gazdasági egyeteméhez való tartozás, sőt az elválás gazdasági megpróbáltatásait fokozza.

2. A megmaradt magyar medence sohasem volt tehertétele az elszakított részeknek, sőt az elszakított részeknek a magyar medence nagyobb támaszt nyújtott, mint vizsout.

3. Az elszakított részek gazdasági helyzete az elválással máris lényegesen rosszabbodott. a munkaalkalmak kevesbedtek, a termelés aránytalanul lecsökkent az egység idején való belső esercforgalom elmaradásával.

4. Az összes békeszerződések alkalmasak arra, hogy a 200 milliós danzig—athéni népblokk életnivóját és existenciáját fokozatosan aláássák és egy eddig nem ismert gazdasági és szociális kirobbanásra vezessenek.

5. A békeszerződések nem tartalmaznak gazdasági koncepciót és azzal, hogy a győzteseknek előnyököt, a legyőzöttekre hátrányokat erőszakolnak, — a békemű elvesztette szociális és gazdasági alapjait. amelyeknek hiányában Versailles, St.-Germain, Sévres és Trianon történelmi improvizációi felborulással fenyegetnek.

6. Nincs terv, gondolat, vagy megegyezés arra, hogy a békeszerződések által teremtett alapon a gazdasági konszolidáció meginduljon, az igazi béke létesüljön, a népek munkálkodását lehetővé tevő biztonság megalapozódjék.

Más uton bár, de ugyanerre a következtetésre jutott eddig mindenki, aki nem hatalami, hanem a legegyszerűbb gazdasági feltételek szempontjából tanulmányozta a békéművet és figyelte annak következményeit. Most csak arról vitatkozik az egész világ, hogy a *nagy nemzetközi felfordulás közepette hová vezet az út?*

Amilyen nehéznek látszik, olyan könnyű reá válaszolni. Brüsseltől Genuáig, Loucheurtól Ratenauig a legkiválóbb egyéniségek sem tud-

tak kibontakozást találni, mert *a békeművek alapjához nem volt szabad hozányulniok, ez az alap pedig a szolid építkezésre, az állandósulást célzó koncepciók keresztülvitelére teljesen alkalmatlannak bizonyult.* És minden, *a békeművek alapján megkísérelt kibontakozás ezentul is hiábavaló lesz,* amit legjobban bizonyít Amerika teljes tartózkodása és visszavonultsága, *mert a reális Amerika jelenleg irreálisnak tartja Európát!* Azon fordul meg minden, hogy mikor kezdenek az európai tényezők az irreális alap tudatára ébredni és a reális alap felé törekedni. Talán most? Talán Genf az új utjelző?

Amerika várja Európa kijózanodásának a pillanatát és minden jel arra mutat, hogy *Amerikának a részletekre is kidolgozott kész terve van az európai konszolidáció megalapozására és csak akkor száll sikra, ha az idő és a helyzet megéri arra, hogy kizárólag ezen az alapon tárgyalások induljanak meg.* Ezek szerint Európának egyelőre tovább kell sülyednie, amíg a felismerés általánossá alakul, azután pedig — győztesre és legyőzöttre való tekintet nélkül — *össze kell ülni az összes kulturnépek nemzetközi és a világrendet szabályozó konferenciájának, ami a békeművek legteljesebb revíziójával egyenlő.*

Nemzeti igazságunk és az *abszolút* gazdasági törvényszerűség logikus hangoztatása mellett azonban *nem szabad a negáció álláspontjára helyezkedni akkor, amikor a meglévő alapokat velünk való lokális meg-egyezősekkkel igazolni is akarják.* És tegyük fel, hogy jelentősebb külföldi kölcsönhöz jutunk, amely a magunk jelenlegi pénzügyi nehézségein átsegít. Tegyük fel, hogy a területünkben részesedett államok velünk olyan külkereskedelmi szerződéseket kötnek, amelyek az adott viszonyok között a legelőnyösebbek. Tegyük fel, hogy a külföldi kölcsön és a szomszédokkal való kereskedelmi szerződések úgy a magunk, mint a szomszédos államok gazdasági helyzetét a jelenlegi állapotnál kedvezőbb viszonyok felé segítik. Mindebben közreműködni és a gazdasági kölcsönösség előnyeiben munkálni a célszerűség parancsa, azonban mindezek a megoldások csak *az improvizációk toldozásai, mert elképzelhetetlen, hogy Magyarország és a vele szomszédos államok, akár a legliberálisabb meg-egyezősekkkel is, az össznépeesség boldogulását arra a fokra tudják emelni és ott állandósítani, ahol a politikai és gazdasági egység évszázadaiban voltak, még pedig állandósultan!*

Nagyon helyes és célszerű, hogy tárgyaljunk egymással és a közvetlen holnap megélhetése biztosítására észszerűen megegyezünk. Aki megegyezik, annak a megegyezés rendszerévé lesz. Az első megegyezések eredményei után a gyakorlat újabb meg újabb korrekturákat kíván és *állandó tárgyalási permanenciában leszünk egymással.* Egy napon azután felmerül a *generális ranzsirozás* szüksége: a nagy, a teljes kiegyezés, amelyben mindenki benne lesz és ahol még kísérleteket sem fognak tenni a diktátumok fentartására, avagy megisméltésére. Állandósult rendszerek a modern világban nem alapulhatnak kényszerűségeken. A diktátumok manapság politikailag tarthatók a legkevésbé, de gazdaságilag sem maradandók. A feldarabolt Magyarország diktátum eredménye, tehát kényszerűség, mely rendszeresen nem állandósulhat és pedig főképpen azért nem, mert fentartásának hatalmi vagy megegyezési erő-

szakolása egész Európa rendszerében ugyancsak kényszerűség, szemben minden gazdasági fejlődéssel és folyamattal.

A gazdasági élet nem ismer diktátumokat, alapja mindig a szükségletekhez való alkalmazkodás és *a gazdasági törvények irányító ereje a modern világban mindjobban érvényesülni fog*. Ha sok megpróbáltatás előtt is állunk, helyzetünk jó reményekkel kecsegtet arra a már nem messze való időre, amikor a gazdasági kényszerűség állandósítási törekvései felborítják a történelmi improvizációkat, amelyek Nagy Sándortól Napoleonig és a legutóbbi világháborúig csak addig tartottak, amíg a népek egzisztenciája valahogy elviselhette azokat. A világ legrettenetesebb nyomorán át csillog a magyar reménység, amely a józanság ébredésével reánk fog virradni. A Nemzetek Szövetsége rakta le ebben az elvi alapokat, *a Népek Gazdasági Szövetsége fogja a megváltást meg is valósítani*. Erre kell készülődni és a magyar Schulmeisterek nemcsak katonákat, de főként gazdasági bajnokokat neveljenek a magyar igazság kivívására, a visszahullható jó szerencse reális megragadására. A feladat régi, csak a parancsoló kényszerűség új! Sok hasznosat elsajátítani, rendszeresen dolgozni, a nagy fordulatra tartalmilag felkészülni: ez legyen minden magyar tudatos törekvése, csak ez vezethet *a harmadik magyar honfoglaláshoz*.

Dréhr Imre.

Közlemények és ismertetések.

Méhely Kálmán

A magyar közgazdasági élet nagyon tevékeny és tehetséges tagját vesztette el Méhely Kálmánban, akiben a Magyar Közgazdasági Társaság is egyik igen buzgó igazgatóválasztmányi tagját gyászolja. Méhely Kálmán a mérnöki képesítés megszerzése és külföldi tanulmányutjai után iparpolitikai, majd szociálpolitikai kérdésekkel foglalkozott, s munkásságát, ha fiatal kora mellett nem is mindig a vélemények leszűrt átgondolása, de mindenesetre a gondolatoknak, ötleteknek és terveknek nagy gazdasága jellemzi. Mint a Magyar Vas- és Gépgyárosok Országos Szövetségének igazgatója, közvetlen közelből figyelhette azt a szociális küzdelmet, amely a nehézipar és a nálunk legértékesebb munkásréteg, a vas- és fémipari munkások közt folyt le. Ebből a munkakörből igen fiatalon és nagyon kritikus időben szólították a politika szolgálatába, amikor 1918 novemberében Garami Ernő mellett a kereskedelemügyi tárcánál államtitkári állást vállalt. A jobb jövőben fanatikusán hívó álmódzó lelke nem látta azokat a veszedelmeket, amelyek az akkori alakulások mögött már ott settenkedtek és merész koncepciókkal foglalkozott akkor is, mikor az ország teljesítőképesége már a katasztrófa küszöbén állott. Politikai szereplésre vállalkozott még a kommunizmust követő rövidtű szocialista kormányban, majd ugyancsak rövid ideig a nemzetgyűlés tagja is volt. Élethivatásul azonban a nyugalmasabb és kontemplatívabb pályát választott a közgazdasági fakultás tanári székén, ahonnan néhány évig tartó működés után szólította el váratlanul, fiatal kora és munkaképessége teljességében a halál. Méhely Kálmán talentumának teljességét és ítélőképességének kiforrottságát még nem mutathatta meg, de tehetségének sokoldalúsága és nagysága sejteti a veszteséget, amelyet korai halála jelent.

Matlekovits Sándor új könyve.

Vámpolitika és vámtarifa. Az új tarifa-tervezet kritikája.
Irta Matlekovits Sándor. Az OMKE lapkiadó részvénytársaság kiadása. Budapest, 1923. 105 l.

A magyar közgazdasági irodalomnak nagy eseménye Matlekovits Sándornak minden irodalmi megnyilatkozása. Annál a szoros kapcsolatnál fogva, melyben a Közgazdasági Szemle a Magyar Közgazdasági

Társaság kiváló elnökével van, nem engedhető meg, hogy Matlekovits új munkájával részletesen foglalkozzunk. Mégis utalnunk kell e helyütt arra, hogy Matlekovits a vámpolitikának jóval több, mint egy emberöltő óta a gyakorlat és tudomány terén egyaránt a legelső munkása s utalhatunk arra a magas színvonalu vámpolitikai vitára, amelyet a Magyar Közgazdasági Társaságban a múlt év őszén rendezett. Ezzel kapcsolatos új könyve is, mely az új vámtarifatervezet tétéleinek bírálatával foglalkozik. Ki kell emelnünk e munka nagy gyakorlati fontosságát, a tudományos nivó fentartása mellett az eleven életbe való élénk belekapcsolódását, mindenre kiterjedő gondos figyelmét, bámulatraméltó frissességét. E helyen is felhívjuk olvasóink figyelmét ennek az elsősorban praktikus célzatu, de tudományos jellegű munkának a megjelenésére.

Stinnes Hugó.

— Trösztök modern alakjai Németországban. — A Gillet—Stinnes—Lubersac szerződés. — Trösztök és reparáció. —

A legnagyobb európai ipari hatalmasságnak, Stinnesnek életpályáját legjobban jellemezte egy német közgazdász, amidőn azt háboru előtti, alatti és utáni korszakokra osztotta. A Stinnes neve ma Németországban mérhetetlen nagy jelentőséggel bír, mert e névben benne van a ma hatalma és a jövő sokféle lehetősége is. Ma alig történik fontosabb esemény Németországban, amelynek háta mögött ott ne szereplene Stinnes: legyen baj a reparációs költségek megállapítása körül, legyen kormányválság, vagy üljön össze egy nemzetközi gazdasági konferencia, a Stinnes neve lépten-nyomon felvetődik.

A modern közgazdaságtan nagy alapvetője, Smith Ádám már felismerte azt, hogy az árprobléma a sarokköve a mai forgalmi életnek s a szabadversenynek is. De annak a felismerése, hogy a szabadverseny „rossz dolog“, ez a kartellek és trösztök alkotóinak érdeme, akik ekként leginkább járultak ahhoz, hogy az elavult klasszikus felfogás módosuljon. Ma még egy állam sem dicsekedhetik a mai gazdasági szervezetnek megfelelő kartelltörvényhozással. Nagyjából csak kodifikatórius törekvések folynak, amelyek az ismérvek gyűjtésénél állanak meg éppen azért, mert ma még tröszt és kartell sok országban új fogalmak.

Ami a Stinnes-féle organizáció lényegét illeti, annak legkarakterisztikusabb jellemvonása az, ami őt az amerikai trösztfejlődéstől oly elütően megkülönbözteti: nevezetesen, hogy itt az üzemek egybeolvadása nem külső befolyás útján (pl. bankok általi értékpapírvásárlás) valósult meg, hanem organikusan, mondhatni egy természetes kristályosodási folyamaton keresztül ment végbe, — csekély kivételektől eltekintve. Az egyik vállalat magához szivta a másikat természeténél, belső összetételénél fogva, pl. azért, mert vasat állított elő s a nyersvas földolgozásához szükséges szénmennyiséggel kellett ellátnia magát.

A Stinnes-organizáció kiindulópontja volt a szén, amely magához vonzotta az érc- és vasbányákat. A bányafakészlet fedezésére hatalmas erdőterületeket vásárolták össze Kelet- és Északoroszországban. Majd a fa volt az, amely megadta a lökést a cellulózegyártásra is, itt elég annyit megjegyeznünk, hogy a németországi cellulózegyárak ma ugyyszólván mind, kivétel nélkül a Stinnes birtokába mentek át.

Ekként tehát a horizontális organizáció — mint ahogy az egynemű vállalatok tömörülését röviden nevezik — vertikálissá lett, amely immár nem marad meg egy iparág körében, hanem abból kinöve más, szomszéd iparágra csap át. Hátra van még a kereskedelem. „Stinnes a tengeren“ ez a modern

közgazdasági dráma utolsó, hosszú felvonása. A Stinnes-hajózási tröszt alapja az 1917-ben alapított „A.-G. für Seeschiffahrt und Überseehandel“ volt, akkor még csak alig pár hajóval. Ma pedig már nem alaptalan a félelem a „Norddeutscher Lloyd“-ban, hogy a részvénytöbbség itt is egy szép napon a Stinnes kezébe kerül s bent ül majd egyszerre az igazgatósági székben. A tengeri kereskedelemről az a roppant nagy haszna van, hogy a tengerentuli szállítványozásoknál (az ő birtokában van a Mexikó s Kelet-Ázsiai vonal) kihasználhatja az előnyös tarifát s jelentékenyen olcsóbban adja el áruját. Ekként csökkentheti a versenykedvet otthon, de növelheti a vevőkedvet a tengerentuli s általában minden külföldi piacon azáltal, hogy versenyen kívül állva, legolcsóbb eladás, a dumping esetén is még becsületesebb haszna van.

A voltaképeni virágzás s fellendülés a háboru alatti időre esik, amidőn a Hansa-időkből származó „királyi kereskedő szerepét tölti be Stinnes összekötő kapcsot képezve Hinterland és front között. Azalatt, amíg sokan igyekeztek szabadulni részvényeiktől, a kedvező háboru utáni ipari konjunktúrára nem számítva, s arra, hogy a pénz még jobban el fog értéktelenedni: azalatt Stinnes újabb vállalatok megszerzésére veti magát, amelyeknek mindegyike mágneses erővel vonzza magához a hozzá helyileg s iparilag közelebb állót. Európa Rockefellerje ő. Tipusa az ügyes vállalkozónak, ki számításaiban nem téved. Amikor egy Ballin, a német Weiss Manfréd — a háboru utáni szomorú időkön elkeseredve — önkezüleg vet véget életének, azalatt a vasidegű Stinnes tovább dolgozik.

Ősei, mint a Tormay Cecil Uhlwingjai Pesten, gályáikkal népesítik a Rajnát már a múlt században. Az itteni lüktető élet, amely az iparállamot nem ismerő utazóra nehéz ködként száll le: a stinnesek által hivatott elő. Több mint 600.000 munkásnak adnak ma kenyeret üzemei, a németországi széntermelésnek közel 20%-át az ő bányái szolgáltatják; a modern munkamegosztás sehol sem nyilatkozik ma meg pregnánsabban, mint éppen itt, a rajnai iparban.

Csakhamar terjeszkedik Stinnes a külföld felé is. Legelőször Svédország, majd később Ausztria kerül sorra. Amott a papirgyártáshoz szükséges erdőterületeket vásárolja össze, emitt pedig új életre kelti az osztrák nehézipart, mely a békeszerződés folytán odaítélt szénterületek elvesztésével válságos helyzetbe került; a legnagyobb vállalatok egyike, a Dél ausztriai Montán-társaság üzemét majdnem teljesen beszüntette, mielőtt Stinnes rá nem tette kezét erre is. (6 kohója volt üzemben 7 közül.) Egy időközbeni olasz próbálkozás után Stinnes szerzi meg a vállalat részvényeinek többségét. Ez a körülmény ad tápot a német-osztrák barátságnak; osztrák szemüvegen át nézve, úgy tűnik föl Stinnes, mint az osztrák nehézipar megmentője. Közben — a londoni konferencia idején — félősi nyilatkozatok hangzanak el a francia részről is. Poincaré kel ki különösen hevesen a „Revue des deux Mondes“ egyik számában az új osztrák orientáció iránya ellen, amelynek nagy-antantellenes éle van. Tény az, hogy azóta ez az iparvidék is virágzik, el lévén látva kellőleg szénnel, amely a németországi bányákból származik.

Ugyanígy szerez érdekeltséget Stinnes a Rimamurány-Salgótarjáni vasműveknél is, s legujabban a Lipták-gyárban. Ezek az érdekeltségek egy nagy bankesoport által szervezett u. n. „Spitzengesellschaft“ ellenőrzése alatt szerzik meg a részvénytöbbséget (Amerikában Holding Company). Ekként viszik keresztül az egységes vezetést úgy, hogy a részvény, illetve kötelezvénytulajdonosok szavazatjogát megszorítják, anélkül azonban, hogy ezáltal a vállalat önállósága veszélyeztetve lenne.

A törekvés ily társaságok alakulásával különösen Németországban oda irányul, hogy a gazdasági élet a maga nagystiluságában teljesen amerikai mintára alakuljon át. Stinnesnek még hozzá az a szerencseje is megvan, hogy éppen azokban az iparágakban van érdekelve, amelyeknek szocializálá-

sáról szó sem lehet. A Spaa-i konferencia hatása alatt megtartott Essen-i értekezleten pedig, amelyet a Reichswirtschaftsrat rendezett, határozottan a Stinnes álláspontja győzött. Amennyiben bebizonyította, hogy az üzemek szocializálásával jóformán párhuzamosan halad a trösztképződés is. Nem lehetetlen tehát, hogy a tröszt majd az üzemek községezésének keretét fogja képezni olyan erősen demokratikus államban, mint a mai Német-Birodalom.

Az eddigi Montán-koncernből most már (Rhein-Elbe Union) egy elektromontán lesz; így bővül ki az A. Kirchdorf által alapított Német-luxemburgi és gelsenkircheni vasmű, mely a Bochum-i vasművekkal a Rhein-Elbe kartell alapját képezte a régi, az elektroipari cikket gyártó Siemens és Schuckert-művekkal és ad életet e két nagy vállalatömbnek egyesülése a nagy Stinnes-koncernnek (Siemens-Schuckert-Rhein-Elbe Union), amely a „Frankfurter Zeitung“ szerint ma a világ legnagyobb vállalata. A Montán-iparban alig van egy néhány vállalkozás, amely nem tartozna a Stinnes-kötélkébe. Az alakulás másik oldalán, az elektromos iparban pedig még csak az A. E. G. (Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft) az egyedüli veszedelmes konkurrenztárs.

Az elektromos áramot ugyszólván Hollandia határától az Ar-völgyéig a Siemens-Schuckert-koncern látja el szövetkezeti alapon. Így akarja Stinnes az egész Németországot gazdasági kerületekre osztani s egységesen rendezni az energiaelosztást.

Nem lehet csodálkozni ezek után azon, ha Stinnes utat talál a sajtóhoz is. Papírgyárainak piacot kellett teremteni. Most az újságokra veti hát magát. Eltekintve kisebb vidéki lapoktól, amelyek közül jóformán minden héten megszerez egyet, megemlítjük a porosz kormány egy pár félhivatalosát, a „Deutsche Allgemeine Zeitung“-ot, mint a leghatalmasabb sajtóorgánumok egyikét. Mindez még nem jelenti azt, hogy Northcliffe szerepét van hivatva betölteni Németországban.

A legnagyobb veszély azonban a Stinnes-féle vállalkozásokból akkor fakadhat, ha azokban egy gazdasági válság állana be, amely a maga kb. 1400 vállalatával magával rántaná az egész német közgazdaságot is, mint arra a 70-es évek válságai jó példát mutatnak. Ez a krízis föltétlenül kihatna Európára is. Ezt megelőzendő, helyezte kilátásba a német birod. közgazdasági tanács (Reichswirtschaftsrat) az u. n. „vegyes vállalatok“ életrehívását, amelyekben a munkások is részvényesek lévén, amerikai mintára érvényesíthetnék befolyásukat az üzemszervezés és vezetés körül. Mindez azonban csak terv, amely még nem érett meg a keresztülvitelre.

A Stinnes-koncernben legpregnansabban domborodik ki a modern tőkefelhalmozódás kizárási eleme.*) Stinnes nélkül ma ugyszólván semmiféle vállalkozás sem vihető keresztül. A legnagyobb hatalom ő ma Németországban. Nála nélkül megakadna minden, az ő mellőzésével megbénulna a forgalom, az egész gazdasági élet. Helyesen nevezte őt Walther Rathenau a Hohenzollernnek utódjának s a legnagyobb gazdasági hercegség urának ma Németországban.

Európa gazdasági ujjaépítése felé vezető ut megmutatta, hogy a mai gazdasági válságból csakis az egész vonalon legszigorubbán keresztülvitt racionalizálással, ill. takarékossgal lehet kikerülni. Ennek a keresztülvitele pedig sehol sem lehetséges inkább, mint abban a komplexumban, amely voltaképpen a horizontális és vertikális trösztképződés átszövéséből származik. Hogy ma Németország a gazdasági fejlődésben még mindig vezető helyen áll, hogy úgy a szociális szempontokat megkövetelő gyárberendezések, mint

*) Lásd Heller F.: Közgazdaságtan II. rész II. kiadás.

ővőeszközök minden tekintetben megfelelnek a modern kor kivánalmainak s azzal lépést képesek tartani, az elsősorban a trösztöknek köszönhető, ahol az egységes üzemvezetés a legjobban vihető keresztül s ahol a munkabérek is legjobban képesek lépést tartani a fokozódó drágasággal. Stinnes volt mindig az, aki munkásainak állandóan többet ajánlott fel, mint amit kértek.

Németország utolsó kísérlete a reparációk dologi szolgáltatásainak effektuálására az a szerződés volt, amelyet, mint tudjuk, Stinnes kötött Lubersac-kal a „Coopérative pour la reconstruction des régions dévastées“ című szövetkezet igazgatójával. Ennek a keresztülvitele kiszabadította volna Németországot a jóvátétel kríziséből s újabb etappot jelentett volna Stinnes pályáján.

Még nagyobb figyelmet érdemel ez a szerződés akkor, ha azt vámpolitikai szempontból vesszük vizsgálat alá; a mai védvamos elzárkózáson, amely különben még a legnagyobb kedvezmény elvéhez hű Egyesült-Államokban is az új Fordney-tarifában érezteti hatását, valóságos áttörést jelent a Stinnes-Lubersac-egyezmény, amely még az ellenséges Franciaországban is minden szállitmányra a minimális tarifát köti ki, s tehát az ő részükről is legkedvezőbb elvámolást biztosítja.

Mivel pedig a Stinnes által előállított építési eszközök és nyersanyagok a Ruhr-vidéki szénrel állítatnak elő: a legújabb francia kereskedelmi jelentésekből már az tűnik ki, hogy a franciák a jóvátételi összegként beszolgáltatott szénnek már nagy részét a Stinnes rendelkezésére, illetve az elrombolt területek ujjaépítésének céljaira bocsájtják.

Poincaré azonban az utolsó szénszállitmány kimaradását s néhány telefonkaró szállításának késedelmét ürügyül felhasználva, elküldte mérnökeket s mechanikusait a Ruhr-bányák kiaknázására. Ebből a „békés“ folyamatból, mint tudvalevő, „megszállás“ lett magukra a franciákra nézve is káros következményeivel,*) kik, mint azt a legújabb statisztikai adatok mutatják, a Ruhr-medencéből semmit sem nyernek, sőt a megszállásra még jóformán rá is fizetnek. Eltekintve a nyerstermékek (érc, vas, acél, cink) áremelkedéseitől, a többi gazdasági produktumok árai is folyton nőnek. Így a gyapju Le Havre-ban májusban (1923) csak 554 Frank volt 50 kilónként, júniusban már 588-ra ugrott.**)

Franciaország minden politikusa s közgazdásza egyetért abban, hogy addig normális állapotok nem állhatnak helyre, amíg a háború által okozott károk a németek által meg nem térítettnek, s amíg az elpusztított északfranciaországi területen lévő üzemek, gyáripár s földművelés újból meg nem kezdik munkájukat.

Érdekes ebből a szempontból figyelemmel kíséreni azt az expozét, amelyet a legrégebb és legtekintélyesebb francia pénzüzet, a „Credit Lyonnais“ igazgatója, Robert Masson mondott a newyorki keresk. kamara egyik rend-

*) Poincaré a parlament jan. 11-iki ülésében a Ruhr-expediciót azzal okolta meg, hogy a németek, illetőleg Stinnes és a német trösztök szállításaikkal késedelmesekek, mert az előirt 55.000 m³ fa helyett csak 35.000, az utolsó 13.864.000 tonnás szénszállitmány helyett csak 11.710.365 tonnát szolgáltattak. Ezért szállták meg a Ruhr-medencét jan. 11-én, mire a német kormány jan. 12-én a „passziv ellenállással“ válaszolt. (Közölve a „Revue Economique et Financière“ 1923 ápr.—máj. számában 194. o.)

**) Statisztikai adatokkal, amelyek az árakat szemléltetik, bőven el van látva a „Revue Politique et Parlementaire“ jul. 10. száma. Fenti adatok is innen vették. (155. o.)

kivüli ülésén s melyben az északfranciaországi munkálatokról s ujjáépítésről közölt érdekes adatokat. Innen tudjuk, hogy *) a németek

741.000 lakást romboltak le, amelyből már fel van építve 550.000; a menekültek 76%-a már visszatért régi lakóhelyére.

1500 mérföld elrombolt vaspályából már 100%-ot állítottak helyre.

A 8,000.000 hektár feldult szántóföldből már 91% van üzemben s a 22.900 gyártelepből (manufacture) 90% működik.

Kérdezni lehetne ezen adatok nyomán a franciáktól, hogy melyek azok a rettenetes károk, amelyek még helyreállításra szorulnak s amelyeknek hangoztatásával a napisajtó s tudományos szaklapok még ma is tele vannak. Fehát a németekre a Stinnes-Lubersac-szerződéssel a feladat kisebb része várna, habár az ország leggazdagabb területei szenvedtek a porosz vandálizmus által s a cukorrépatermelő terület 47%-a, az acélgyárak 60%-a, a textilművek 70—80%-a esik arra az elpusztított vidékre, mely az európai Franciaország területének 7%-át teszi.

Két körülmény teszi nehézkessé a Stinnes-Lubersac-szerződés gyakorlati kivitelét. Az egyik a francia hatóságok s különösen a közigazgatás lassúsága, a vámhatóságok számtalan apró kellemetlenkedései*), amelyek a szállítmányok igénylését és küldését az egyes vállalkozókra nézve szinte hozzáférhetetlenné teszik.

Másrészről meg a jelenlegi francia protekcionista irányzat az, amely a természetbeni szolgáltatásokat a németek részéről lehetetlenné teszi s amely ellen a reparációk kiváló ismerője, a Sorbonne tanára, Charles Rist kelt ki legutóbb egy értekezésében.**) Hogy ez az egészségtelen védvamos elzárkózás amely a „gloire“ delén elzárkózik idegen nemzetekkel, de különösen a németekkel szemben — hova vezet, s hogy nem-e bosszulja meg magát: erre próbál feleletet adni Rist. Adataiból világosan kitűnik a franciák alaptalan „nem teljesítés“ vádja a németekkel szemben.

A versaillesi szerződés II—VIII. bekezdése értelmében a németek a következő aránybn kötelesek természetbeni szolgáltatásokra:

Franciaországnak 950 millió aranymárka értékű megrendelésre van joga. Ebből azonban nem vett igénybe többet, mint 273 milliót. Addig a többi európai államok a következőkép részesedtek eddig:

Anglia	167,851.700
Olaszország	107,702.300
Belgium	65,636.700

Viszont a háboru előtti németországi export, amely Franciaországba irányult, 7—800 millió aranymárkát tett ki. Ez az összeg ma, a reparációkat s dologi szolgáltatásokat is beleértve, 452 millió aranymárkára süllyedt.

A wiesbadeni tárgyalások eredményeképen létrejött Gillet és Stinnes-Lubersac-szerződések meghiusulásának ez a következménye. Lehetetlen azonban, hogy ezek megvalósítására sor ne kerüljön, míhelyt egyszer igazán komolyan kezdenek foglalkozni a német jóvátétel problémájával.

A trösztképződés mostani stádiuma új fejezetet jelent a közgazdaságtanban. A modern állam törvényhozásának csak arra kell ügyelnie, hogy az ne csapjon át olyan térre, ahol többet árt, mint használ. *Csikay Pál.*

*) Közölve a „Revue Politique et Parlementaire“ jun. 10. számában. (522. o.)

**) Bővebben erről a „Weltwirtschaft“ (Parvus kiad.) márc. száma.

***) Közölve a „Revue Economique et Financière“ ápr.—máj. számában. „Les Réparations“, hol ezeket mondja: „En réalité nous touchons á la contradiction fondamentale... l'opposition entre notre politique commerciale rigoureusement protectionniste et la notion même des réparations qui implique l'entrée en France de marchandises étrangères gratuites.“

A TÉBE évkönyve

Jelentés a takarékpénztárak és bankok egyesületének 1919—1922. évi működéséről. Hely és évszám nélkül 108 l.

A TÉBE szó alatt közismeretű egyesület jelentésével Szemlénkben foglalkozni nemcsak azon kapcsolatnál fogva tartom szükségesnek, mellyel a TÉBE a Közgazdasági Társaságnak ügyeit mindig figyelmére méltatja, hanem, mert a jelentés, mint azt dr. Sichermann Bernát, a TÉBE tényleges igazgatója az Előszóban mondja: „megrögzíti gazdasági történetünk számára azon küzdelmek emlékét, melyeket pénzügyintézeteink az összeomlást követő években folytatni kényszerültek“. Gazdasági alakulásunk nagyjelentőségű részletei tárulnak fel előttünk s így ez a jelentés oly irodalmi mű, mely gazdaságtörténelmi szempontból megbízható forrásul szolgál.

A TÉBE, azaz a Takarékpénztárak és Bankok Egyesülete közvetlenül a háboru szomorú befejezése után az u. n. összeomláskor, 1918 november 17-én 21 fővárosi pénzügyintézet részvételével, Láncey Leó elnök és Hegedüs Loránt előadó megválasztása után megalakult avégből, hogy a pénzügyintézeteket közösen érdeklő kérdésekre alkalmas szervezet álljon rendelkezésre. A bekövetkezett zavaros idők elmúltával működése tulajdonkép 1909 aug. 8-án tartott első ülése után kezdődik. Akkor 21 pénzügyintézet, ma 46 tagja az egyesületnek.

A TÉBE mindenekelőtt rendkívül nagy gondot fordít az informatív szolgálatra; kiterjedt levelezéssel, sűrű utazásokkal, számos hírforrással való kapcsolat által kellő tájékoztatásokat nyújt; kapcsolatban áll a hazai és külföldi érdekképviselőkkel, úgy, hogy minden pénzügyi kérdésben gyors felvilágosítást tud szolgáltatni.

Működésében mindazáltal nemcsak a tagjai közé tartozó pénzügyintézeteknek, hanem a nagyközönségnek és az országnak is nagyjelentőségű szolgálatot tett.

Igy mindenekelőtt a békeszerződések ügyében nagy tevékenységet fejtett ki. Memorandumot készített, melyben a kormány előtt felemlíti az ország hitel- és pénzügyei érdekében érvényesítendő szempontokat. A szerencsétlen béke megkötése után nagy figyelemmel kíséri határozatainak érvényesülését a pénzügyintézetek szempontjából. Így felszólal a cseh kormány intézkedése ellen, mellyel az ottani adósok magyarországi hitelezőivel szemben előnyben részesíttetnek. Tárgyalja az utódállamokban felmerülő pénzügyi nehézségeket, különösen a fióktelepek jogviszonyait, a letétek kölcsönös kiadását, a kétszeres adózást, az értékpapírok felülbélyegzését és nosztrifikálását, a bekebelezett követelések törlését, a jogsegélyezést. Míg a kormány 1921-ben Csehszlovákiával pénzügyi tárgyalásokat kezdett, az egyesület bő anyagot szolgáltatott a tárgyalásokhoz; miután azonban a tárgyalások huzódnak, időközben külön egyezkedések folytak egyes pénzügyintézetek ügyeiben. Jugoszlávia és Románia elszakadt részeiben a pénzügyintézetekkel való rendezés szintén folyik. Felette nagy munkát végzett az egyesület a békeszerződés azon rendelkezéseinek érvényesítésénél, melyek a tartozások, jogok, javak és érdekek kérdéseit szabályozzák. A békeszerződés illető pontjainak megállapításánál az angol, francia, amerikai és az utódállamok jogászaik nem értettek egyet, úgy, hogy az illető cikkek mai formájukban kompromisszum eredményei és a legkülönbébb jogelvekre támaszkodnak. Értelmezésük tehát különösen nehéz. Az egyesület kiváló jogászaik éveken át nagy munkát fejtettek ki e szakaszok értelmezése és alkalmazása körül; mind a francia, mind a brit követelések elvi tisztázása nagy tárgyalásokat és küzdelmet okozott és pedig annival is inkább, mert koronánk romlása folytán a valorizálás kérdését kellett tisztázni, vagyis azt, hogy az adósság létrejövetelkor frankban vagy font sterlingben kötött tartozás most papirkoronában

mennyiben számítandó. A béke végrehajtása körül az egyesület nagy érdemet szerzett magának azért, hogy 1921 szeptember óta Békejog és Békegazdaság címmel Szladies Károly egyetemi tanár (s a magyar magánjog tudós előadója) szerkesztésében havi folyóiratot indított meg; ebben a folyóiratban gyakorlati szakférjak s tudós jogászok beható értekezésekben tárgyalják a békeszerződés számos vitás kérdését és külön mellékletben összegyűjtve találjuk a békeszerződésre vonatkozó minden rendeletet és törvényt. Az egyesület tevékeny volt a genuai és római nemzetközi konferenciák anyagának előkészítésében és igyekezett minden pénz- és hitelügyi kérdésben nemcsak saját tagjainak érdekeit, hanem általuk az ország közgazdasági ügyeit is lehető kedvező elintézésre juttatni.

Gazdasági helyzetünk egyik legnehezebb oldala a valutáris viszonyok bonyolultsága; nemcsak saját pénzünk romlottsága, hanem az utódállamok és a német valuta bonyodalma nehéz helyzetet teremtett a nemzetközi fizetőeszközök és a devizák körében. A TÉBE természetesen e téren is folytonos tanulmányokat végzett s ezek alapján tanácsokkal és véleményekkel szolgált. Folyton hirdette, hogy minden idegen pénznemben fennálló tartozás ugyanolyan pénznemben fennálló követeléssel fedeztessék, mert csak így kerülhetők el azok a veszteségek, melyek a különböző valuták ingadozásainál előállanak. A devizaközpontok ismételt felállításánál és működésénél tanácsal szolgált a kormánynak: sajnos azonban, hogy a kormány az 1922 óta fennálló devizaközpont működésénél a TÉBE kivánalmainak mindeddig meg nem felelt. Hogy a valutáris ügyekben tiszta képet nyerjen, a TÉBE egyik kiváló szakértője, Szászy György 1921 januártól kezdve a devizák hivatalos jegyzékeit a budapesti, berlini, bécsi és zürichi tőzsdéken havonként grafikonokon összeállítva közli, és ezen tudományos szempontból mindenestre fontos adatokat legközelebb külön munkában ki fogja adni. Valutáris szempontból nagyjelentőségű az a tevékenysége, mellyel a távirati utalványozás meghonosítását lehetővé tette, valamint hitel szempontjából nagyfontosságú az a sikeres küzdelme, mely által a nemzetközi telefon- és távirati forgalmat a közgazdasági hirszolgálat előnyére szabályozta.

A háboru alatt ellenséges példák nyomán nálunk is az érték kivitel tiltva volt. A békés állapot beálltával ezen ismételten felmerült kérdés többször foglalkoztatta a közvéleményt és természetesen a TÉBE is hangoztatta az érték kiviteli tilalom mellőzésének szükségét. Ugyancsak nagy figyelemmel kísérte a szovjettartozások ügyét; a fehérpénz beváltásánál és szovjetközszállítások után fenmaradt tartozásoknak az állam által teendő elismerésénél tevékeny részt vett.

Nagy szerep jutott a TÉBE közreműködésének a fizetési eszközök ügye körül, miután a kormány ezirányu intézkedéseinek keresztülvitelénél pénzügyintézeteinket erősen igénybe vette; itt felemlítik a bankjegyek felülbélyegzését és a vele kapcsolatos 30%-os kényszerkölcsönt és a bankjegyek becserélését állami jegyek ellenében.

Ugyancsak nagyjelentőségű közreműködés jutott osztályrészül pénzügyintézeteinknek az állami adósságok rendezése körül: a nosztrifikálás, a hadikölcsönök rendezése, a háboru előtti adósságcimletek, azután az államadósság cimleteinek vagyonváltsága, az államadóssági cimletek tőzsdeforgalma és szelvényügye folyton igénybe vette a TÉBE gondjait; a jelentés e tekintetben azt mondja: „azok a szolgálatok, melyeket pénzügyintézeteink e téren jóformán minden ellenszolgáltatás nélkül tettek, a közhitel és az államhitel megóvása szempontjából fel sem becsülhető értékkel bírnak.“

Adó- és illetéktörvényhozásunk a háboru után természetesen a pénzügyintézetek érdekeit erősen érintette és ez okból a TÉBE ezen a téren is kénytelen volt megfigyelő tevékenységet kifejteni; így a hadikölcsönök adó-

mentes leírása, az egyenes adók reformja, az okirati és vagyonátruházási illeték, az adó elől való menekvés, a banktitok védelme, a vagyonváltság, a forgalmi adó, a latens tartalékok, az utódállamok magatartása a kettős megadóztatásnál tüzetes tárgyalásokra adtak alkalmat, melyek útján sok — ha nem is minden — jogos kívánságot tisztába hozott az egyesület a pénzügyminisztériummal.

Véleményező szerep jutott az Egyesületnek több jogalkotási ügyben; így a földbirtokreformnál, a kereskedelmi jog tervbe vett revíziójának kérdésénél, melyet ezidőszerint mellőzendőnek talált, az ipartörvény módosításánál, melyről félve mondja, hogy egyes rendelkezései nemcsak a gazdasági, hanem a társadalmi életben is éreztetni fogják káros hatásukat; az aranyrendelet és a statisztikai munkaterv ügyében is nyilatkozott.

Közgazdasági életünknek a hitelintézetekkel kapcsolatos nagyjelentőségű ügye, a jelzálog kérdése több tekintetben adott alkalmat irányadó megnyilatkozásra, így az ingatlanárverések tilalmát ismételten kérték megszüntetni; a jelzálogkölcsonök visszafizetése körül törvényhozási szabályozást kértek; a kötvénybirtokosok közös képviselője iránt lépéseket tettek; az erdőhitel kérdésével tüzetesen foglalkoztak; a parcellázási hitel, az arany- és buzazáloglevél kérdésében tanulmányozásokat tettek.

Banktechnikai irányban a TÉBE a külföldi viszonyok tanulmányozása nyomán pénzügyintézeteink előnyére több reformot honosított meg. Harminc budapesti pénzügyintézet részt vesz a tervezett gyorsutalványforgalomban, egy neme a clearingnek, melynek lényege, hogy a résztvevő intézetek között az üzleti órák alatt a kölcsönösen teljesítendő fizetések folytonosan kiegyenlítettnek és a napi végső egyenleg az állami pénzügyintézet girószámláján egyszer összesítve jelentkezik. 1922 december havában 13254 darab gyorsutalványon 14598 millió korona összeg bonyolítottatott le. Banktechnikai szempontból számos újítással nagy könnyebbségeket létesítettek, egységes űrlapok, az adminisztráció egyszerűsítése, előjegyzési napló, a külföldi kamatlábak nyilvántartása és számos más intézkedés által a pénzügyintézetek és a közönség is nagy előnyben részesülnek.

A TÉBE működését a nagyközönség leginkább azon oldaláról ismeri, mely a jótékony és kulturális adományok és akciókban jelentkezik. A TÉBE intézi tagjainak ebbeli tevékenységét egységes irányelvek szerint, s így rendszert hozott be az előbb ötletszerű intézkedésekbe. 1919 óta 1922. év végéig 150 millió keronát adományoztak pénzügyintézeteink jótékony és kulturális célokra.

Midőn így a TÉBE jelentését ismertettük, lehetetlen említés nélkül hagynunk azon férfiak neveit, kik az egyesület közvetlen vezetésében tevékenyek; élükön Sichermann Bernát, kiváló jogászunk áll, körülötte segídeknek Nyulászi János, Mezei Pál, Kann Sándor, Posch Gyula, Imrédy Géza, Szász György és Kresz Károly. Mindannyian a bankügy kiváló ismerői és gyakorlatban kiképzett széptehetségű szakemberek.

Matlekovits.

Ellenség az ország földjén.

Laky Dezső: Csonkamagyarország megszállásának közgazdasági kárai. Budapest 1923. 468 l. A Tudományos Akadémia kiadása. Eggenberger-féle könyvkereskedés.

Rendkívül tanulságosan rajzolja meg Laky Dezső *Csonkamagyarország gazdasági kárai* című munkájában azt a végzetes rombolást, amelyet

a háboru és a forradalmak súlyos anyagi kárainak betetőzéséül országunk megeseonkitott területén az ellenséges megszállások okoztak.

Ez a munka, mely a Magyar Tudományos Akadémia Nemzetgazdasági Bizottságának megbízásából készült és ugyanannak a kiadásában is jelent meg, 28 sűrűen nyomott iv terjedelemben, az első hivatalos tájékoztató az ellenséges megszállások lefolyásáról, s azok gazdasági következményeiről. A köztudatban csak homályos sejtelmek élnek azokról a károkról, amelyekkel az ellenséges megszállások az országot sújtották; a vidéki ember csak a vidéki kártételeket látja, a budapesti a budapestieket, (legjobban persze mindenki azt a kárt, amit maga szenvedett.) Összegyűjteni hivatalos formában ezeket az adatokat, pragmatikusan tárgyalni őket és rámutatni a károknak az összefüggéseire, azoknak kétségbeejtő szerves és céltudatos egymásba fonódására: ez igazán komoly és szükséges munka volt, amivel Laky Dezső igen érdemes szolgálatokat tett. A károk megtörténtek, azokat helyrehozni nem lehet: de mégis szükséges, hogy utólag igazi jelentőségüket fölismerjük s a kórképet — még ma is betegen, de gyógyulásra várva — tisztán lássuk.

Laky könyvének bevezetésében azokat a történelmi előzményeket vázolja, amelyek háborus katasztrófánk s az ellenséges megszállásból eredő bajaink előtt az ország gazdasági helyzetét leginkább jellemezték. Talán van valami optimizmus abban, ahogyan a háboru előtti Magyarország tagadhatatlanul szépen fejlődő gazdasági erejét megrajzolja: ennek a képnek a plein air-jét úgy látszik alkalmas háttérnek találta későbbi rajzának sötét árnyékvonalaihoz. Ezek sötét foltjaikkal hamarosan következnek: okiratok és akták alapján vázolja a fegyverszüneti szerződés lépten-nyomon való módosítását, természetesen mindig a mi hátrányunkra. Majd rátér azoknak a kárvesztéseinknek a tüzetes ismertetésére, amelyeket mai felfogásunk, (hiszen mi olyan gyorsan tudunk feledni) már nem is tart számon, mint az ellenséges felvonulásból eredő kártételt. Pedig ezek mind figyelemreméltók; a csehek atrocitása a Felvidéken, ahova még mint magyar területre vonultak be, magyar ajku polgároknak és a magyar államnak a javait rongálták, magyaroknak a személyes épségét fenyegették, a szerbek garázdálkodása a délvidéken, az oláhság hódító hadjárata Erdélyben és a keleti vidéken. Hogy e területektől később a trianoni béke megfosztott bennünket, az sem az eljárás jogtalanságán és embertelenségén nem változtat, sem pedig azon, hogy saját vagyontárgyaink szenvedtek ití effektív kárt. Ugyanígy Magyarországnak tényleges kárai azok a szolgáltatások, amelyeket a szövetséges és társult hatalmak részére kellett teljesítenünk. Összezszerű értékelést a szerző itt sem ad; de gondosan felsorolja a tengeri flottánál, dunai hadi hajórajnál és a belvizi kereskedelmi járműveinknél e címen szenvedett veszteségeinket. A vasuti járművek köteles beszolgáltatását, az entente lórekvirálásait, különböző ruházati és hadifelszerelési anyagok, a csapatszállítások, fogolyszállítások és katonai beszállások ránk hárult nagy költségét. A ma sokat emlegetett reparációnak korán és oly nagy hányadban előrefizetett résztörlesztései, amelyek minden további számlát jogosulatlaná tesznek.

A következő rész az összeomlás után hadianyagban szenvedett veszteségeinkről számol be, amelyeknek végső összege 1919. évi értékelés szerint 7—7.25 milliárd korona volna. De a szerző érvelései elég meggyőzők arra, hogy ezt a számot a valóságos kárösszeznél sokkal alacsonyabbnak tekintsük.

E szomoruan tartalmas és érdekes bevezető részletek után tér át Laky könyvének tulajdonképeni tárgyára, azoknak a károknak pragmatikus fejtegetésére, amelyek a trianoni békében Magyarországnak meghagyott területein lévő ellenséges garázdálkodás folytán merültek fel. Először rövid történeti összefoglalását adja az ellenséges megszállások lefolyásának, majd azoknak a jogosságát vitatja éles kritikával, mindenütt a román megszállás

kérdését, mint a legsúlyosabbét bocsátva előre. Kimutatja a fegyverszüneti egyezmény s a közben kötött megállapodások fokozatos megszegését, utal arra, hogy Romániának mennyire nem volt jogcíme nálunk hadijog alapján eljárni, és bizonyítja, mennyire helytelen az az érvelés — vagy mentegetődzés — amellyel a román hadsereg bevonulását és itt tartózkodását a kommunizmus letörésével és Magyarországnak a szovjet-rendszerrel való megmentésével akarja indokolni, holott e rendszer összeomlott a román asszisztencia nélkül is és a román csapatok akkor kezdtek igazán garázdálkodni, mikor Magyarországnak már nemzeti kormánya volt. A cseh és délszlávbetörésnek és megszállásnak s a francia megszállás történetének rövid ismertetése után a közgazdasági károknak az egyes termelési ágak szerint való áttekintése következik, hogy azután a szerző áttérjen könyvének harmadik fejezetére, a kármegállapítások methodikájának ismertetésére. Laky Dezső erre a leg-hivatottabb ember, mert a központi statisztikai hivatal megbízásából a kárstatisztikai munkálatokat ő vezette, a jóvátételi bizottságnak nem a legbarátságosabb ellenőrzése mellett. Mielőtt azonban ez a hivatalos munka megindult volna, a súlyosan sértett magánérdek szörványosan kezdte már jelentgetni kárait, s egyes érdekképviseletek is azon buzgólkodtak, hogy tagjaik kára számbavételessék. A hivatalos összeírás már csak akkor kezdődhetett, amikor e fölvetelt a magyar kormány diplomáciailag is előkészítette, s az entente a sok panasz hallatára a Commission spéciale des réparations nevű különleges bizottságot küldte ki a megszállások kárának hiteles megvizsgálására.

Érdekes volna belemélyedni e kárstatisztikának nemcsak ujszerű, hanem a különböző területeken változó módszerébe. Küzdeni kellett a feledékenységgel, a kárbevalló túlzott buzgalomával, a mennyiségek és mértékek pontatlan bevallásával, az értékelések szubjektív voltával és emellett az entente bizottság ezerféle kifogásával. A részletek megismertetését mégis hagynunk kell; elég annyit megjegyezni, hogy a beszámoló tanúsága szerint a fölvetel csakugyan igen nagy lelkiismeretességgel és a lehetőség szerint szigorú kritikával történt, s a károk értékösszegét az 1919. augusztus havának közepén volt forgalmi árak szerint állapították meg. Ezen a reánk nézve kedvezőtlen értékszámításnak hibáiról a szerző tüzetesen megemlékezik.

Érdekes fejezet a kárproblémával összefüggő kérdések tárgyalása, amelynél az ötlük szemünkbe, hogy az egész összeírásnak a célja csak a közvetlen károknak felvétele volt, holott az ugynevezett közgazdasági károk, amelyek abból állottak, hogy a kifosztott gazdasági ágak termelő képessége hosszabb időre megbénult, nemcsak az egyes gazdaságokra, hanem a magyar állam pénzügyeire is sokkal súlyosabb hatással voltak. A károk összeírása azonban abból a szempontból is történt, hogy megszálló ellenségeinknek valamilyen pozitív kárszámlát mutathassunk be, s az entente ellenőrző bizottsága ugyancsak szigorúan örködött azon, hogy ebbe a kárszámlába csak a közvetlen károk kerüljenek be, első megjelenésükben, további következményeik elhallgatásával. Szól a szerző még arról a sajnós, hiába való törekvésről, hogy a károk megtérítése természetben történjék, amire különösen az ipar tarthatott volna igényt, mert elhurcolt gépeink egyrésze valóban pótolhatatlan.

A román megszállás kárainak tüzetes ismertetése földrajzi csoportosítással kezdődik. A magánfeleknek okozott 8862 millió korona kárból (1919. augusztusi érték) 4831 millió korona esik a városokra és 4031 millió a falvakra. A városok közül Budapestnek 2522 millió korona kára volt, Győrnek 315 millió, Hódmezővásárhelynek 122, Debrecennek 301, Székefehérvárnak 102 millió korona kárt okoztak a román esaptaok. A vidéki lakosság kárai legmagasabbra emelkednek Jásznagykunszolnokban. 957 millióra, azután

Pestmegyében 855 millióra, Szabolcsban 805, Csanádban 601 és Békésben közel 400 millióra.

Terület szerint nem részletezhetők a vasuti károk, melyek a 7 milliót meghaladják. A katonai kincstár kárai 8 milliósak, a postának, távirdának és csendőrségnek együttvéve az egynegyed millióra rugnak a kárai, amelyek beszámításával az egész kárszámla 24 és fél milliárd. A Dunántul csak Győr szenvedett nagyobb károkat (az ágyugyár kifosztása), a Duna-Tisza közén Budapest és Pestmegye kárai főleg ipari károkat tükröznek elő, a Tiszára hajló Jász, Csongrád és Heves kárai azonban azonos jellegűek a Tiszántul káraival, ahol a leghosszabb ideig tartott a megszállás és főleg a mezőgazdaságot sújtotta. Maga Mezőhegyes 378 millió kárt szenvedett, Törökszentmiklós 129-et. Diósgyőrnek vasgyára miatt kellett 88 millióval adóznia, Tokajnak pedig borai miatt 75 millióval. A károk főösszegéből egy emberre 1539 korona jut, a Duna balpartján csak 88 korona, a Tisza-Maros szögén ellenben 4198 korona.

E károkat a szerző az adóteherhez viszonyítva, úgy találja, hogy az évi adótehernek 12—18-szorosát teszik; termelési ágak szerint való megoszlásuknál pedig azt bizonyítja az érveknek meggyőző csoportosításával, hogy bár a bányászat, ipar és forgalom kárai abszolúte nem sokkal maradnak a mezőgazdasági károk mögött (ez 3.88, az 3.35 milliárd), közgazdasági szempontból mégis a mezőgazdaság kárai a jelentékenyebbek, mert a továbbtermelést összefüggő nagy vidékeken jobban hátravetették, s mert a mezőgazdaság kárbejelentése sokkal hiányosabb, és értékelése nehezebb volt, mint az iparé.

A könyv gerincét ezeknek a károsodásoknak részletes felsorolása, kritikája, hatásukban való vizsgálata képezi, tüzetes, beható munka, amely károsodásunk minden tételénél kiterjeszti figyelmét arra is, hogy milyen mértékben lehetett szükséges a rekvirált mennyiség az itt tartózkodó ellenséges hadsereg ellátására s mennyi került ezen túl Románia gazdasági életébe. De szembeállítja ezeket az adatokat avval is, hogy Románia mit szenvedett annakidején a központi hatalmak megszállása folytán; az így elkészített mérleg mindenütt nagyon erősen a mi kárunkra billen.

Az őstermelés kárai közt a buza, rozs, továbbá a buzára átszámított liszt és kenyérveszteségünk 853.000 métermázsza volt, ebből lisztre és kenyérré mindössze 54.000 mm. esik, s a szerző számítása szerint ez maga elegendő volt a megszálló csapatok élelmezésére, közel 800.000 mm., tehát olyan kár, amelyért a román állam felelősséggel tartoznék. E jogtalan rekvirálás eredménye egyfelől az 1920-ban fölmerült, s mintegy 230.000 mm. import szükséglet, másfelől a terméseredményeknek nagy csökkenése. A szerző azt is bizonyítja, hogy Romániának a háboruba való beavatkozásakor rendkívül nagy terménykészletei voltak, amelyeket sem a háboru, sem a központi hatalmak megszállása nem merítettek ki, úgy, hogy a tőlünk elhordott gabonamennyiség csak a külföld számára való eladásra szolgálhatott. Az árpa, zab és tengeri rekvizíciók mennyisége 844.000 mm. volt, a burgonyáé 135.000 mm. A rekvirálások összege itt nem annyira súlyos, mint a kenyérterményeknél; növelik azonban a kárt az olyan esetek, aminő Szabolcs vármegyéé, ahol a Budapest felé irányuló burgonyaszállítást november elején letiltották, a vasuti állomásokon kupacokba hordott burgonya a tél folyamán megfagyott. Országosan még kisebb jelentőségű, helyileg azonban itt-ott nagyon érezhető kárt jelentett a zöldségtermékeknek a rekvizíciója, továbbá a tejben, tejtermékekben, tojásban, baromfiban, zsirban és szalonnában, valamint egyéb élelmiszerekben okozott kár. Maga a baromfirekvirálás hónapokra ki tudta volna elégíteni a megszálló csapatok husszükségletét, holott, mint látni fogjuk, az egyéb állatállományt ugyancsak nem kimélték. A takarmánytermelés kárai 23.000 vagonra becsülhetők, kimondhatatlan kárára az amugy is

mélyre hanyatlott állattenyésztésnek. A gyapjútermelést 36.500 mm. kár érte közel 200 millió korona értékben, a nyersdohány készletekből pedig 21.000 mm.-át vittek el, úgy, hogy alig maradt annyi készletünk, amivel megmaradt kevés dohánygyárunkat valamennyire is foglalkoztatni lehetett. A mezőgazdaság kisebb károsodásai címén 86 millió kárt irtak össze (méhészet, haltenyésztés stb.), természetben való ellátás címén 64 milliót. Közel 206 millió azonban a bortermelés kára, s értékben és tömegben legnagyobbak a jobb bortermelő vidékeken előfordult veszteségek. Hogy Tokaj bora nem megvetendő, azt a román csapatok itt különösen intenzív kutatásaikkal bizonyították.

Közel 20 millió K értékű volt a tüzfavesztés, műfát és butort hasonlóan nagy arányban hordtak el tőlünk, ez utóbbiakat is részben tüzelésre használták. A fuvarok kára, amelyeket az igával bíró gazdáknak szolgáltatniok kellett, a 214 millió K értéket meghaladta: az egy-egy fogatra eső teljesítményt kiszámítva, egy fuvarnak 3—5 heti ingyen szolgáltatást kellett végeznie, ami a termelő gazdákra valóban igen súlyos áldozat. 368.705 kézi napszám egészíti ki ezt a sorozatot, 13.4 millió korona értékben. A fölszerelések közt a ponyvák, lószerszámok, szekerek, kocsik elvitele már erősen sújtotta mezőgazdaságunkat; hozzájárult ehhez még az elrekvirált mezőgazdasági gépek nagy tömege, mely legalább 70 millió korona 1919. évi értéket jelentett. Kiegészíti még a sorozatot a petróleumnak, szénnek, benzinnak, vetőmagvaknak, mező- és erdőgazdasági vasutaknak, mezőgazdasági anyagoknak, különféle közlekedési eszközöknek az elhordása, amelyeknek kára mintegy 15 millió K-át jelentett, s az autók nagy szeretete, amely közel 50 millió koronákba került.

Mindez azonban az éremnek csak az egyik oldala, a növénytermelés körül fölmerült károsodásunk. Az állattenyésztés veszteségei körül közel 80 ezer szarvasmarha (a szerző helyesbített számításai szerint százezer drb.) esett áldozatul a kifosztó hadjáratnak, 902 millió K értékben. S hogy e tekintetben sem a megszálló csapatok husszükséglete okozta a hiányt, mutatja az, hogy főleg tenyészbikákat, azután tenyészteleneket s igás állatokat hajtottak el leginkább tőlünk. Több mint 51.000 lovat rekviráltak az egy milliárdot meghaladó értékben. Ezen a téren főleg a kincstári ménesek kifosztása jelentett a jövő fejlődés, illetve visszamaradás tekintetében is rendkívül nagy kárt, különösen Mezőhegyesé, Bábólnác, Kisbéré; de a kisgazdától elrabolt egy-két igás ló neki szintén jövátéhetetlen kárt okozott.

A sertésenyésztés kára 56.715 drb. Ez is hasonlíthatatlanul nagyobb mennyiség, mint amennyire a megszálló csapatoknak szükségük lehetett volna. Az eredmény az, hogy nemcsak sertés kivitelünk szűnt meg egyidőre teljesen, hanem jelentékeny zsirbehozatalra szorultunk, s fehér árukban azóta is folytonos hiánnyal küzdünk. 76.400 juh egészíti ki még a fontosabb állatfajtákban való veszteségünket; ez azért is figyelemreméltó, mert Magyarország megcsontított területén a juhállomány az utolsó évtizedekben amúgy is fokozatosan csökkent, a háborús élelmiszerválság még jobban apasztotta a számukat, a kommunizmus néhány hónapja pedig tovább gyöngítette az állományt. Az összes állatfajtákat számos marhára átszámítva, a román megszállásból eredő kárunk 1,471.691 drb.

Az őstermelés kárai együttvéve 3879 millió K-át tettek; a szerző azonban gondos és kimerítő okfejtéssel bizonyítja, hogy a ránk kényszerített egységárak mennyire alatta maradnak a valóságnak s az akkori világpiaci áraknak, amelyeket elérnünk annál is inkább sikerült volna, mert közvetlenül a háború után a mezőgazdasági termények iránt Európaszerte nagy kereslet volt.

Tanulságos az a fejezet is, mely a románok gazdasági vonatkozású ren-

deleiteiből közöl autentikus források alapján szemelvényeket, s amelyek szembeszökő példái annak, hogy mennyire nem a megszálló csapatok élelmezése, hanem a magyar gazdasági életnek tudatos megbénítása és tönkretétele volt az egész akciónak a célja.

Nehezebb problémák fejtegetéséhez fordul Laky, de könyve itt válik a legérdekesebbé és a legtanulságosabbá, mikor a mezőgazdaságnak indirekt káraitól kezd szólni. Számszerű adatok e téren természetesen kevésbé állottak a rendelkezésére, de fantáziáját gondosan fegvelmezi s csak a kézzelfogható, könnyen megérthető károk nagy távlatába ad bepillantást. Pozitív nyomon indul el ott, ahol egyes nagyobb — és leginkább kifosztott — gazdaságok közvetett kárait ismerteti, majd beszámol a vetésterületnek, terméseredményeknek és az állatállománynak a megfogyatkozásáról. Számítása szerint 1920-ban mintegy 500—650 ezer, a következő évben pedig 400—450 ezer kat, hold lehetett az, amelyet nem tudtunk bevetni a román megszállás utókövetkezményeképpen, aminek természetes folyamánya volt a kiviteli lehetőségek nagy csökkenése, sőt a belföldi gabonaforgalom kényszerű további korlátozása is. Csupán a főbb mezőgazdasági terményeknél a hiányosabb művelésből s így a kisebb terméseredményekből eredő kárt a szerző 132 millió aranykoronára becsüli; ezt 59 millió aranykoronával emeli az 1920-ban be nem vetett területek kárai címén, s még 1921-ben is 91 millió aranykoronára teszi a növénytermelésnél fölmerült folytatatólagos károkat, amiket a román megszállás terhére lehet visszavezetni. Az állattenyésztés visszaeséséből eredő indirekt károk a szarvasmarháknál számítása szerint 85 millió aranykoronát jelentenek, a lótenyésztésnél 29 milliót, a sertés-tenyésztésnél 52, a juhtenyésztésnél 6.5 millió aranykoronát.

Az ipar károsodásai területi megoszláukban kevésbé tanulságosak; Budapestnek és Győrnek együttvéve két milliárdos (1919. évi értékelésű) kárán kívül a többi, félmilliárdon alul levő károsodás meglehetősen szétszlik. A nagyipari károknak több, mint a fele a vas és a fémipar körében állott elő, egy ötöde a gépiparban, s erősebben voltak még sujtva az élelmezési és élvezeti ipar (főleg a dohánygyárak károsodásai folytán), azután a fonó és szövő, ruházati, vegyészeti és bőripar. A kisipar kárait a bejelentések hiányossága miatt kevésbé lehet részletezni. Az ipari károknak jelentékeny részét reprezentálják az elhordott kész-gyártmányok, amelyekkel, mint ahogy a szerző helyesen jegyzi meg, mintegy a forgótőkétől fosztották meg a románok vállalatainkat. Nem kicsinylendő része azonban a károknak a nyers és segédanyagoknak elvesztése és feltartóztatása is, amiknek a következménye a közvetlen károsodáson kívül az üzemek kényszerű szünete is volt. A kártétel harmadik neme, a gépek elhordása pedig közvetlen jelentőségén kívül főleg, mint indirekt kár jelentkezik igen súlyosan, mert az így elvesztett gépeket vagy nagy késedelemmel és rendkívül magas áron vagy egyáltalán nem lehetett pótolni.

Jellemzi a román vandalizmust, hogy a gépek elhurcolásánál kevésbé a saját iparuk fejlesztése lebeghetett a szemeik előtt, mint inkább a mienk elrombolása és versenyképtelenné tétele, mert a gépeknek leszereléséhez sem értettek, s a szállítás nagy gondatlanságai mellett legtöbbször már hasznavehetetlen rongcsokat vittek a határon tulra.

Az ipari károkat a szerző részletesen ismerteti nemcsak ipari főcsoportok szerint, hanem a fontosabb gyártelepek pusztulását egyenkint is szemléltetve. A káregységeket ugyanis itt nem lehetett annyira leegyszerűsíteni és összevonni, mint a mezőgazdasági értékeknél. Ha erre a felsorolásra valaki azt mondhatná is, hogy kívül esik a tudományos tárgyalás keretein, azt mégis el kell ismernie, hogy a nevekkal, dátumokkal, adatokkal megtömött felsorolás szinte jegyzőkönyvszerű hitelességgel bír, s azt a benyomást kelti, mintha a vádló a bűnöst praesente cadavere akarná tetemre hívni.

A közvetlen károk mellé oda sorakoztatja Laky a regie-károkat, amelyek az üzemeknek a biztosítás után való átmeneti megtorpanásából erednek, s azután az ipari károk további hatásait, amelyek figyelembe vételével számítása szerint a magyar nagyipari károsodása 3.5 milliárd koronára becsülhető. E további hatások egyes részletei, a termelés csökkenése a megszállásnak a munkásviszonyokra s az ipari termelés egyéb részleteire való hatásai.

Kevésbé részletező a bányászat, a vasutak, a posta és távirtda, közutak, hidak károsodásának leírása, viszont igen tanulságos adatokra bukkanunk a kereskedelem káraitól szóló fejezetben, ahol a háborús gazdálkodásból fenmaradt különféle központokat érte elsősorban a károsodás, mert csak anyagkészlete volt a legkönnyebben hozzáférhető (Csupán az Anyagértékesítő Intézet R. T. 478 millió K kárát siratja.) Sorra kerültek azonban az egyéb kereskedelmi üzemek is, Budapesten úgy, mint a vidéken, valamint nem kerülhették ki a károsodást a hitelintézetek sem.

A közintézmények kárainak összege csak valamivel marad alul az 1919. évi értékelésü egy milliárd koronán. Mintegy 75 millió esik ebből a tanintézetek káira, s itt Debrecen vonja magára a figyelmünket közel 33 milliós kárösszegével, főleg az ottani egyetem kórházi felszerelésének elvesztésével. Szomorú azonban, hogy együttvéve mégis a falusi iskolák vesztettek legtöbbet, az épületek megrongálásával, a berendezések feltüzelésével, a taneszközök megsemmisítésével. A magyar kulturának a legszerényebb hajlékai is oly gyűlöletesek voltak az oláh pusztítók előtt, hogy igyekeztek azokban minél nagyobb kárt tenni.

Az egyéb közintézmények kárai közt ott szerepelnek a dohánybevéltő hivatalok veszteségei, a dohányraktárak kárai, az állampénztárak és községi pénztárak kifosztása, az ármentesítő társulatok, kórházak, hörtönök kárai, a hadi sere, amelyet több helyen kivetettek, végül a katonai károk. Mindezek együtt, ha pillanatnyilag nem is jelentettek hatalmas pénztértékbeli veszteségeket, nagyon hozzájárultak ahhoz, hogy az állami igazgatás a megszállók kitakarodása után ne tudjon azonnal felocsudni, s ahhoz is, hogy az állampénzügyek nivója fokozatosan mélyebbre süllyedjen.

A román megszállások kárainak egyéb csoportjai közül utal a szerző az épületkárokra, a magánháztartások káira, már itt is a durva vandalizmusnak megijesztő példáit sorolva föl, azután a személyes sérelmekre és gyilkosságokra, amelyek borzalmaiból csak azt a végső összeget kell megemlítenünk, hogy 647 embert gyilkoltak le a megszálló románok. Foglalkozik még Laky a művészi tárgyak elpusztításával, a kényszerű vesztegetés folytán fölmerült károkkal, a rekviziciókért tényleg fizetett összegekkel, (ez mindössze 178.5 millió K volt), s végül azzal a kérdéssel, hogy a természetben való visszatérítés elvi alapjára állva, milyen módon lehetne Romániától kártalanítást nyernünk.

Kisebb terjedelmű a cseh, szerb és francia megszállások kárainak becsámolója; a szerző megfigyelése szerint a szerbek több emberséggel jártak el, s inkább központi irányítás folytán, mint egyéni akciókkal. Legnagyobb kárt vasutaink szenvedtek, a magángazdasági károk 83.5 milliós összege a cseh megszállás által érintett tíz törvényhatóság között nem oly kirívó egyenlőtlenséggel oszlottak meg, mint a román károk. A cseh megszállás összes kárainak 320.6 milliós összegéből az állatrekviziciók különösen kiemelkednek 29.8 millióval, azután a közhivatali károk 16.8 milliós összeggel. A közhivatalok közt itt is sokat szenvedtek a tanintézetek.

A szerb megszállás kárai (jugoszláv koronában kifejezve) 5.08 milliárdra rugtak. Az összeg nagyságát magyarázza az, hogy a délszláv megszállás nem tartott leghosszabb ideig. A kártételek közül a magángazdasá-

gokat sujtotta 2.66 milliárd, a vasutat és postát 1.28 milliárd, a katonaságot és csendőrséget 1.49 milliárd, s mint az eddigi megszállásoknál nem ismert új tételek szerepelnek itt a szekvesztrált gazdaságok kárai 727 millióval. A szekvesztrálásra a legkülönfélébb erőszakolt jogcim is elegendő volt, s a cél a jobbmódu lakosság kizsákmányolásának bizonyos tetszetős hivatalos formákban való öltöztetése volt. A szekvesztrálások a nagyobb mezei gazdaságokat sujtották a legerősebben, s így természetes, hogy a károk összegében nem a városok, hanem a vidéki területek járnak elül. A délszláv megszállás hosszú tartama kiélezte a kárösszegeket abban a vonatkozásban is, hogy 200.000 hold buza, 50.000 hold rozs, 40.000 hold árpa-földünk három termelési éven át Jugoszláviát gazdagította, s e területek termésfeleslegét elvonta Magyarországtól. Igen nagyok a fatermelés kárai is, mert sok erdő-részletet az üzemterv ellenére kitermeltek; annál súlyosabbnak látszik ez a kár-részlet, mert a megcsonkított Magyarország amúgy is igen szegény erdőkben, s a tolna-baranyai hegyvidék erdőségeiben történt fogyaték mindenképen érzékeny veszteség. Nagyok az állatkárok is, közel 220 millió K-val. Súlyos volt általában a szerbek által kivetett állatadó, leginkább feltűnő a szarvasmarhák és lovak rekvirálása, s jellemző, hogy Bajáról 10.000 lovat és marhát hajtottak be Szlavóniába, az entente jóvátételi bizottságának közbelépésére azonban az állatok egy részét — ugyan betegen és elcsigázva — visszaadták, ezzel szinte hallgatólag is elismerve eljárásuk teljes jogtalanságát.

A szerző érdekesen számol be a nagyobb uradalmaknak a szekvesztrálás által fölmerült káraitól. A szekvesztrálás jellemző vonásai közé tartozott a kiadásokban való teljes zsugoriság, az eladási ügyleteknek miniszteri engedélyektől való függővé tétele, ami hónapokra menő késedelmet s károkat okozott, a tisztviselőknek és munkásoknak szembeállítás, s végül bőséges ajándékozás az uradalmi terményekből a szekveszterek kegyenceinek.

A szerb agrárreform fonák intézkedéseivel is megpróbálkoztak a megszállott vidékeken, olyan formán, hogy a befolyt összegekből a tulajdonosoknak semmit sem juttattak, s azt a célt elérték, hogy a természet rendjét teljesen fölbolygatták, a régi tulajdonosoknak pedig igen érzékeny károkat okoztak. A szerb megszállás ipari kárai közel negyedmilliónyi kárából legnagyobb rész esik a fonó és szövő iparra, az élelmezési iparra s a dohánygyártás káira. Itt a pécsi dohánygyár teljes kifosztása legmaradandóbb emléke a működésüknek. A vasuti károk a szerb megszállás folytán 1.2 milliárd koronára, a hajózási 32 millióra rugtak: a közutak rendkívüli megrongálása számszerűleg nem értékelhető.

A közhivatali károk, továbbá a hadisarcok és adók összege 1.1 milliárd jugoszláv korona körül jár; kisebb károk, épületkárok, a személyes sérelmekből eredők stb. A szerző a kárszámlát mégis azzal a megállapítással végzi, hogy a hosszantartó szerb megszállás aránylag kevesebb vandalizmussal járt, mint a románoké, s ha a károk kiegyenlítésére sor kerülhet, a készpénzfizetés látszanék itt legindokoltabbnak.

Rövid kis fejezet szól a francia megszállás káraitól. Ez a megszállás Szeged vidékén közel egy évig tartott, s 51.3 millió kárt okozott. Legnagyobb részben rekvizíciókból állt, ritkán lépve túl a megszállásokkal rendszerint vele járó veszteségek határait. Laky munkája azzal a csattanós fordulattal végződik, hogy az összes károsodásokat mai értékre számítja át, s így közel tízezer milliárdra teszi az ország megcsonkított területének a megszállásokból eredő veszteségeit.

Szükségesnek tartottuk, hogy hosszabban időzzünk ennek az érdekes és tanulságos munkának a tartalmi ismertetésénél, mert a könyv minden részletében a magyar közönség előtt nem ismert, hanem csak homályosan sejtett

témát taglal. Bizonyára sok további kommentárnak kiinduló pontja ez a forrásműnek és tudományos munkának egyaránt becses könyv. Mint olvasmányt vonzóvá teszi a szerző élénk előadása, mely itt-ott szinte keserűvé és heves hanguvá válik. Bizonyítékai bármily beszédesek, hangját — szinte azt mondhatnók haragját — nem tudta közben mérsékelni. Ez a szubjektivitás azonban nem válik az érvelés tárgyilagosságának a rovására, s a könyv ellen talán fölhozható apró kifogásokat ellensúlyozza annak sok kiváló érdeme, mely újabb gazdasági irodalmunknak egyik legbecsesebb darabjává teszi azt.

Laky munkáját a szerzőnél (II. szász Károly-u. 1. IV. 9.) s bármely könyvkereskedésben is meg lehet kapni.

A bruxellesi konferencia javaslatainak gyakorlati alkalmazása

(Conférence financière de Bruxelles 1920, Les Recommandations et leur Application, Genève décembre 1922. Société des Nations Vol. I. 243 p.; Vol. II. 95 p.)

A Nemzetek Szövetsége most bocsátott közre egy kétkötetes kiadványt, amely az egyes államok 1920—22. évi pénzügyi és gazdasági helyzetével foglalkozik és vizsgálat tárgyává teszi, hogy az 1920 szeptemberben megtartott bruxellesi konferencián elfogadott javaslatok az egyes államokban milyen mértékben nyertek gyakorlati alkalmazást.

A bruxellesi konferencián (ez volt az első konferencia, melyet a Nemzetek Szövetségének Tanácsa hívott egybe) 35 állam volt képviselve, köztük többen, amelyek nem tartoztak a tagállamok közé (pl. az Egyesült Államok, Németország, Magyarország stb.) A konferencia egyhangulag elfogadott több határozati javaslatot az állami pénzügyekre, a pénzforgalmi eszközök és váltóárfolyamok ügyére, a nemzetközi kereskedelem ujrafelvételének feltételeire és a nemzetközi hitelügyekre vonatkozólag és ezen határozati javaslatokban mintegy a világ gazdasági újjáépítésének alapelveit fektette le.

1921-ben a Nemzetek Szövetsége második közgyűlésének határozata folytán a pénzügyi bizottság felszólította a bruxellesi konferencián résztvevő államokat, közöljék vele, hogy az ott elfogadott javaslatokat mennyiben hajtották végre. A körkérdésre 25 válasz érkezett; legnagyobb részük pontos statisztikai adatokat tartalmaz és az egyes kormányok által követett gazdasági és pénzügyi politikát érdekesen szemlélteti. A közölt adatok kétségtelenül hitelesek, hiszen kettőt kivéve, az összes válaszok hivatalos helyen készültek. Különösen kimerítő az Olaszországról szóló ismertetés, amely az egész II. kötetet elfoglalja. Magyarország gazdasági és pénzügyi politikája ugyancsak érdekesen és bőven (24 oldalon) van ismertetve.

Az első kötetet a Nemzetek Szövetségének gazdasági osztálya által az értékkiviteli tilalom mellőzésére. Ugyancsak nagy figyelemmel kísérte a megállapítja azt a tényt, hogy a fejlődés a legtöbb államban hasonló irányban halad. Általánosan észlelhető az egyes államokban a gazdasági helyzet állandó javulása. A kiadások csökkentése végett mindenütt hasonló intézkedéseket léptettek életbe, így különösen majdnem mindenütt megpróbálkoztak a tisztviselők számának csökkentésével. A bevételek emelkedését főképen új adók kivetésével igyekeztek előmozdítani. A bankjegyforgalom 14 államban csökkent, ugyanezekben az államokban sikerült a valutát stabilizálni és az árak további emelkedését meggátolni. A háborus és háboru utáni adósságok rendezése már nagyobb nehézségekbe ütközik, csak néhány államnak sikerült újabb kölcsön felvételét kikerülnie; az Egyesült Államok és Anglia az egyedüliek, amelyek felesleggel rendelkeznek. Még szerencsésekknek mondhatók a többiek közül azok az államok (pl. Kanada, Finnország, Svédország, Japán stb.),

amelyek kölcsöneiket produktív célokra, beruházásokra fordíthatták.

A francia, belga és olasz költségvetés fontos tételét képezik azok a kiadások, amelyeket a háboruban elpusztított területek ujjaépítésére fordítottak.

A drágaság miatt különböző címen kiutalt segélyek a legtöbb államban megszűntek, és ahol még fenmaradtak, ott is lényegesen csökkentették őket. Így megszűnt a munkanélküli segély 1921-ben Franciaországban, Angliában, 1922-ben Svájcban, Hollandiában és a Skandináv Államokban. Csökkentették a segélyeket Belgiumban és Cseho-Szlovákiában. Az a néhány állam (pl. Japán és Svédország), ahol a munkanélküli segélyezés fenmaradt, kénytelen volt költségvetését újabb terhekkel súlyosbitani.

A semleges államok nagyrésze nehéz helyzetben van s az egyetlen Svédországot kivéve, amelynek adói igen súlyosak, egyikük sem volt képes az államháztartást egyensúlyban tartani.

A bruxellesi konferencia kifejezte azt a kívánságát is, hogy az államok szállítsák le fegyverkezési kiadásaikat. Sajnos, e tekintetben nem nagy eredmények mutatkoznak, mert a legtöbb államban még mindig a kiadások 20%-át teszik ki a fegyverkezési költségek. Természetesen nem tartozik ezek közé Magyarország, de annál érdekesebbek a kis entente két államának: Cseh-Szlovákiának és Romániának adatai. (Jugoszlávia nem küldte be adatait.) A népszövetségi kiadvány megállapítja, hogy Cseh-Szlovákia fegyverkezési költségei 1920-ban 3.6, 1921-ben 3.3, 1922-ben 3.2 milliárd cseh koronát tettek ki. Egy másik táblázat szerint 1922-ben Cseh-Szlovákia összes rendes kiadásainak majdnem egy ötödét (18.47%), a rendkívüli kiadásoknak pedig 11.48%-át költötte improduktív kiadásokra, amelynek túlnyomó részét éppen a fegyverkezési költségek alkotják. Még érdekesebbek Romániának adatai, amely 1913-ban 82 millió leit költött a katonai kiadásokra, 1922-ben pedig már 1746 millió leit; az emelkedés tehát 2132%-os. A Nemzetek Szövetsége által kitűzött szép célok csak akkor érhetők el, ha az egyes államok megfelelő jóakarattal fogadják és végre is hajtják javaslatait. A magunk részéről reméljük, hogy a Nemzetek Szövetségének ezirányu munkássága a jövőben nagyobb megértésre fog találni, minthogy ez Európa gazdasági ujjaépítésének legfontosabb előfeltétele.

(D. R. M.)

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás.

Magyarország.

1923. évi XXII. t.-c. a Hágában 1912. évi január 23-án kötött „Nemzetközi ópium-egyezmény“ becikkelyezéséről.

A törvény az ópiumegyezmény becikkelyezésével a békeszerződésben vállalt kötelezettségünknek tesz eleget. Magyarországon az ópium, morfium s más hasonló ártalmas szerek és az ezekből előállított készítmények nem szabad forgalom tárgyai és így eladásuk, alkalmazásuk csak orvosi rendelet alapján, gyógyszerterek útján történhetett eddig is. Ezért a nevezett ártalmas szerek és készítmények túlzott élvezete nálunk nem veszélyeztette annyira a közegészséget s a közerköltséget, mint némely más államban, úgy hogy a törvényhozás intézkedésére sürgős szükség tulajdonképpen nem is volt. A becikkelyezéssel a magyar állam inkább csak azt dokumentálja, hogy a távol kelet s az összemberiség szempontjából nagyjelentőségű kérdés megoldásában készséggel működik közre.

A törvény egyes fejezetében a szerződő államok a nyers ópium, a kikészített ópium és a gyógyópium, morfium, kokain stb. előállításának és forgalmának ellenőrzésére, illetve korlátozására vállalnak kötelezettséget.

1923. évi XXIII. t.-c. a gazdasági munkásházak építésének állami támogatásáról szóló 1907 : XLVI. t.-c. kiegészítéséről.

A gazdasági munkásházak építését az állam az 1907 : XLVI. t.-c. ama rendelkezésével is támogatja, hogy ha valamely törvényhatóság vagy község munkásház létesítése végett gazdasági munkásnak ingatlant ad el, vagy az építéshez kölcsönt nyújt, avagy kész munkásházakat ad el, vagy ad bérbe: a törvényhatóság vagy község irányában kötelezettséget vállal a munkás tartozásának, esetleg a tartozás egy részének törlesztése iránt. A kölcsön törlesztésének tartama alatt az ingatlan — a vételárból vagy a kölcsön létesítésére adott kölcsönből eredő követeléseket kivéve — végrehajtás alá nem vonható, más ingatlannal nem egyesíthető, fel nem osztható, meg nem terhelhető, el nem idegeníthető s bérbe nem adható. A munkásház e jogi minősége a jelleg telekkönyvi feljegyzése által is biztosított. A jelen törvény azért vált szükségessé, mert a viszonyok újabb alakulása folytán gyakran fordult elő, hogy az ilyen gazdasági munkásházak tulajdonosai vagy birtokosai a törlesztési hátrálékot egyszerre lefizetvén, az ingatlan tulajdonjogát nekikre átírtathatták, minek folytán szabad rendelkezési joguk feléledt. A törvény kimondja, hogy a munkásház ezt a jellegét ilyen előfizetés esetén is megtartja s így megakadályozza a munkásházak könnyelmű,

a létesítésük alapjául szolgáló intenció megkerülésével történő elidegenítését. A kérdést egyébként egy 1920. évi kivételes hatalmon alapuló kormányrendelet már szabályozta s a törvényt e rendelet hatályának lejártá tette aktuálissá.

1923. évi XXIV. t.-c. a gazdasági munkaviszonyból felmerülő ügyekben a közigazgatási hatóság hatáskörébe tartozó eljárás szabályozásáról.

1923. évi XXV. t.-c. a mezőgazdasági munkások munkaereje jogosulatlan kihasználásának meggátlásáról.

A törvény szerint semmis a gazdasági munka teljesítésére nézve kötött az a szerződés, mellynél fogva a munkásnak arányos, külön díjazás vagy meghatározott ellenszolgáltatás nélkül kellene valamely munkát vagy szolgáltatást teljesítenie. Ha a munkás a munkát vagy szolgáltatást mégis teljesítette, a megfelelő bért követelheti. Semmis az oly megállapodás is, mely a munkaadót feljogosítja, hogy a hosszabb időre szerződéssel lekötött munkást, munkahiány esetére, ellenszolgáltatás nélkül időközben elbocsássa.

Ha valamely járásban vagy községben a mezőgazdaságban alkalmazott gazdasági munkások (napszámosok) részére készpénzben vagy terményben fizetett napszámérék — a bérek évszakonkinti változását és az adott gazdasági viszonyokat is figyelembe véve — oly alacsonyok, hogy ezen bérek fenntartása a napszámérért dolgozó gazdasági munkás és családja munkaerejének tulhajtott és jogosulatlan kihasználását jelentené és ennél fogva a munkás és családja megélhetését nem biztosítaná, bárki kérelmére — lehetőleg az illetékes mezőgazdasági kamara véleményének meghallgatása után — a földmivelésügyi miniszter, átmenetileg az 1923. és 1924. években, a gazdasági munkások (napszámosok) részére időnkint fizetendő legkisebb napszámérék megállapítását elrendelheti.

A legkisebb napszámérék megállapítása a munkabérmegállapító-bizottság feladata, melyet minden járásban (rendezett tanácsu városban, törvényhatósági városban) meg kell alakítani. E. D.

Népesedés.

Magyarország 20.000-nél népesebb városainak és községeinek lakossága az 1910. és 1920. évi népszámlálások adatai alapján.

(St. H. K.) Az 1920. évi népszámlálás végleges eredményei szerint a 20.000-nél több lakossal bíró városok 1910. és 1920. évi lélekszáma a következőképen alakult:

A város, község neve ¹⁾	Jelenlévő népesség		Szaporod. (+), ill. fogyás (—)	
	1910-ben	1920-ban	abszolút számban	%-ban
1. Budapest szföv.	880.371	928.996	48.625	5'5
2. Szeged t.jv. ²⁾	113.872	119.109	5.237	4'6
3. Debrecen t.jv.	92.729	103.186	10.457	11'3
4. Kecskemét t.jv.	68.424	73.109	4.685	6'8
5. Hódmezővásárhely t.jv.	62.445	60.922	— 1.525	— 2'4
6. Miskolc t.jv.	51.459	56.982	5.523	10'7
7. Ujpest rtv.	55.197	56.489	1.292	2'3
8. Kispest rtv.	30.212	51.064	20.852	69'0

¹⁾ t.jv. = törvényhatósági jogú város; rtv. = rendezett tanácsu város; nk. = nagyközség. ²⁾ l. magyarázatot a szövegben.

A város, község neve ¹⁾	Jelenlévő népesség		Szaporod. (+), ill. fogyás (—)	
	1910-ben	1920-ban	abszolút számban	%-ban
9. Győr rjv.	44.300	50.036	5.736	12,9
10. Pécs tjv.	49.822	47.556	— 2.266	— 4,5
11. Békéscsaba rtv.	42.599	46.633	4.034	9,5
12. Nyiregyháza rtv.	38.198	43.340	5.142	13,5
13. Erzsébetfalva nk.	30.970	40.545	9.575	30,9
14. Székesfehérvár tjv.	36.625	37.109	2.484	6,8
15. Makó rtv.	34.918	37.141	2.223	6,4
16. Cegléd rtv.	33.942	36.929	2.987	8,8
17. Kiskunfélegyháza rtv.	34.924	36.797	1.873	5,4
18. Rákospalota rtv.	25.147	36.068	10.861	43,2
19. Sopron tjv.	33.932	35.243	1.316	3,9
20. Szombathely rtv.	30.947	34.699	3.752	12,1
21. Szolnok rtv.	28.778	32.539	3.761	13,2
22. Szentés rtv.	31.593	32.387	794	2,5
23. Jászberény rtv.	29.675	31.971	2.296	7,7
24. Nagykanizsa rtv.	26.524	30.037	3.513	13,2
25. Kaposvár rtv.	24.124	29.610	5.486	22,7
26. Eger rtv.	28.052	28.753	701	2,5
27. Hajduböszörmény rtv.	28.159	28.706	547	1,9
28. Nagykovács rtv.	28.575	28.701	126	0,4
29. Békés nk.	26.875	28.161	1.286	4,8
30. Mezőtur rtv.	25.835	26.911	1.076	4,2
31. Törökszentmiklós nk.	25.086	26.303	1.217	4,2
32. Kiskunhalas rtv.	24.381	26.088	1.707	7,0
33. Csongrád rtv.	25.310	25.888	578	2,3
34. Szarvas nk.	25.879	25.224	— 655	— 2,5
35. Gyula rtv.	24.284	24.908	624	2,6
36. Órsháza nk.	22.264	24.079	1.815	8,2
37. Karcag rtv.	22.996	22.569	— 427	— 1,9
38. Sátoraljaujhely rtv.	19.940	21.162	1.222	6,1

A megcsonkítatlan Magyarországnak 1910-ben 60 huszezernél népesebb városa és községe volt. Ebből elszakított 21, magyar fennhatóság alatt maradt pedig 39 város és község; e 39 helyből az utolsó 10 év alatt kettőnek (Baja és Pápa) lakossága csökkent, úgy, hogy ez a két város ma a 20.000-nél kisebb lakosú helyek közé tartozik, viszont Sátoraljaujhely a huszezernél kisebbek közül a nagyobbak közé fejlődött, úgy, hogy a mai Magyarországnak végeredményben 38 huszezer lakosnál többel bíró városa és községe van.

Szeged adataiban nem foglaltatik benn a népszámlálás időpontjában szerb megszállás alatt állott és csak az 1922. év folyamán felszabadult terület rész lakosainak száma; ezen a terület részén 1910-ben 4.456 lakos találtatott, úgy, hogy Szeged 1919. évi teljes adata 118.328 volt; ennek megfelelően Szeged fenti, 1920. évi lélekszáma (119.109) is mintegy 4—5.000-rel kevesebb a ma már teljesen magyar kézben lévő Szeged tényleges adatainál, amely így 123—125.000-re becsülhető.

A felsorolt 38 város és község közül abszolút számban a legnagyobb növekvést (közel 50.000 fő) Budapestnél találjuk, a szaporodás arányszáma (5,5%) azonban lényegesen elmarad az 1890—1900. évek 44,8 és az 1900—1910. évek 20,2%-os növekvésétől, úgy, hogy ezáltal a székesfőváros szaporodása alig nagyobb az egész ország szaporodási arányánál. Viszont hozzászámítva a környező községeket, 10%-nál nagyobb fejlődésről számolhatunk be Nagy-Budapestet illetően, ami szám-bavéve a háborús és háboru utáni viszonyokat, elég kedvezőnek mondható.

Legnagyobb szaporodási arányszámot az 1869-ben még egyáltalában nem is létezett és 1880-ban is csak 1.820 lakossal bíró Kispest rtv.-nál találjuk, amely az utolsó évtized 69%-os fejlődésével a városok sorrendjében a nyolcadik helyet foglalja el, megelőzve lélekszámra, a szintén kedvezően fejlődött Győr tjtvárost is.

Nagyobb szaporodási arányszámokat találunk még a főváros környéki, továbbá a túlnyomólag ipari jellegű városoknál és községeknél, u. m. Rákospalota (43·2%), Erzsébetfalva (30·9%), Kaposvár (22·7%), Nyíregyháza (13·5%), Nagykanizsa és Szolnok (13·2%), Győr (12·9%), Szombahely (12·1%), Debrecen (11·3%), Miskolc (10·7%). Viszont fogyást találunk a következő városoknál és községeknél: Pécs (—4·5%), Szarvas (—2·5%), Hódmezővásárhely (—2·4%) és Karcag (—1·9%).

Megemlítésre méltó még, hogy az 1920. évi népszámlálás eredményei szerint huszezernél népesebb a felsorolt 38 város és község, 10.000—20.000 lakossal bír további 57 község és város, 5.000—10.000 lakosa pedig 130 községnek és városnak van, úgy, hogy a mai Magyarország 5.000-nál népesebb helyeinek száma mindössze 225.

Th. L.

Ausztria népességi adatai.

(B. n. St.) A legújabb népszámlálás szerint Ausztria népességének megoszlása a következő:

	Összes népesség	Az osztrák állampolgárok száma
Bécs	1,865.110	1,659.240
Alsóausztria	1,479.284	1,414.275
Felsőausztria	873.748	855.804
Salzburg	222.752	215.962
Stájerország	979.952	939.655
Karintia	370.432	358.758
Tirol	313.797	300.141
Vorarlberg	139.959	130.461
Burgenland	290.351	283.850
Mindössze	6,535.385	6,158.146

A Magyarországtól Ausztriához csatolt terület lakosai nélkül a lélekszám: 6,245.034; ugyanezen a területen az 1920. évi népszámlálás 6,057.617 lakost számlált, a szaporodás tehát közel 200.000 fő.

Franciaország népességének fejlődése.

(W. St.) A népmozgalom alakulása Franciaországban a következő (Elszás-Lotharingiával együtt):

Év	Házasságkötések	Válások	Élveszületések	Halvaszületések	Halálózások	Ezer lélekre esett		
						összes	száma	házaságkötésszületés	halálózás
1913.	212.036	14.450	790.355	35.987	731.441	7.5	19.1	17.6
1920.	623.869	29.156	834.411	38.641	674.621	15.9	21.3	17.2
1921.	456.221	32.557	813.396	37.809	696.373	11.6	20.7	17.7
1922.	383.220	27.684	759.846	34.854	689.267	9.7	19.4	17.6

Az adatok tanulsága szerint Franciaország népmozgalma mindinkább a béke-évek adataihoz közeledik, csak a házasságkötéseknél látunk a háboru utáni évek kimagasló adataitól eltekintve még 1922-ben is 1913. évvel szemben jelentős növekvést. A születések számában a háboru után észlelt nagyobb emelkedést ismét csökkenés váltotta fel. A régi Franciaország békében kb. 40.000 fönyi születési többlettel rendelkezett, amelyet a háborus években nagy halálózási többlet váltott

fel, a háboru után azonban ismét erősen megnövekedett (1920-ban 144.000, 1921-ben 100.000 főnyi) születési többlet mutatkozott, amely azonban az élveszületési szám csökkenésével 1922-ben 57.000 főre szállt le és már alig múlja felül a béke év adatát. Elzász-Lotharingia beszámításával a születési többlet 70.579-re rug.

A 90 departement közül 1920-ban még 73-ban, 1921-ben 67-ben, 1922-ben azonban már csak 56-ban mutatkozik születési többlet. Nagyobb születési többletet találunk az északi és északkeleti határvidékeken, a nyugati partvidéken, a Bretagne és Vendée vidékein és a Középfraanciaország délnyugati részén fekvő Limousin vidékén. Ezzel szemben a halálesetek többlete észlelhető a Garonne és a Rhone völgyeiben és Középfraanciaország egyes vidékein, u. m.: Bourbonnais, Nivernais és Burgundia területén.

Th. L.

Mezőgazdasági termelés.

A világ burgonya és cukorrépa termése az 1922. évben.

(W. St.) A világ 1922. évi burgonyatermése a legtöbb kulturállamban még kedvezőbb volt, mint az 1921. évi, amely utóbbi év is már határozottan kedvező évnek tekinthető a burgonyatermés szempontjából, bár még mindig nem érte el az 1920. év burgonya termésének eredményét. Az 1922. év nagy termése főként a nyári hónapok esős időjárásával magyarázható. Az időjárás különösen a burgonyában gazdag középeurópai államokban kedvezett nagyon a termés kifejlődésének. Részben növelte a világ burgonyatermésének eredményét az is, hogy a bevetett terület nagyobb volt az 1921. évinél.

A burgonyatermő országok élén ismét Németország áll. Oroszországra vonatkozólag, mely a béke éveiben a legnagyobb burgonyával bevetett területtel rendelkezett, nem állnak rendelkezésre új adatok. Így Németország vezető helyet foglal el nemcsak a terméseredmények, hanem a bevetett terület nagysága szempontjából is. Az 1922. évi burgonyatermés Németországban 14.5 millió tonnával (56%) nagyobb az 1921. évinél, míg a bevetett terület növekvése 2.8%. Aránylag még kedvezőbb volt a burgonyatermés eredménye Lengyelországban, Cseh-Szlovákiában és Franciaországban, amely államok burgonyatermése 1922-ben az előző évivel szemben 99, ill. 110, ill. 58%-os többletet mutat. Az egyéb államok közül nagyobb jelentőséget kell az Egyesült-Államok termésének tulajdonítani, ahol a bevetett terület 9.9%-kal, a terméseredmények 25%-kal (2.4 millió t.) növekedtek. Az eddigi adatok szerint a terméseredmények csökkenése mutatkozik több dél- és délkeleteurópai államban (sőt Magyarországon is), valamint Dániában és Kanadában.

A világ 1921. és 1922. évi burgonyatermelésének főadatai a következők:

Állam, ország	Bebetett terület 1000 ha-ban		Terméseredmény 1000 tonnában	
	1921.	1922.	1921.	1922.
a) Európai államok:				
Németország	2.648	2.722	26.157	40.665
Belgium	169	180	1.947	3.431
Bulgária	8	8	45	37
Dánia	84	83	1.366	1.339
Anglia és Wales	226	227	3.005	4.050
Skótország	62	64	1.057	1.211
Írország	230	231	2.597	—
Finnország	80	75	497	436
Franciaország	1.455	1.457	8.310	13.134

	Bevetett terület 1000 ha-ban		Terméseredmény 1000 tonnában	
Olaszország	309	315	1.588	1.265
Lettország	59	69	674	751
Luxemburg	14	15	72	
Németalföld	178	184	2.459	3.389
Norvégia	53	51	707	890
Ausztria	132	153	833	1.083
Lengyelország	1.941	2.189	16.800	33.219
Románia	165	144	1.388	1.116
Svédország	148	162	1.865	2.035
Svájc	46	45	691	676
Jugoszlávia	209	219	713	
Spanyolország	319	317	2.782	2.955
Cseh-Szlovákia	637	650	4.329	9.069
Magyarország	269	189	1.249	921
b) Európán kívüli államok:				
Kanada	284	277	2.922	2.713
Egyesült-Államok	1.595	1.753	9.843	12.279
Algír	19	17	18	58
Tunisz	1	1	4	5

Igen érdekes annak vizsgálata is, hogy a fontosabb burgonyatermelő államok 1922. évi termeléséből mennyi esik az illető állam minden egyes lakosára. Az alábbi táblázat adataiból megállapítható, hogy legnagyobb az egy lakosra eső mennyiség Lengyelországban (11.47 mm.), azután Németországban és Cseh-Szlovákiában. Alig haladja meg az 11 mm.-át viszont Angliában és Walesben, Magyarországon és az Egyesült-Államokban, úgy hogy Magyarország helyzete a burgonyatermelés szempontjából kedvezőtlen, ami összefügg azzal is, hogy a régi Magyarország burgonyatermeléséből csak 37.8%-ot tarthattunk meg, 62.2% került a megszálló államok uralma alá. A fontosabb államok szerint a következő 1922-ben az egy lakosra eső átlagos burgonyamennyiség (métermázsákban):

Lengyelország	11.47	Kanada	3.09
Németország	6.79	Belgium	2.92
Cseh-Szlovákia	6.67	Skócia	2.48
Németalföld	4.95	Ausztria	1.76
Lettország	4.19	Svájc	1.74
Dánia	4.10	Finnország	1.29
Svédország	3.45	Egyesült-Államok	1.16
Norvégia	3.38	Magyarország	1.16
Franciaország	3.35	Anglia és Wales	1.07

Az 1922. év cukorrépa termése, hasonlóan a burgonyaterméshez, a legfontosabb cukorrépatermelő államokban nagyobb az előző évinél; kivételt csak az Egyesült-Államok képeznek, melynek termelése jelentősen csökkent. A terméseredmények növekvése a legjelentősebb az európai cukorrépatermelés főországaiiban, így Németországban, Cseh-Szlovákiában, Franciaországban és Lengyelországban, amelyeknek összes termelése 42%-kal (63.4 millió t.) nagyobb az 1921. évinél, a bevetett terület pedig 5.4%-kal (43.000 ha) növekedett. Viszonylag legnagyobb a növekvés Lengyelországban, amelynek cukorrépatermése több mint kétszerese az előző évinek, míg a bevetett terület 37%-kal nagyobb, mint 1921-ben. A terméseredmények növekvése Franciaországban 39, Németországban 35, Cseh-Szlovákiában pedig 29%. Míg azonban Németországban és Lengyelországban a terméseredmények növekvése részben a bevetett terület nagyobbodásának követ-

kezménye, Franciaországban és Cseh-Szlovákiában a termés annak ellenére nagyobbodott, hogy a bevetett terület 3,4, ill. 4,5%-kal kisebb az 1921. évi területnél. Az Egyesült-Államok cukorrépa termésének visszaesése annak következménye, hogy a megrendelések száma kevesbedett.

A világ 1921. és 1922. évi cukorrépatermelése a következő:

Állam, ország	Bevetett terület 1000 ha-ban		Terméseredmény 1000 mm.-ban	
	1921.	1922.	1921.	1922.
Németország	389	417	79.798	107.916
Belgium	58	60	14.629	16.954
Bulgária	8	10	1.734	2.730
Dánia	35	24	8.686	5.730
Anglia és Wales	3	3	—	—
Finnország	1	1	130	115
Franciaország	121	116	20.606	28.733
Olaszország	64	82	17.513	22.600
Németalföld	74	58	27.083	18.462
Ausztria	8	11	938	1.767
Lengyelország	80	109	11.288	26.714
Románia	23	22	3.516	—
Svédország	49	17	14.846	4.565
Svájc	1	1	424	340
Jugoszlávia	17	20	1.885	—
Csh-Szlovákia	220	216	40.717	52.401
Magyarország	42	36	5.429	5.734
Kanada	12	3	2.431	1.569
Egyesült-Államok	328	217	69.653	47.446

Th. I.

Ásványanyagok termelése.

A fontosabb államok konyhasótermelése.

(W. St.) A konyhasó fontos szerepet játszik mint az emberi táplálékok szükséges kelléke (a kulturállamokban egy-egy lakosra 7—8 kg. évi konyhasósükségiet esik), azonkívül, mint trágyaanyag és a mezőgazdaságban mint állati tápanyag. valamint számos iparágban is nagy jelentőségnek örvend. A konyhasó termelésének egyik alakja a sóbányászat (kösó), másik alakja a főtt só, amely a sós tavakban és tengerekben találja hazáját (Kaspi tó, Holt tó, Nagy sótó stb.).

A konyhasó évi termelése a háboru előtti 17,5 millió tonnáról 1920-ban 8%-os emelkedésével 19 millió tonnára fejlődött. Világrészek szerint következő az évi sómennyiség megoszlása (ezer tonnákban):

	A háboru		Növekvés (+), ill. csökkenés (—)
	előtt	után	
Európa	9.000	7.000	—22
Amerika	5.000	7.500	+50
Ázsia	4.000	3.800	—5
Ausztrália	70	70	0
Mindössze	17.500	19.000	+8,6

• A háboru következtében a konyhasó termelésnél is, mint számos más termelési ágánál, az a jelenség mutatkozik, hogy Amerika részesedése nagyobb a háboru

utáni években, mint a békeévekben. A világ sótermelésének 27%-a esett egykor Amerikára, ma már 40% az új világ aránya, míg Európa aránya 49-ről 37%-ra szállt alá.

Részben becslések, nagyrészt azonban pontos adatok alapján a következő a fontosabb sótermelő államok termelésének eredménye (ezer tonnákban):

	1913.	1918.	1919.	1920.
Németország	1.918	2.735	1.780	2.933
Ausztria-Magyarország	594	—	—	—
Német-Ausztria	—	132	93	80
Oroszország	1.941	—	221	548
Lengyelország	197	—	237	216
Svájc	74	80	59	67
Nagybritannia	2.248	1.976	1.908	2.158
Franciaország	1.282	1.093	1.247	1.250
Spanyolország	610	666	481	990
Egyesült-Államok	4.312	6.587	6.263	6.338
Kanada	92	120	135	191
India	1.299	—	1.200	—
Japán	640	602	403	589

Németország Magdeburg-Halberstadt vidéki, braunschweigi, hannoveri kősóbányáival a leggazdagabb sótermelő államok közé tartozik. Kősó és főtt só termelése a következő volt (ezer tonnákban):

Év	Kősó	Főtt só	Mindössze
1913.	1.348	570	1.918
1919.	1.488	292	1.780
1920.	2.597	336	2.933

Németország sóbányászata tehát a területcsökkenések dacára is fejlődőben van.

A sómennyiség szempontjából vezető helyen az Egyesült-Államokat találjuk (főként főtt só termelésével). Jelentős sóbányászattal rendelkeznek Nagybritannia és Franciaország is. Cseh-Szlovákia sótermelésének mennyisége 60.000 tonna.

A sókivitel alakulása a következő (kivitt mennyiség ezer tonnákban):

	1913.	1918.	1919.	1920.
Németország	432	—	—	1.257
Nagybritannia	530	260	350	380
Franciaország	175	6	27	121
Spanyolország	560	370	370	—
Olaszország	161	11	37	127
Egyesült-Államok	64	124	109	127

Nagyobb sóbehozatalra szorult jelentős termelése ellenére Japán, valamint Svédország, Dánia és Norvégia is.

Magyarország békesótermelése kb. 250.000 tonnát tett ki; a megszállás következtében azonban sótermelésünk teljesen elveszett.

Th. L.

Valuta és devizaárfolyamok.

A francia frank nemzetközi értékének alakulása. (W. St.)

Érdekes a francia frank értékalakulása, amelyre befolyással van a gazdasági helyzeten kívül a politikai helyzet alakulása is. A francia frank Newyorkban a következő árfolyamokat ért el (paritás 100 frank = 19.30 dollár).

Havi, ill. évi átlag

	1915,	1916,	1917,	1918.	1919,	1920,	1921,	1922
január	19.29	17.09	17.11	17.47	18.33	8.49	6.43	8.16
február	19.14	17.00	17.10	17.48	18.32	7.03	7.16	8.80
március	18.91	16.86	17.10	17.46	17.72	7.20	7.05	9.22
április	18.78	16.71	17.49	17.48	16.64	6.23	7.24	9.22
május	18.72	16.86	17.47	17.50	15.73	6.80	8.37	9.11
június	18.24	16.91	17.41	17.50	15.55	7.90	8.06	8.73
július	17.74	16.92	17.37	17.50	14.80	8.12	7.80	8.24
augusztus	17.08	16.92	17.32	17.72	12.82	7.16	7.76	7.97
szeptember	16.96	17.05	17.27	18.25	11.75	6.71	7.26	7.66
október	17.05	17.11	17.29	18.25	11.60	6.52	7.26	7.37
november	16.85	17.11	17.39	18.35	10.63	5.99	7.19	6.98
december	17.09	17.10	17.43	18.33	9.31	5.91	7.89	7.24
Évi átlag	17.94	16.97	17.31	17.77	13.73	7.01	7.46	8.21

1923 januárjában 6.68, februárban 6.14, márciusban 6.32 dollár volt a frank newyorki árfolyama. A frank árfolyamalakulásában három időszak különböztethető meg: 1919 februárig, kis ingadozásoktól eltekintve, a frank az aranyérték 90%-a körüli árfolyamot mutat; 1919 februártól 1920 februárig leesett az aranyárfolyam 30%-ára, ez idő óta pedig erősebb ingadozásokkal állandóan az aranyérték 30—45%-a körül alakult a francia frank árfolyama. A frank-árfolyam háborus csökkenése természetes következménye a háborus gazdasági viszonyoknak, a nagyobb behozatali szükségleteknek és annak, hogy Franciaország gazdag ipari vidékei hareshinteret alkottak. Az, hogy az aranyérték csökkenése aránylag csekély, mesterséges támogatásoknak, külföldi, főleg amerikai hiteleknek tudható be. Ezek megszüntével 1919 februárjától a frank árfolyama leesett természetes értékére. Miután pedig a francia fizetési mérleg a háborus viszonyok alakulása következtében elvesztette egykori aktív jellegét, Franciaországból a hitelezőállamból, adós állam lett. Szükséges tehát a kereskedelmi mérleg kiviteli többlete által javítani a helyzeten, ami csakis a termelésnek és az állam gazdasági erejének növelésével érhető el. Ez a versaillesi szerződéssel is összefügg, amennyiben Franciaország nemcsak a neki juttatott gazdag ipari vidék által növelve termelését javíthat pénzügyi helyzetén, hanem a Németországra rótt pénzbeli tartozásokkal is törekszik fizetési mérlegén javítani. Ennek következménye, hogy a frank árfolyamának alakulása szervesen összefügg a politikai helyzet és Németország fizetőképességének alakulásával is.

Th. L.

Részvénytársaságok, tőkeemelések.

A részvénytársaságok fejlődése a Német birodalomban.

1913 december 31-én a Német birodalomban a részvénytársaságok száma 5480. tőkéje pedig 17.4 milliárd márka volt, 1921 végéig a területcsökkenések dacára is a társaságok száma 6.636-ra, tőkéje pedig 49.4 milliárd márkára szökkent fel. Ha ehhez hazzászámitjuk az 1922. év folyamán történt új alapításokat, megkapjuk *

részvénytársaságok 1922. év végi előzetes adatait, amelyek szerint a társaságok száma 9.669, 104,1 milliárd márkányi névleges tőkével.

Az új alapítások és tőkeemelések alakulása 1913—1922-ben a következő:

Év	Új alapítások			Tőkeemelések		
	száma	névl. értéke mill. márkákban	árfolyamértéke	száma	névl. értéke mill. márkákban	árfolyamértéke
1913.	175	216.8	219.0	319	418.5	504.9
1914.	119	322.2	333.7	205	551.9	632.7
1915.	58	58.0	58.0	93	256.5	269.3
1916.	89	113.2	114.3	164	246.5	266.3
1917.	111	268.4	279.1	282	716.4	791.0
1918.	168	338.5	347.9	413	705.0	860.8
1919.	226	585.0	586.9	317	1.069.9	1.126.8
1920.	503	1.460.7	1.515.8	2.008	7.808.7	9.311.9
1921.	1.132	4.230.8	4.339.8	2.463	16.436.0	20.513.8
1922.	3.033	14.767.9	15.339.2	3.747	39.958.1	62.628.2

A háború előtti idővel szemben a részvénytársaságok száma csaknem megkétszereződött, míg a tőkének névleges értéke hatszorosa 1922-ben az 1913. évinek. Évek szerint (az egyes évek végén) a következőképpen alakult a részvénytársaságok száma és tőkéje (milliárd márkákban):

Év	szám	tőke	Év	szám	tőke
1913.	5.486	17.356'9	1918.	5.609	19.743'3
1914.	5.505	17.836'8	1919.	5.345	20.284'4
1915.	5.504	18.023'0	1920.	5.657	29.026'8
1916.	5.529	18.283'7	1921.	6.636	49.351'6
1917.	5.553	18.902'2	1922.	9.669	104.077'6

A részvénytársaságok számának növekvése összefügg azzal, hogy a gazdasági viszonyok megnehezítik egyes egyéneknek vállalatok létesítését, azonkívül különféle okok azt idézték elő, hogy egyéni vállalatok részvénytársaságokká alakultak át.

A tőke névleges értéknövekvése pedig főként annak következménye, hogy a tőkeemelések alkalmával az új részvények kibocsátásánál a márka elértéktelepedése nem vétetett számba, úgy, hogy az aranymárka-részvények mellé papírmárkarészvények léptek és az aranytőke nagyszámú részvények között oszlik meg. A tőzsdei árfolyamniveau növekvése következtében azonban az 1922. év folyamán és főleg annak végén erősebben növeltetett a részvények kibocsájtási árfolyama.

A tőkeemelések és a tőzsdei árfolyamok növekvése azt eredményezték, hogy a részvényesek kezében lévő vagyon névleges értéke is nagy mértékben növekedett. Becslések szerint a részvénytársaságok névleges tőkéje, valamint a vagyona papírmárkák és aranymárkák szerint a következőképpen alakult (milliárd márkákban):

Év vége	Névleges tőke	Vagyon	
		papírmárkákban	aranymárkákban
1913.	17'4	39'7	30'7
1917.	18'9	41'2	20'4
1918.	19'7	29'8	12'1
1919.	20'3	42'2	5'3
1920.	29'0	108'2	7'5
1921.	49'4	344'3	9'9
1922.	104'1	724'3	4'9

A vagyoni értékek növekvése tehát nem tudott lépést tartani a márka elértéktelenedésével. A márka belföldi vásárló erejét véve alapul, a vagyoni értékek a békeévek egyhatodára szálltak alá (307 milliárd aranymárkáról 49 milliárd aranymárkára).

Th. L.

Közlekedés.

Franciaország légi forgalma.

(W. St.) A kereskedelmi repülő forgalommal bíró államok között Franciaország vezető helyet foglal el. Az európai szárazföldön Franciaországnak vannak a leghosszabb légi vonalai, amelyek hossza 1919-től 1922 végéig kerekén 10.000 km.-re nőtt. A légi forgalom magánvállalatok kezében nyugszik, amelyeket azonban az állam is jelentős támogatásokban részesít; e támogatások az 1919. évben 9.5, 1922-ben pedig már 46 millió franknyi összegre rugtak.

A négy utolsó üzemi év alatt a repülő teljesítmények a 13-szorosra, az áru- és postaszállítás mértéke a 78-szorosra, a szállított személyek száma a 26-szorosra szokott fel.

A francia légi forgalom vonalai nagyrészt nemzetközi. Leghosszabb vonalak a következők: Páris—Konstantinápoly (Strassburg, Prága, Budapest, Belgrád és Bukarest felett) 2600 km. és Páris—Varsó (Strassburgon és Prágán át) 1560 km. Legnagyobb a forgalma a Franciaország, Anglia, Belgium és Hollandia fővárosait összekötő vonalaknak, u. m. a Páris—londoni (375 km.) és a Páris—Brüsszel—amsterdami (600 km.) vonalaknak; e két vonal 1922. évi 1435, illetve 524 légtutjának szállítási teljesítménye a következő:

Vonal	Szállított személyek száma	Áruszállítás (t.-ban)	Postaszállítás (kg.-ban)
Páris—London	2.528	252.3	959
Páris—Brüsszel—Amsterdam	1.271	41.9	491

A Toulouse—Spanyolország—Casablanca-vonal (1845 km.) az északafrikai francia gyarmatokkal közvetíti a légi forgalmat; ez a vonal a két afrikai mellékvonallal (Casablanca—Oran 755 km. és Algir—Biskra 337 km.) együtt főleg a légi-posta forgalmát közvetíti; ezeken a vonalakon ötszörannyi levél szállított, mint az összes többi francia repülő postavonalakon. Ezeken a vonalakon az 1922. év levélszállítmánya 1.4 millió levél volt 34.000 kg. sullyal.

Franciaország 1919—1922. évi légi forgalmának főadatai a következők:

Év	A repülőforgalmi társaságok száma	A repülőgépek száma	A megtett légiutak száma	Megtett út 1000 km.-ekben	Szállított személyzete száma	Szállított árúk tonnákban	Postai küldemények kg.-ban
1919.	4	—	988	265.8	558	7.0	397
1920.	8	46	2.386	854.0	1.379	48.1	3.925
1921.	8	183	6.232	2.353.5	9.427	166.5	9.481
1922.	6	258	7.626	3.543.3	14.397	529.6	41.173

Th. L.

A vasutak üzemi költsége.

Az üzemi költség fogalma és megállapításának célja.

A tudományos irodalomban sokszor fölcserélik a vasutak önköltségét az üzemi költséggel, noha az utóbbi az előbbinek csak egyik része. A vasutak önköltsége ugyanis magában foglalja: a) a vasutakba befektetett tőke amortizációját, továbbá b) az *üzemi* költséget. Mi a következőkben az *üzemi költséggel* foglalkozunk, az önköltséggel csak annyiban, amennyiben az üzemi költség az önköltségnek egyik része.

Az üzemi költségnek a tarifára gyakorolt hatásával a tudományos vasuti irodalom gyakran foglalkozik. Az idők folyamán e tekintetben két szélsőséges felfogás nyilvánult meg. Vannak, akik a tarifa megállapításában az üzemi költséget tekintik az egyedül figyelembe vehető alapnak, mások szerint viszont ebből a szempontból ennek a költségnek nincs jelentősége. Az utóbbi felfogás szerint, az üzemi költség megállapítása, minthogy a különböző teljesítményekre pontosan ugy sem számítható ki, céltalan törekvés. Egyik felfogás sem helyes. Kétségtelen, hogy a tarifaképzés kizárólagos mértékének nem lehet az üzemi költséget venni, viszont azonban éppen a vasuti üzem gazdaságos vezetése érdekében egyetlenegy vasuti vállalatra sem lehet mellékes, hogy üzemi kiadásai miképpen oszlanak el legalább is a két fő forgalmi ágra: a személy- és áruforgalomra.

A tarifa megállapításának elemei, amint ismeretes, az önköltség, a szállításnak forgalmi értéke, a verseny és a közgazdasági megpolitikai befolyások. Az önköltség adja meg a tarifának alsó határát, a szállításnak forgalmi értéke alkotja a felső határt, úgy hogy a tarifa a másik két elem által befolyásolva, rendszeren ezen a két határon belül marad. A minimális tarifa megállapítása szempontjából tehát a minimális önköltség, illetőleg ennek integráns része a minimális üzemi költség a mértékadó.

A vasut forgalmának növekedésével nőnek a bevételek is, meg a kiadások is. A forgalomnövekedés nyilván csak abban az esetben előnyös a vasutra, ha a bevételek nagyobb mértékben növekednek, mint az üzemi költségek. Hogy tehát a forgalom növekedése ne vonja maga után a bevételek csökkenését, a tarifával nem szabad bizonyos minimum alá menni. A minimális tarifa különösen akkor fontos, ha azt kell megállapítani: vajjon bizonyos tervbe vett tarifamérséklés gazdasági szempontból a vasutra kedvező-e vagy nem. Ekkor ugyanis

meg kell vizsgálni, hogy a tarifamérséklés következtében várható forgalomnövekedés bevétele meghaladja-e azt a bevéteveszteséget, amelyet a már meglevő forgalomban a tarifamérséklés okoz.

Nyilvánvaló eszerint, hogy a vasuti üzem gazdaságos vezetése érdekében a *minimális üzemi költségnek* van nagy jelentősége, mert ennek ismerete hiányában a minimális tarifa meg nem állapítható. Eppen ezért vizsgálatainkban nem csupán az összes kiadási tételekből kiadódó u. n. teljes, hanem a *minimális* üzemi költséggel is foglalkozunk.

A m. kir. államvasutak üzemi költsége az összes forgalmi teljesítmények alapulvételével.

Ha a vasutaknak bizonyos időszakra vonatkozó összes *kiadásait* elosztjuk az ugyanezen időszak alatt végzett teljesítményegységek számával (tonnakm., utaskm., tengelykm., vonatkm. stb.), megkapjuk a teljesítményegységre vonatkoztatott *üzemi költséget*. A következőkben az *üzemi költség* kifejezést mindig teljesítményegységre vonatkoztatva értjük.

A nagy vasutak üzleti jelentései magukban foglalják az évenkénti teljesítményeket, valamint az évi kiadásokat is, úgy hogy az *összes forgalomra* az üzemi költség megállapítása egyszerű feladat.

A rendelkezésünkre álló üzleti jelentések, valamint a máv. igazgatósága B főosztálya által „az 1896. évi milléniumi kiállításon bemutatott grafikonok, térképek és táblázatok kéziratai” című munka alapján kiszámítottuk a m. kir. államvasutak és az általuk kezelt h. é. vasutak üzemi költségét az *árutonnakm.* teljesítményegységre 1867-től, tehát a máv. megalakulásától az 1917/8 költségvetési évig bezárólag.

Az I. sz. táblázat foglalja magában 1867-től 1917/8-ig évről-évre a máv. és az általuk kezelt h. é. vasutak átlagos üzemi hosszúságát, az összes kiadásokat, a teljesített árutonnakm.-ek számát, a forgalom sűrűségét (egy km. üzemi hosszúságra eső árutonnakm.-ek számát), az egy árutonnakm.-re eső üzemi költséget, továbbá az összes bevételeket, az egy árutonnakm.-re eső bevételt és a vasutba befektetett tőke jövedelmezőségét %-ban. Az I. sz. grafikonon van ábrázolva az árutonnakm.-re eső bevételnek az árutonnakm.-re eső üzemi költségnek és a jövedelmezőségnek évek szerinti változása.

Ugy a táblázatnak adataiból, mint a grafikonból világosan kitűnik, hogy az üzemi költség az évek folyamán hol nagyobbodik, hol kisebbedik s amint a grafikonból látható zezugos vonal szerint változik. Kérdés: van-e ezekben a változásokban törvényszerűség?

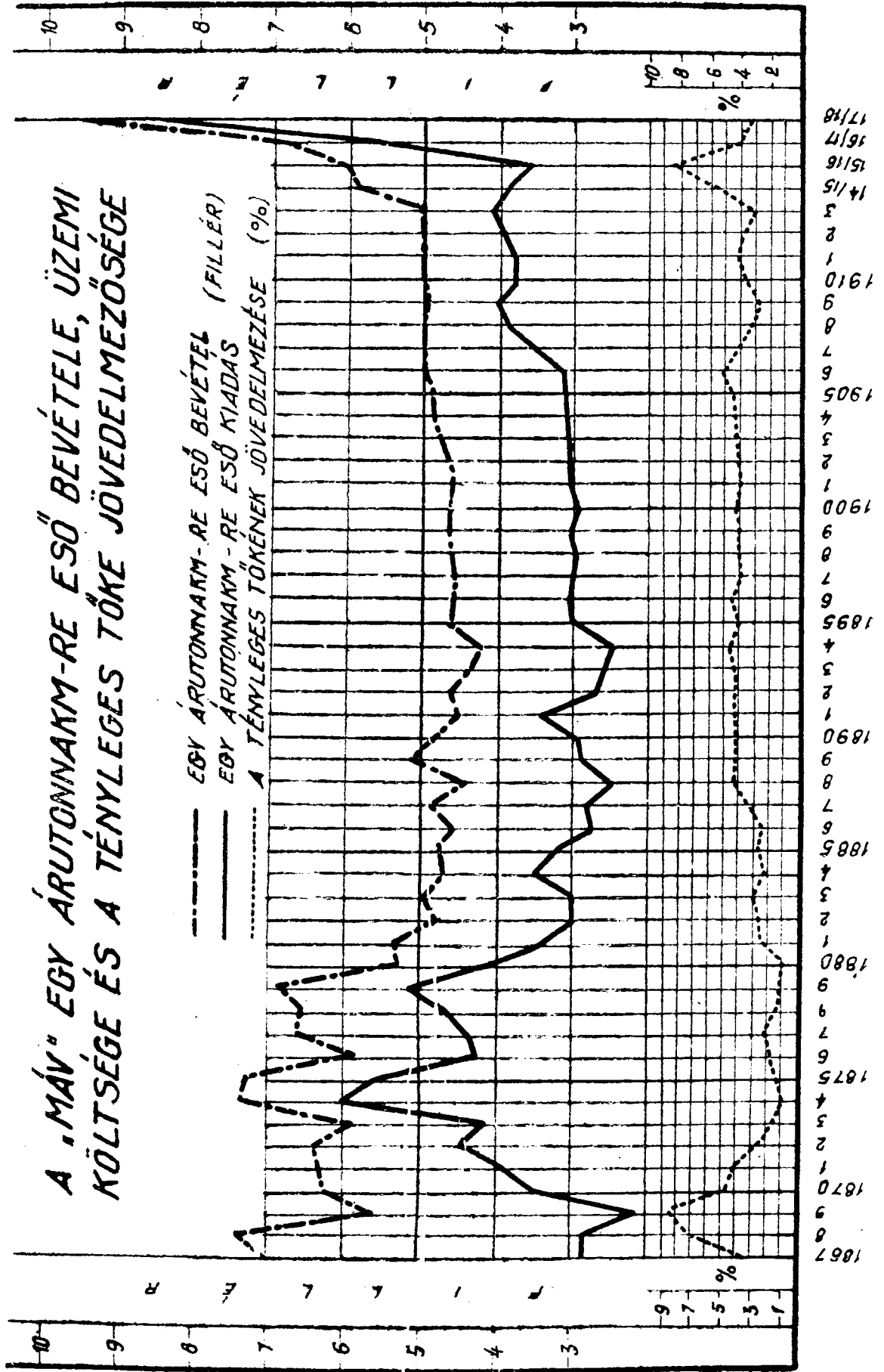
Az üzemi költség változása a forgalom intenzitásával kapcsolatban.

Természetes, hogy az üzemi költség a forgalom változásának függvénye. Ha a forgalom változásával kapcsolatban az üzemi költ-

1. sz. táblázat.

Év	Átlagos üzemi hosszúság (kilóméter)	A felmerült összes kiadások (ezer korona)	A teljesített összes árutónakilóméterek (ezer árutónakilóm.)	A forgalom súrlósége: 1 km. üzemi hosszúságra eső árutónak száma	Üzemi költség: egy árutónakilóméterre eső kiadás (fillér)	A felmerült összes bevételek (ezer korona)	Egy árutónakilóméterre eső bevétel (fillér)	Jövedelmezőség (%)
1867	85	343	12.182	143.200	2'81	863	7'08	3'55
1868	125	712	24.390	195.000	2'815	1.818	7'45	7'02
1869	125	911	42.462	339.000	2'14	2.370	5'58	4'98
1870	350	2.395	83.270	240.000	3'47	5.209	6'25	4'98
1871	434	4.801	124.377	280.000	3'86	7.796	6'27	4'32
1872	532	6.247	138.649	261.000	4'50	8.790	6'34	2'52
1873	727	8.196	195.421	265.000	4'19	11.372	5'82	1'68
1874	1008	9.562	155.156	156.000	6'15	11.405	7'34	1'02
1875	1072	0.445	169.052	157.500	5'58	12.287	7'27	1'52
1876	1073	9.922	233.794	217.000	4'25	13.577	5'81	1'92
1877	1075	9.570	218.191	203.000	4'38	14.549	6'66	2'29
1878	1701	14.370	307.234	190.000	4'68	20.221	6'57	1'31
1879	1954	16.235	315.119	161.300	5'150	21.418	6'80	1'20
1880	2011	17.809	432.685	214.600	4'125	22.714	5'27	1'09
1881	2645	23.473	698.360	264.000	3'365	37.174	5'32	2'46
1882	2756	25.958	866.107	314.000	3'000	40.684	4'70	2'62
1883	2921	28.789	930.503	318.700	3'092	45.854	4'92	3'03
1884	4080	10.878	1,114.678	273.205	3'563	54.320	4'74	2'31
1885	4380	45.662	1,412.054	322.387	3'234	67.436	4'77	2'96
1886	4519	40.360	1,470.194	325.336	2'742	68.316	4'64	2'63
1887	4824	40.560	1,437.301	297.950	2'82	70.896	4'93	3'67
1888	5238	43.897	1,778.761	339.588	2'47	79.888	4'48	4'47
1889	6056	48.359	1,685.356	278.295	2'928	86.798	5'14	4'39
1890	7413	58.329	1,947.627	262.731	2'992	94.214	4'83	4'57
1891	9478	79.788	2,309.357	243.655	3'452	105.038	4'55	4'46
1892	10068	85.389	3,187.871	316.634	2'678	147.444	4'62	4'50
1893	10199	94.983	3,705.957	363.365	2'563	162.452	4'38	4'77
1894	10419	100.116	4,037.357	387.499	2'48	170.648	4'225	4'92
1895	10943	116.044	3,867.308	353.405	3'003	179.070	4'63	4'24
1896	11802	123.429	4,090.053	346.556	3'016	186.468	4'56	4'81
1897	12646	124.883	4,156.125	337.651	3'004	189.456	4'56	4'01
1898	13364	128.605	4,309.012	322.434	2'988	199.228	4'625	4'27
1899	13807	130.360	4,319.131	312.822	3'100	201.530	4'67	4'22
1900	14160	136.799	4,623.983	326.552	2'960	215.000	4'65	4'62
1901	14565	142.754	4,701.595	322.801	3'039	215.088	4'575	4'15
1902	14716	144.461	4,751.630	322.888	3'040	222.027	4'670	4'33
1903	14918	149.659	4,892.669	327.970	3'060	230.664	4'720	4'44
1904	15142	152.102	4,959.634	327.541	3'070	241.244	4'87	4'62
1905	15339	165.905	5,330.652	347.522	3'113	257.442	4'82	4'70
1906	15702	179.581	5,672.979	361.290	3'17	284.234	5'02	5'30
1907	16129	220.044	6,129.832	380.050	3'59	306.712	5'00	4'40
1908	16372	245.745	6,302.170	384.935	3'895	317.701	5'04	3'34
1909	17079	271.456	6,760.282	395.824	4'02	334.963	4'96	2'92
1910	17544	277.784	7,389.773	421.213	3'76	370.960	5'025	4'01
1911	17892	311.301	8,220.275	459.437	3'788	412.618	5'02	4'50
1912	18194	346.042	8,875.743	487.839	3'90	447.800	5'04	4'28
1913	18639	379.399	9,086.128	487.479	4'176	459.284	5'06	3'34
1914/15	18943	313.971	8,027.227	423.755	3'91	474.396	5'90	5'59
1915/16	19089	402.430	11,242.233	588.937	3'58	679.043	6'03	9'67
1916/17	19106	519.994	9,389.672	491.451	5'534	650.487	6'925	4'38
1917/18	19114	773.581	9,439.617	493.858	8'20	880.014	9'35	3'42

1. sz. grafikon



ség változásának törvényét akarjuk megállapítani, figyelembe kell vennünk, hogy a vasutak kiadásai (K) két részből állnak. Az egyik rész a forgalom terjedelmétől független s bizonyos meghatározott forgalomhatáron belül állandónak tekinthető (C), a másik rész a forgalommal változik.

Eszerint

$$K = C + F q \dots 1.$$

Ebben a formulában F a teljesítmény egységeinek száma, q pedig az a forgalommal változó üzemi költség, amely a teljesítményegységre esik. Ez a formula azt mondja, hogy ha nincs is forgalom, azaz $F = 0$, a vasutnak akkor is van kiadása, amint ez valóban úgy is van.

A teljesítményegységre vonatkoztatott üzemi kiadás, azaz az üzemi költség:

$$k = \frac{K}{F} = \frac{C}{F} + q \dots \dots 2.$$

Ha a forgalom, tehát a teljesítményegységek száma növekedik, akkor a teljesítményegységre a kiadás állandó részéből kevesebb jut, minthogy az osztó nagyobbodik. A változó kiadás viszont a forgalom növekedésével arányosan nő s így a teljesítményegységre eső része, minthogy a számláló és nevező arányosan növekedik, állandó marad. Az eredmény tehát az, hogy a forgalom növekedésével a teljesítményegységre eső üzemi költség a tömegkihasználás törvényének megfelelően csökken, azaz a nagyforgalmu vasut olcsóbban dolgozik, mint a kisforgalmu.

Legyen a vasutnak olyan állapotában, amikor még valóságos igénybevétele messze van a teljesítőképesség határától, pl. egy milliárd bruttotonnakm. teljesítmény szállítási költsége a , még pedig akként, hogy ennek 58%-a a forgalmi teljesítményektől független, 42%-a pedig a forgalmi teljesítményektől függő: akkor, ha évek múltán a teljesítmény pl. 17 milliárd bruttotonnakm.-re növekszik, az üzemi kiadás korántsem nő $17a$ -ra, hanem a teljesítménytől független üzemi kiadás marad $0.58a$, a forgalmi teljesítménytől függő üzemi kiadás $17 \times 0.42a = 7.14a$ lesz, tehát 17 milliárd bruttotonnakm.-re az üzemi kiadás: $0.58a + 7.14a = 7.72a$.

A teljesítményegységre, azaz egy bruttotonnakm.-re vonatkoztatott üzemi költség eszerint az előbbi esetben

$$\alpha = \frac{a}{1,000,000}, \text{ az utóbbi esetben } \beta = \frac{7.72a}{17,000,000} = 0.46 \alpha, \text{ tehát}$$

a felénél kevesebbre száll alá.

A m. kir. államvasutaknak 1879. évi teljesítménye megközelítette az egy milliárd bruttotonnakm-t (956,684.188). A kiadások 17,307.556 K-át tettek ki, az egy bruttotonnakm.-re eső üzemi költség $\alpha = 1.81$ fillér. Huszonkét esztendővel később, 1901-ben a máv. és az általuk kezelt h. é. vasutak teljesítménye közel 17 milliárd bruttotonnakm.-re (16.926,655.200) növekedett. Ugyanebben az évben a ki-

adás 142.754.014 K, azaz az egy bruttotonnakm.-re eső üzemi költség $\beta = 0.84$ fillér a 22 esztendő előtti α -nak 0.46-od részére szállt alá.

A 2. formula szerint az üzemi költség végtelen nagy, ha $F = 0$, viszont ha $F = \infty$, az üzemi költség egyenlő η -vel. Közben ha F növekedik, k kisebbedik.

Ha F -nek és k -nak összetartozó értékeit egy koordináta rendszerben mint abszcisszákat és ordinátákat felrakjuk, akkor az üzemi költség változását olyan hyperbola ábrázolja, amelynek egyik asszimptotája függőleges és összeesik az ordináták tengelyével, másik asszimptotája vízszintes és η magasságban van az abszcisszákat tengelye fölött.

Eszerint, hogy ha az évek növekedésével a teljesítményegységek száma szaporodik, *ceteris paribus* az üzemi költség a most említett törvény értelmében csökken. Az I. sz. grafikomból azonban kitűnik, hogy az üzemi költség változásának vonala zezzugos, annak ellenére, hogy a teljesítményegységek száma általában évről-évre nőtt. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy a vonalhálózat sem maradt változatlan; az üzemi hosszúság is növekedett.

Az üzemi hosszúság változásának hatását kiküszöböljük, ha a teljesítményeket egy km. üzemi, illetőleg vágányhosszúságra vonatkoztatjuk, tehát a teljesítményegységek számát elosztjuk az üzemi, illetőleg vágány-hosszúsággal. Az egy km. üzemi, illetőleg vágány-hosszúságra vonatkoztatott teljesítményt, nevezzük a forgalom sűrűségének vagy *Nördling* szerint a forgalom átlagos cirkulációjának.*)

A máv-on a forgalom sűrűségének változása, amint az I. táblázatból kitűnik, a XIX-ik században, 1867—1900 között korántsem változik egyenletesen. Eleinte igen nagy ingadozások vannak. Igen nagy a forgalom sűrűsége 1869-ben (339.000 t), az 1867., 1874., 1875-iki sűrűségnek több mint kétszerese. Olyan nagy, hogy csak 1888-ban érjük el ezt a forgalmi sűrűséget. Természetes tehát, hogy mind a két esztendőben, 1869-ben és 1888-ban az üzemi költség kiesiny.

*) A forgalom sűrűségét általában az üzemi hosszúság egységére, azaz egy km. üzemi hosszúságra szokták vonatkoztatni. Nyilvánvaló azonban, hogy ilyen módon nem mindig lehet összehasonlításra alkalmas értékeket megállapítani. Az üzemi hosszúság ugyanis nem ad felvilágosítást arról, hogy a vonalhálózatnak milyen nagy a két- vagy több vágányu része. A vasúti tudományos irodalomban ennek ellenére gyakran találkozunk olyan rendszeren terjedelmes tanulmányokkal, amelyekben a vasutak bevételeit, kiadásait, forgalmi teljesítményeit stb. az üzemi hosszúság egységére vonatkoztatva hasonlítják össze. Kétségtelen, hogy az ilyen összehasonlításunk nem sok értéke van.

Mint hogy a máv.-nak első éveiről nem állottak rendelkezésünkre olyan adatok, amelyekből a hálózat vágánykm. hosszát meg lehetett volna állapítani, kényszerítve voltunk a forgalom sűrűségét az üzemi hosszúság egységére vonatkoztatni. Céljainkra azonban az ily módon való összehasonlítás is megfelelő. A máv.-nak az első esztendeiben ugyanis nem volt kétvágányu vonala. Mindenesetre helyesebb volna, ha már a vasutak úgy készítenék statisztikájukat, hogy abban az üzemi hosszúság egységére vonatkozó értékek mellett az egy vágánykm.-re vonatkozókat is felsorolnák.

A múlt század kilencvenes éveiben legnagyobb a forgalom sűrűsége 1894-ben (387.499 t). olyan nagy, hogy ezt az értéket csak 1909-ben érjük el. Ugyanekkor az üzemi költség megfelelően kicsiny. Egyenletesen és folytonosan nő a forgalom sűrűsége a XX-ik században 1901-től 1913-ig bezárólag, itt tehát fokozatosan kellene csökkenni az üzemi költségnek.

Az I. grafikonon a változás vonala ezzel szemben azt mutatja, hogy az üzemi költség pár esztendőn át (1906-ig) közel állandó, majd növekedik.

Nyilvánvaló, hogy az üzemi költség a forgalom sűrűségének növekedésével kapcsolatban az elméleti vonalnak megfelelően megint csak *ceteris paribus* csökkenne, akkor ugyanis, ha az évek folyamán egyrészt a fizetésekben, munkabérekben és az üzemi anyagok áraiban nem történék változás, másrészt ha a vasut berendezéseit a folyton fokozódó forgalom nem venné igénybe a teljesítőképesség határán túl.

Az üzemi költségre különösen kedvezőtlen hatással van, ha a vasut teljesítőképessége meg nem felelő. A vasuti forgalom sűrűsége az esztendő folyamán sem állandó, hanem a különböző évszakok szerint változik. Nálunk legnagyobb a forgalom ősszel. Ha a vasuthálózat teljesítőképessége a maximális forgalomnak megfelelő, ez a nagy forgalom a tömegkihasználás törvényének megfelelően, amint bebizonyítottuk, teljesítményegységenként kis üzemi költséggel bonyolítható le. Ha azonban a teljesítőképesség meg nem felelő, az igen nagy forgalom nem előnyös a vasutra, mert az nem az üzemi költség csökkentését vonja maga után, hanem ellenkezőleg az üzemi költség nagymértékű növekedését. A teljesítőképességhez viszonyítva túl nagy forgalom idejében ugyanis *torlódások* keletkeznek. Ilyenkor olyan állomásokon kénytelenek vonatokat összeállítani, amelyek erre nincsenek berendezve. A lokomotivok, a vonatszemélyzet nincsenek folytonosan hasznos munkára kihasználva, ácsorgással töltik el a drága időt. Az üzemi költségek ilyen módon nyilván nagyobb mértékben növekednek.

Ezen megfontolások alapján tehát az üzemi költség csökkenése a forgalom sűrűségének növekedésével kapcsolatban, egyébként *ceteris paribus*, csak a vasut teljesítőképességének határáig tart, azaz addig, amíg a forgalom sűrűsége olyan nagy nem lesz, hogy annál nagyobbat meglevő berendezéseivel a vasut már gazdaságosan lebonyolítani nem képes. Ekkor a vasut, ha feladatának meg akar felelni, kénytelen teljesítőképességét újabb berendezésekkel, építkezésekkel fokozni és pedig olyan mértékben, hogy az ne csupán a momentán szükségleteket elégítse ki, hanem kellő előrelátással a jövőre a forgalom nagyobb mértékű akadálytalan fokozását tegye lehetővé. Ilyesmódon a vasut a kezdeti állapothoz hasonló körülmények közé kerül; a forgalom sűrűségének növekedésével a teljesítményegységre az üzemi költség kisebbedik.

Azt a körülményt, hogy a mávnak a teljesítmény egységére vo-

natkozottatott üzemi költsége a forgalom sűrűségének növekedése ellenére 1901-től 1906-ig nem esökken, sőt hogy 1907-ben nagymértékű emelkedést mutat, az üzemi anyagok fokozódó drágulásán kívül elsősorban az magyarázza meg, hogy teljesítőképesége már nem volt megfelelő.

Ismeretes, hogy az őszi nagy forgalom idején, különösen Budapest körül, milyen nagymértékű torlódások voltak. 1907-ben ezeknek csökkentésére u. n. *vésmunkákat* kellett végrehajtani, majd 1908-ban megkezdték a nagy beruházási program végrehajtását. A teljesítőképeséget javító ezeknek a beruházásoknak jótékony hatása, annak ellenére, hogy a szolgálati pragmatika megalkotásával erre az időszakra esik az illetményeknek a felemelése is, 1910-ben az üzemi költség csökkenésében mutatkozik. Amíg ugyanis az árutonnakm.-re eső üzemi költség 1909-ben 4.02 fillér, 1910-ben 3.76 fillérré esik vissza. 1911-től kezdve a fokozódó drágulással kapcsolatban az üzemi költség 1913-ig ismét emelkedik. Ezután kisebb mértékű esés mutatkozik 1915/16-ig. Ekkor van ugyanis az eddig elért maximális forgalmi sűrűség (588.937 t.). Innen kezdve az üzemi költség folytonosan nő és ennek a legutóbbi években rendkívül nagymértékű növekedése természetszerű következménye a világháborúval s annak következményeivel járó óriási mértékű drágulásnak.

A személy- és áruforgalom üzemi költsége.

Ha a vasut egynemű szállitmányokat továbbit, a teljesítményegység üzemi költségét igen egyszerű kiszámítani. Csupán szénszállításra szolgáló vasutnál egy árutonnakm., csupán személyszállító vasutnál egy utaskm. teljesítményre eső üzemi költséget pontosan lehet megállapítani.

Személy- és áruforgalomra berendezett vasutak üzemi költségeinek a személy- és áruforgalomra külön-külön megállapítása azonban korántsem egyszerű feladat. A nehézség abban van, hogy nem ismerjük különkülön a személy- és áruforgalom kiadásait. A bevételeknek a személy- és áruforgalomra való szétválasztása már a bevételek megfelelő könyvelése által megtörténik. De nem úgy van ez a kiadásoknál. A nagy vasutak utasokat és árukat szállítanak különböző sebességű vonatokkal. A személy- és tehervonatok a nyílt vonalon ugyanazokon a vágányokon közlekednek. A közbenső állomások legnagyobb részében ugyanazok az állomási alkalmazottak fogadják és menesztik a személy-, valamint a tehervonatokat. A vasuti üzem részleteibe behatolva alaposan kell tehát a vasutaknak különböző címeken vezetett kiadásait megvizsgálni, hogy megtaláljuk azokat a kulcsokat, amelyek szerint a kiadásokat a személy- és áruforgalomra szét lehet osztani. Ha a vasutak kiadásait öt nagy csoportba vonjuk össze és pedig 1. az általános igazgatás, 2. a pályafelügyelet és pálya jókarbantartás, 3. a forgalmi és kereskedelmi szolgálat, 4. a vontatási és műhelyi szolgálat kiadásai és 5. az egyéb kiadások csoportjába,

ezekből a csoportokból csupán a 4. alatti költségek oszthatók el elegendő pontossággal a személy- és áruforgalomra.

A vasuti tudományos irodalomban a kiadásoknak a személy- és áruforgalomra való elosztásával többen foglalkoztak. Így *Launhardt* „Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen“ című tanulmányában*) annak a tapasztalati ténynek alapján, hogy a különböző vasutigazgatóságokban a teljesítményegységre eső költség annál kisebb, minél inkább túlnyomó az áruforgalom, két csoport igazgatóság üzemi eredményei alapján két egyenletet állít föl, amelyből a két ismeretlen, nevezetesen a személy- és a tehervonati teljesítményegység költsége kiszámítható. *Hill* „Die Kosten eines Personen- und eines Güter-Tonnen-kilometers“ című tanulmányában**) megpróbálta közvetlenül a forgalom sűrűségéből megállapítani az üzemi költségeknek az utas- és árutonnakm.-ekre való szétosztását. Dr. Ing. *Kurt Tecklenburg* „Personen- und Güterverkehr. Selbstkosten und Ertrag“ című igen érdekes tanulmányában***) oly módon keresi a megoldást, hogy megkísérli azokat a határokat megállapítani, amelyek között a személy- és áruforgalom üzemi költségeinek kölcsönös viszonya bizonyos valószínűséggel mozog. *Tecklenburg* azonban nem utas- és árutonnakm. teljesítményegységekkel számít, hanem egy személykocsitengelykm.-t (*sz.*), illetőleg egy teherkocsitengelykm.-t (*t.*) vesz teljesítményegységnek. Az előbbinek költsége kétségenkívül nagyobb. *Tecklenburg* alsó határként

$$\frac{sz}{t} = 1.2, \text{ felső határként pedig } \frac{sz}{t} = 1.5 \text{ értéket vesz föl.}$$

Ujabbán Professzor dr. Ing. *Helm* foglalkozott ezzel a kérdéssel „Über die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und die durch Vereinheitlichung der Verwaltung der Eisenbahnen zu erzielenden Ersparnisse“ című tanulmányában.****) *Helm* szintén a $K = C + F \varphi$ egyenletből indul ki, amelyben K és F a vasuti teljesítményi statisztikából ismert, C és φ az ismeretlen. Ezeknek az ismeretleneknek analitikai úton való megállapítására két egyenlet szükséges, amelyek felállítására két vasutvállalat eredményeit használja föl.

Ezekkel az inkább theoretikus alapon való üzemi költség-számításokkal ellentétben a *württembergi* államvasutak „Über die Kosten der Personenbeförderung auf den württembergischen Staatsbahnen im Etatsjahr 1899“ e. emlékiratukban*****) az üzem részleteibe behatolva a személyforgalom önköltségeit állapították meg az 1899. esztendőre. A személytarifa reformjának tárgyalásakor ugyanis az országgyűlés

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1890.

**) Beiblatt zu Nr.-25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1892.

***) Archiv für Eisenbahnwesen 1915. I. 253. o.

****) Verkerstechnische Woche 1916. Nr. 46/48.

*****) Württembergische Kammer der Abgeordneten. Beilage 132 vom 28. April 1902. 173. o. és Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1902. 1391. oldal.

a személyforgalom önköltségeiről tájékozódást kívánt. A számítás oly módon történt, hogy *átlagos* gyors-, személy- és tehervonatoknak haszonkm.-re eső *vontatási* költségét állapították meg. Azután ezekre az *átlagvonatokra* a felépitmény jókarbantartására fordított kiadások háromnegyedrészt a teljesített tonnák.-ek és a sebesség négyzetének arányában osztották szét. Föltevésük ugyanis az volt, hogy a vasuti felépitmény elhasználódása háromnegyed részben a rajta átmenő vonatoktól, egynegyed részben pedig az időjárástól származik.

Az egyes vonatonemekre a többi kiadásokat az előbbieken megállapított költségek arányában osztották szét. A szász kir. államvasutak hasonló alapon 1901. évre végeztek részletes számításokat. *) Legújabbán dr. *Ahlberg* és dr. *Normann* „Die Betriebskosten der Eisenbahnen und ihre Bedeutung für die Tarifbildung“ című tanulmányukban **) a svéd államvasutak 1910. évi üzemi költségeit állapították meg. A számítás, tekintve, hogy a svéd vasuti statisztika kimerítőbb, még részletesebb, mint a württembergi vagy a szász államvasutaké.

A minimális üzemi költségek.

Már fentebb megállapítottuk, hogy a vasuti üzem gazdaságos vezetése szempontjából a minimális üzemi költségnek nagy a jelentősége, minthogy a tarifamérséklés szélső határára ez a mértékadó. A minimális üzemi költséget a következő megfontolások alapján számítjuk ki. A *teljes üzemi költség* megállapításakor a *vasut összes kiadásait* kell figyelembe venni, a *minimális üzemi költség* számításakor a kiadásoknak csak *egy részét*.

A *minimális üzemi költség* számításakor tulajdonképpen egy *szükségleti vonat költségeit* kell megállapítani. A szükségleti vonat elnevezését, amint *Colson* és *Marlio* az 1910. évi nemzetközi vasuti kongresszushoz intézett jelentésükben ***) helyesen állapítják meg, az okolja meg, hogy olyan vonatra gondolunk, amely a vasuthálózaton már menetrend szerint közlekedő vonatokon felül közlekedik anélkül, hogy az üzemi organizáció változását vonná maga után. A szükségleti vonat közlekedése nem teszi szükségessé a vasuton új berendezések létesítését s nem növeli az összes cimeken fölmerülő költségeket. A vasutak kiadásainak egyik része, amint fentebb kifejtettük, a forgalom terjedelmétől független, a másik része pedig a forgalom függvénye. Így pl. gőzüzemű vasutakon a tüzelőanyag fogyasztása annál nagyobb, minél több vonatot járatunk. A tüzelőanyag költségei tehát a forgalom intenzitásától függenek. Vannak azonban más cimeken felmerülő költségek, amelyek,

*) Die Selbstkosten des Personenverkehrs bei den königl. sächsischen Staatseisenbahnen. Zeit. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1904. 38. sz.

**) Archiv für Eisenbahnwesen 1916: 869 o., 1917: 43.288, 494. o. és 1919: 541 és 829. o.

***) Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongress-Verbandes (Deutsche Ausgabe) 1910. Juni, 2885. o.

mint pl. az alépitmény jókarbantartásának költségei, ugyszólván teljesen függetlenek a forgalom nagyságától, illetőleg a forgalom fokozásával oly csekély mértékben nőnek, hogy állandóknak tekinthetők. Nem nagy mértékű forgalomnövekedés esetén többletkiadás nem merül föl továbbá sem a központi, sem a külszolgálati igazgatásban.

Ha tehát arról van szó, hogy pl. a forgalom növekedése egy új vonat közlekedését vonja maga után, akkor ennek a vonatnak költségét nem terhelik ezek az állandó természetű költségek. A minimális üzemi költség számításakor eszerint a forgalommal *változó* kiadásokat kell figyelembe venni. A *változó* kiadásokat elosztva a teljesített árutonnakm.-ekkel, kapjuk egy *árutonnakm. minimális költségét*, tehát amint *Nördling* helyesen állapítja meg*), azt az összeget, amellyel a vasut kevesebbet adott volna ki, ha egy árutonnakm.-rel kevesebbet teljesített volna és viszont amellyel a vasut többet adott volna ki, ha egy km.-re egy tonnával többet szállított volna. Egy tonnakm. többletköltsége nyilván mindig kevesebb, mint a tonnakm.-ek átlagos teljes költsége. Az így megállapított minimális üzemi költség, illetőleg az ezen az alapon kiszámított minimális önköltség adja a tarifamérséklésnek alsó határát, tehát ez az alapja a versenytarifa képzésnek.

Az a kérdés már most, mely kiadások állandó természetűek s melyek a változók, tehát olyanok, amelyek egy vagy néhány vonat közlekedése esetén szükségszerűen fölmerülnek. A máv. számlázási mintáját véve alapul, kétségtelen, hogy ilyen kismértékű többletforgalom nem okoz több kiadást az igazgatási szolgálatban (III. cím), a pálya jókarbantartási vonalszolgálatban (IV.), a pályafelügveletben (V.), a biztonsági eszközök, berendezések stb. jókarbantartásában (VI.), az alépitmény jókarbantartásában (VII.), a magas építmények jókarbantartásában (IX.), a fa telítésben (X.), a táviró- és egyéb villamosberendezések és vezetékek jókarbantartásában (XI.), a műhelyi szolgálat (XVIII.), a vegyszertári laboratórium (XX.) és az anyagszertári szolgálat (XXI.), személyi, dologi, üzemi és jókarbantartási költségeiben és nem okoz többletet a vasutvonalak és pályaudvarok üzemviteléért és használatáért fizetendő összegekben (XXII.), valamint a tulajdonképpen nem vasutüzemi és rendkívüli kiadásokban (XXIII.). Az ezeken a címeken fölmerülő kiadások eszerint az *állandó* természetű költségekhez tartoznak.

Ellenben bármily csekély mértékű forgalomtöbblet kiadást okoz: a felépitmény jókarbantartásában (VIII. cím), az állomási szolgálatnál, az árumozdítások és a raktárakban fölmerülő költségekben (XII 11.), a kocsik tisztításával, fertőtlenítésével, megvizsgálásával és tolatásával járó költségekben (XII 13.), a vonatkiséreti szolgálatnál a kilométer- és órapénzekben (XIII 5.), a vonatok megvilágításával és fűtésével járó kiadásokban (XIII 11.), az olajgáz és villamosvilágítási költségekben (XIV. és XV.), a vontatási szolgálatnál a vontatási személyzet kilométer- és órapénzében (XVI 5.), a lokomotivok fűtésében, kenésében, világításá-

*) Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstrassen-Frage in Frankreich, Preussen und Oesterreich von Wilhelm v. Nördling. Wien 1885.

ban, a tüzelőanyagoknak a tenderekre való felrakásában (XVI 11.), a vízemelési és a vizállomási berendezések jókarbantartásával járó költségekben (XVI 12.), a kocsik kenésében (XVI 13.), a forgalmi eszközök jókarbantartása címén a lokomotivok és tenderek jókarbantartásában (XIX 1.), a személy-, poggyász- és posta-, valamint teherkocsik jókarbantartásában (XIX 2a—c).*) Az ezeken a címeken fölmerülő kiadások adják a fentebbiekben *változónak* nevezett kiadásokat. Meg kell azonban e helyen jegyezni, hogy az állomási (XII. cím), a vonatkiséreti (XIII.) és a vontatási szolgálat (XVI.) itt fel nem sorolt rovatain fölmerült kiadások a forgalomtól függetlenek, tehát szintén az állandó természetű kiadásokhoz tartoznak.

Ismerve a felsorolt címeken, illetőleg rovatokon a *változó* kiadásokat, az a kérdés, miképpen osztjuk el azokat a különböző vonatnevekre (gyors-, személy-, vegyes-, katona-, teher- és önkezelési vonatokra).

Az elosztás alapjául szolgáló kulcsok azok a *teljesítmények*, amelyek az illető kiadások nagvságára befolyással vannak s emellett nyilvánvaló, hogy bizonyos kiadásokra a vonatok sebességének is van befolyása.

A sebesség hatása a felépítmény jókarbantartási költségeire.

A vágánvnak kétségtelenül annál nagvobb az igénybevétele és annál többbe kerül a jókarbantartása, minél több tengely halad rajta keresztül. A felépítményi munkadijak címén fölmerült kiadásokat e szerint megokolt a különböző vonatok végezte kocsitengelykm.-ek arányában elosztani. De figyelembe kell venni a különböző vonatok sebességét is.

A württembergi és a szász államvasutak, amint említettük, a felépítmény jókarbantartási költségének háromnegyedrészt a különböző átlagvonatokra a teljesített tonnák-m.-ek és a sebességek négyzetének arányában osztották szét. Dr. Ing. R. Esch értékes tanulmányában**) azt vitatja, hogy a felépítmény jókarbantartási költségeinek elosztásakor a vonatok különböző sebességét egyáltalán nem kell tekintetbe venni. Gondolatmenete az, hogy a sebesség növekedése a felépítmény alkotó részeinek kopását fokozza, minthogy ugy a lokomotiv dinamikus hatásai fokozódnak, mint a vonat kigvzó mozgása s vele együtt a kereknek oldalnyomása is nagvobbodik. Másrészről azonban a fékezésnek lényeges hatása van a kopásra azért, hogy a kerék talpát deformálja és a nem sík felületű keréktalpak a sínekre a statikai súlznál jóval nagvobb (2.4—3.2-szeres) nyomást gyakorolnak. Éppen ezért a lassan haladó vo-

*) Feltűnhetik, hogy a felsorolásból hiányzik a XVII. cím. A máv. számlázási mintájában a XVII. cím alatt a komp átkelési szolgálattal járó kiadások voltak összefoglalva. Ezen a címen a gombos-erdődi vasuti Dunahíd 1911 november 8-án történt megnyitása óta nyilván nem merült fel kiadás.

**) Über den Einfluss der Geschwindigkeiten der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen. Jena 1911.

natok, amelyek sokszor megállnak s így többször fékeznek és különösen a nehéz tehervonatok, amelyeket esésben is fékezni kell, a felépítménynek szintén nagyobb kopását idézik elő. *Esch* ezek alapján arra a következtetésre jut, hogy a felépítmény jókarbantartása szempontjából nincs különbség a nagysebességű személy- és a kis sebességű nehéz tehervonatok között s ennél fogva a költségek függetlenek a sebességtől.

*Tecklenburg**) a pálya jókarbantartási költségeit a teljesített kocsitengelykm.-ek arányában osztja el azzal a megokolással, hogy a tehervonatok nagyobb keréknyomása okozta többletet ellensúlyozza a személyvonatok nagyobb sebessége. Nem veszi azonban figyelembe sem *Esch*, sem *Tecklenburg*, hogy a fokozódó forgalom mind nehezebb és hosszabb lokomotivok meg kocsik járatását teszi szükségessé. Hogy ezek a járóművek főképpen nagy sebesség esetén forgalombiztosan közlekedhessenek, a pályát, különösen az ivekben az eddiginél gondosabban kell jókarban tartani.

A sebesség növelése régi pályákon éppen az ivék jókarbantartása tekintetében állítja nehéz feladat elé a mérnököt. Gyakran 90 km/óra sebességgel járunk 400 m. sugarú ellenivekben (Budapest—Komárom) igen magas sulypontú lokomotivok továbbította vonatokkal. Ilyen helyeken a sebesség fokozását a pálya jobb karbahozatalával kell ellensúlyozni. Az ilyen vonalakon, hogy a járóművek mozgása lehetőleg enyhén, folytonosan és egyenletesen történjék, a vágányból s különösen az ivekből minden szabálytalanságot ki kell küszöbölni. A budapest—komáromi vonalon az oldalt kopott sineket azért kellett kicserélni, mert a sinfej oldalkopásának mértéke az illesztéseknél mintegy 5 mm.-rel kisebb volt, mint a sinek közbenső részében és attól lehetett tartani, hogy ez a körülmény a lokomotivok tapasztalt oldalirányú mozgását veszélyesen növeli, noha az ivék különben helyesen voltak kiirányítva. Ha ugyanis a pálya ivének fekvése nem szabályos, a nagy sebesség következtében a járóművek vezető kerekeinek a külső sinszálhoz való szabálytalan ütődései által a dinamikus hatások nagymértékben fokozódnak és az oldalirányú erők ellenében különben is érzékeny felépítményre károsan hatnak, tehát végeredményében a forgalom biztosságát veszélyeztetik.

Érthető ennél fogva a vontatási mérnököknek az a kívánsága, hogy a nagysebességű vonalakon a pálya ivéi még az egy-egy járómű hosszúságának megfelelő részleteiben is kifogástalanok legyenek, annál is inkább, mert a helyes kitűzés alapján szabályozott iv tartósabban megmarad helyzetében.

Dr. *Ahlberg* és dr. *Normann* hivatkozott tanulmányukban szintén kiemelik, hogy a vágány kiigazításával járó költségek a vonatsebességgel nőnek. Kis sebességnél nem okoz üzemi zavart, ha bizonyos egyenetlenség marad a vágányban, nagysebességű vonatoknál azonban igen.

1901-ben a berlin—zossen vasuton nagysebességű próbamenetek alkalmával történt megfigyelések és a vonatkozó theoretikus vizsgálatok

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1915. II. 278. o.

is azt mutatták, hogy a felépítmény besülyedései, tehát a vertikális irányú mozgások, a sebesség fokozásával nem növekednek. Ezzel szemben azonban kétségbe nem vonható, hogy a sinkapcsoló szereket igénybe vevő horizontális erők és a sinvándorlást előidéző erők, valamint az ezek okozta mozgások a sebességgel nőnek.

Mindezeknek figyelembevételével nyilvánvaló, hogy a felépítmény jókarbantartási költsége a sebességgel legalább is egyenes arányban nő. Ilyen megfontolások alapján részünkről az üzemi költség számításakor sem a württembergi, sem a szász államvasutak módszerét, mely a különböző vonatok sebességének négyzeteivel számít, sem *Esch*, illetőleg *Tecklenburg* álláspontját, amely szerint a különböző vonatok sebességét nem kell tekintetbe venni, nem fogadtuk el. Ellenben az előbbieken kifejtett megokolás alapján helyesnek tartjuk azt az eljárást, amely a felépítmény jókarbantartási költségeinek a különböző vonatonemekre való elosztásában a sebességet egyenes arányban veszi tekintetbe. Tudomásunk szerint ezt az eljárást alkalmazzák a m. kir. államvasutak is üzemi költségeik számításakor, amely eljárást nálunk *Szarvassy* György államvasuti igazgatóhelyettes honosított meg.*)

A felépítményi munkadíjaknak a különböző vonatonemekre való elosztásában ilyes módon a kocsitengelykm. helyett a *Szarvassy* és a máv. használta kifejezést elfogadva, a *sebességi kocsitengelykm.* (kocsitengelykm. megszorozva a sebességgel) osztókulcs vendő.

A különböző vonatok átlagos sebessége.

Szarvassy a máv. 1901. évi üzemi kiadásainak számításakor a menetrendek alapján az átlagos sebességet gyorsvonatoknál 55 km/óra, személyvonatoknál 38 km/óra és tehervonatoknál 27 km/óra vette föl. Minthogy azonban ezek a sebességek az idők folyamán változhattak, az 1914. évi menetrend alapján kiszámítottuk ezeket az értékeket s azt találtuk, hogy a gyorsvonatok átlagos sebessége 50.5 km/óra, a személyvonatoké 34.4 km/óra és a tehervonatoké 24.8 km/óra**) Ezek az értékek nem egyeznek *Szarvassy* adataival, de a viszonyszámok alig változtak. Ha a tehervonat sebessége 1, *Szarvassy* adatai szerint a személyvonaté 1.4-szer, a gyorsvonaté 2.04-szer akkora.

Az 1914. évi értékek szerint ha a tehervonat sebessége 1, a sze-

*) A vasuti statisztika alapelemei (közlekedési szakkönyvtár 1909) 60. o.

**) Ezeket az értékeket 1916-ban a kir. József-műegyetemen a vezetésen alatt álló közlekedési szemináriumban számítottuk ki. A számított sebességek a vonalon való közlekedés sebességének átlagos értékei. Az összes menettartamból a tartózkodásokat ugyanis levontuk s az így nyert időtartamot vettük a számítás alapjául. Minden vonalon a menetrend grafikon alapján az ugyanazon nemű vonatok közül az átlagos sebességű vonatot vettük föl. Az ennek a vonatnak adataiból kiszámított átlagos sebességet szoroztuk az illető vonal hosszával. A különböző vonalakra ilyen módon nyert szorzatok összegét elosztottuk az illető vonalak hosszainak összegével és ez a hányados adta meg az illető vonatfajtának az egész vonalhálózatra vonatkozó átlagos sebességét.

mélyvonaté 1.39-szer, a gyorsvonaté pedig 2.03-szor akkora. Ilyen körülmények között a tehervonatok kocsitengelykm. teljesítményét 1-gyel, a személyvonatokét 1.4-del, a gyorsvonatokét pedig 2-vel szorozva, osztottuk el a felépítményi munkadíjakat a különböző vonatnemekre.

A württembergi államvasutak az 1899. évre vonatkozó üzemi költség számításakor a gyors-, személy- és tehervonatok sebességét 70, 50 és 35 km/óraban vették föl. A felépítmény jókarbantartására fordított kiadások háromnegyedrészt, amint említettük, a sebesség négyzetének arányában osztották szét. A sebességnégyzetek ugy aránylanak egymáshoz, mint 4:2:1-hez. Egyenes arányban a viszonyszámok 2:1.42:1-hez.

Esch hivatkozott művében a porosz-hesszeni államvasutak 1906. évi üzemi költségeinek számításakor a gyors-, személy- és tehervonatok alapsebességét 80 km/óra, 60 km/óra és 35 km/óraban veszi föl. A viszonyszám 2.28:1.7:1.0-hoz. A felépítmény igénybevételére azonban nem az alapsebesség, hanem a valóságos sebesség a mértékadó.

A különböző osztókulcsok.

A felépítményi munkadíjnak a különböző vonatnemekre való elosztásakor az előbbieket értelmében 1. a *sebességi kocsitengelykm.* az osztókulcs. Vannak olyan kiadások, amelyek felosztásánál: 2. a *sebességi bruttótonnakm.* a legmegfelelőbb osztókulcs. Ezek: a *sinék és kapcsolószerkek, talpfák* (vaskeresztgerendák) jókarbantartásával, az *ágyazási anyag termelésével és beágyazásával*, a *kiterők* jókarbantartásával, a *lokomotivok tüzelésével*, továbbá a *lokomotivok és tenderek*, valamint *jelszerelési tárgyak* jókarbantartásával járó kiadások. Nyilvánvaló, hogy mindezek a kiadások a vonatok bruttó súlyának (rakomány és holtsúly) nagyságával és a vonatok sebességével növekednek.

További osztókulcs: 3. a *vonatkm. teljesítmény.* Kétségtelen, hogy a vonatok számának szaporodásával és az általuk befutott ut nagyságával nőnek a *kilométer- és órapénzek*, a *vonatok megvilágításával**) és *űtésével*, továbbá a *vizemeléssel* és a *vizállomási berendezések* jókarbantartásával járó költségek. Ezeket a kiadásokat a különböző vonatnemekre ennél fogva legcélszerűbben a teljesített *vonatkm.*-ek arányában osztjuk el. Ugyanez az osztókulcs volna alkalmazható a *lokomotivok és szerkocsik tisztításával* járó költségek, valamint a lokomotivtisztítók és napszámosok bérének elosztására is, ha ezeket a kiadásokat elkülönítve mutatná ki a vasuti statisztika. Ezek a kiadások azonban a vasuti statisztikában a lokomotivok tüzelési költségeivel összesítve vannak, amely kiadások elosztására a fentebbiek szerint a *sebességi bruttótonnakm.*-t vettük osztókulcsnak. Ennek az utóbbi osztókulcsnak alkalmazása egyébként teljesen megokolt, minthogy a szóbanforgó költségek közül

*) A személyvonatoknak olajgázzal illetőleg elektromos árammal való világítási költségeit a m. kir. államvasuti statisztika közvetlenül adja meg. (XIV. és XV. cím.)

esupán a lokomotivok világításával járó költségekre lehet azt mondani, hogy független a sebességi tonnákmtól. Ez a tétel azonban igen kis része az egész költségnek.

Osztókulcsul szolgál: 4. a rakott teherkocsitengelykm. A rakott teherkocsi tengelykm.-ek arányában osztjuk el a különböző vonatnemekre az árumozdításnál és a raktárakban fölmerülő kiadásokat. Kétségtelenül jobb osztókulcs volna itt, amint jól jegyzi meg Szarvassy, a mozgatott tonnasúly nagysága, ha vonatnemek szerint el volna választva. Csakhogy a vasuti statisztikában, mint ebben az esetben is, nem mindig áll rendelkezésre az egyes kiadásoknak legjobban kifejező mértéke.

5. Az összes kocsitengelykm. teljesítmény a helyes osztókulcs a kocsik tisztításával, fertőtlenítésével, megvizsgálásával, tolatásával, nemkülönben a kocsik kenésével járó költségek felosztásában. 6. A személykocsitengelykm. teljesítmény az osztókulcs a személyvonatok olajgázzal és elektromos árammal való világítási és a személykocsik jókarbantartási; 7. a rakott és üres teherkocsitengelykm. az osztókulcs a teherkocsik és 8. a kalauz- és egyéb postakocsitengelykm. az osztókulcs a poggyász- és postakocsik jókarbantartási költségeinek felosztásában.

A kalauz- és személykocsitengelykm. teljesítmény volna a legcélszerűbb osztókulcs a vonatok fűtésével járó kiadásoknak a különböző vonatnemekre való elosztásában. A máv., valamint a legtöbb vasut statisztikájában azonban ezek a kiadások a vonatok világítási és az ehhez szükséges eszközök jókarbantartási kiadásaival egyesítve vannak. Ezeknek az egyesített kiadásoknak a különböző vonatnemekre való elosztására azonban a most említett kulcs nem volna célszerű, mert a tehervonatokra, amelyek alig teljesítenek kalauz- és személykocsitengelykm.-t. igen kis költség jutna.

Ezért ezeket a fűtési meg világítási kiadásokat, amint fentebb említettük, a vonatkm. teljesítmények alapján osztottuk el. Mindenesetre közelebb jutunk a valóságos költségekhez, mintha a kocsitengelykm.-eket vennők osztókulcsnak. Az utóbbi osztókulcs alapján ugyanis a fűtési és világítási költségekből majdnem kétszerakkora összeg jutna a tehervonatokra, mint a személyvonatokra. A vonatfűtés terén újabbán létesített költséges berendezések pedig valószínűvé teszik, hogy a világítási és fűtési egyesített költségekből a tulnyomó rész a fűtésre, azaz a személyszállító vonatokra esik.

A lokomotivok gőzfejlesztésével szoros összefüggésben van a tüzelőanyagának a tenderekre való felrakásával járó költség. Ennek következtében ez a költség legcélszerűbben a lokomotivok tüzelési költségének eloslása szerint osztandó el.

Ilyesmódon a forgalommal változó költségeknek a különböző vonatnemekre való elosztásakor mindössze nyolcféle teljesítményt alkalmaztunk osztókulcsnak.

Az északamerikai unio vasutainál az Interstate Commerce Commission 1914. évi jelentésében olyan számlázási mintát javasolt, hogy az üzemi kiadások mintegy 200 csoportba osztassanak és az üzemi

költség megállapítására majdnem ugyanennyi osztókulcsot ajánlott. Ezeknek az osztókulcsoknak a legtöbbjéhez, valamint az ily módon kiszámított eredményekhez is szó fér. Érdekes a felemlítésre, hogy olyan osztókulcs is előfordul, amely szerint az üzemi kiadások az üzemi bevételek arányában osztatnak szét a személy- és áruforgalomra.*)

A máv. 1913. évi minimális üzemi kiadásai a különböző vonatnemekre.

Az előrebocsátottak értelmében az ide mellékelt II. sz. táblázat szerint kiszámítottuk vonatnemenként a máv.-nak és az általuk kezelt h. é. vasutaknak 1913. évi *minimális* üzemi kiadásait.

A táblázatnak 1. rovatában az osztókulcsul szolgáló teljesítmények megnevezését és értékét olyan sorrendben vettük fel, amilyen sorrendben tárgyaltuk azokat az előző fejezetben. A 2—4. rovatokban a forgalommal változó kiadások megnevezését a máv. számlázási mintájának értelmében tüntettük föl és az 5. rovatban „a m. kir. államvasutak 1913. évi állapota és üzleti eredményei“ című hivatalos kiadvány alapján felsoroltuk a vonatkozó kiadásokat. A 6—11. rovatokban a különböző vonatnemekre van megállapítva a felső sorban, zárójelben, az osztókulcsból reájuk eső rész, ahol szükséges a sebesség figyelembevételével**); az alsó sorban pedig az osztókulcs részeknek megfelelő kiadás van vonatnemenként felsorolva.

Az egyes cimeken ily módon kiszámított költségek összege adja meg vonatnemenként a *változó* kiadásokat. Hogy az egyes vonatnemekre a *minimális* üzemi költséget megállapíthassuk, még az önkezelési vonatokra az előbbieket értelmében kiszámított kiadásokat is el kell osztani a többi vonatnemekre. Nyilvánvaló ugyanis, hogy az önkezelési vonatok a többi vonatnemek által lebonyolított forgalom érdekében közlekednek. Az önkezelési vonatok változó természetű költségeinek összegét a többi vonatnemekre a sebességi bruttótonnkm.-ek arányában osztottuk el.***) Ezeket a költségeket az előbbieket értelmében kiszámított változó kiadásokhoz adva nyertük a különböző vonatnemekre a *minimális üzemi kiadásokat*.

A máv. 1913. évi teljes üzemi kiadásai a különböző vonatnemekre.

A teljes üzemi kiadásoknak különböző vonatnemenként való ki-

*) Railway Age Gazette 1914. 57 k. 4. sz. 157 o.

***) Így pl. azonnal az első tételnél is a gyors- és expresszvonatok teljesítette kocsitengelykm.-ek 2-vel, a személyvonatoké pedig 1.4-del vannak szorozva.

***) Az önkezelési vonatoknak a forgalommal változó költsége több esztendőre ily módon végzett számításaink szerint a többi vonatnemekre eső változó költségeknek 1.0—1.5%-át teszi ki; és pedig átlagban a gyorsvonatoknál 1.5%-át, a személyvonatoknál 1.3%-át, a vegyes-, katonai- és tiszta tehervonatoknál 1.1%-át és az összes személyszállító vonatok átlagánál 1.3%-át.

II. sz. táblázat. A MÁV. és az általuk kezelt HÉV.-ek 1913. évi minimális

Osztókules: megnevezése, értéke	A forgalommal változó kiadások			
	címe	rovata	tétele	megnevezése	nagysága korona
1	2	3	4	5
Sebességi kocsik tengelykilométer 5.329.323.000	VIII.	1.	Felépítményi munkadíjak . . .	12.321.700
Sebességi bruttotonnakilométer 39.061.135.000	VIII.	2. 3. 4. 5.	Sín- és kapcsolószerek, talpfák (vasalzatok), ágyazási anyag, kitérő készülékek . .	14.849.939
	XVI.	11.	Lokomotivok tüzelése, kenése és világítása (tüzelési anyagok felrakása a tenderre) . .	41.830.478
	XIX.	1.	Lokomotivok és tenderek jókarbantartása	16.423.697
				VIII. 2-4., XVI. 11. és XIX. 1. összege . . . . .	73.104.114
Vonatkilométer 115.083.260	XIII.	5.	Kilométer- és órapénzek . . .	8.616.222
	XIII.	11.	Vonatok megvilágítása és fűtése s ezek eszközeinek jókarbantartása	2.466.918
	XVI.	5.	Vontatási személyzet kilométer és órapénze	7.119.137
	XVI.	12.	Vizemelési és vízállomási berendezések jókarbantartása	1.351.101
				XIII. 5. és 11., XVI. 5. és 12. összege . . . . .	19.553.378
Rakott teherkocsik tengelykilométer 2.127.895.662	XII.	11.	Az árumozdításnál és raktárakban felmerülő költségek . .	7.980.093
Kocsitengelykilométer 4.685.573.507	XII.	13.	Kocsik tisztítása, fertőtlenítése, megvizsgálása és tolatása .	2.454.326
	XVI.	13.	Kocsik kenése	322.360
				XII. 13. és XVI. 13. összege	2.776.686
Személykocsitengelykilométer 1.052.613.815	XIV.- XV.		Olajgáz és elektromos világítás (gyors- és személyvonatokra)	74.833
	XIX.	2a.	Személykocsik jókarbantartása	8.408.713
Rakott és üres teherkocsik tengelykilométer 3.248.097.870	XIX.	2c.	Teherkocsik jókarbantartása .	11.919.341
Kalauz- és egyéb postakocsik tengelykilométer 276.249.818	XIX.	2b.	Poggyász- és postakocsik jókarbantartása	1.119.255
A forgalommal változó kiadások összege				137.758.113
Az önkezelési vonatok költségéből az egyes vonatnemekre jut . . .				
A minimális költségek évi összege				
Az 1913. évi összes (teljes) kiadások				368.770.395
A befektési tőkének 5 ⁰ / ₀ -a				140.614.991
Összesen				509.385.386

és teljes üzemi költségeinek meghatározásához tartozó táblázat.

Gyors és expressz	Udvari, rendes és külön személy	Vegyés	Katona- és személyszállító teher	Tiszta teher	Önkezelési
vonatok (forgalmi teljesítményei 1000-ed részekben), illetőleg költségei koronákban					
6	7	8	9	10	11
2×(281.780) 1.304.400	14×(904.029) 2.925.500	1×(321.228) 743.200	1×(140.259) 324.600	1×(2.959.335) 6.841.650	1×(78.941) 182.350
2×(2.622.910) 9.817.000	14×(7.213,860) 18.810.000	1×(2.045.365) 3.820.000	1×(953.391) 1.782.100	1×(20.179.159) 37.851.000	1×(547.400) 1.024.014
(11.041) 1.877.500	(37.516) 6.379.000	(15.527) 2.635.000	(4.108) 698.578	(44.914) 7.628.000	(1.976) 335.300
(1.791) 6.693	(105.498) 395.000	(74.130) 276.100	(54.221) 203.800	(1.853.556) 6.955.000	(38.670) 144.500
(281.780) 166.900	(904.029) 535.840	(321.228) 190.400	(140.259) 83.150	(2.959.335) 1.753.600	(78.941) 46.796
(187.393) 131.133	(634.038) 443.700				
(187.393) 1.495.000	(634.038) 5.065.000	(166.503) 1.332.000	(48.826) 390.700	(10.875) 87.100	(4.877) 38.913
(1.799) 65.970	(132.099) 480.200	(112.434) 408.300	(80.237) 293.300	(2.853.337) 10.415.000	(69.987) 256.571
(36.708) 149.780	(95.636) 387.300	(40.292) 163.380	(9.329) 38.780	(90.502) 367.700	(3.780) 15.315
1.013.376 278.609	35.421.540 536.510	9.568.380 108.500	3.813.008 51.580	71.898.050 1.071.560	2.043.759
15.291.985	35.957.050	9.676.880	3.863.588	72.968.610	
40.980.000	96.410.000	25.590.300	10.340.095	195.450.000	
15.620.000	36.725.900	9.760.090	3.949.001	74.60.000	
56.600.000	133.135.900	35.350.390	14.289.096	270.010.000	

számításakor nemcsak a forgalommal *változó*, hanem az *állandó* természetű kiadásokat is, azaz a vasut összes kiadásait kell figyelembe venni.

Ha külön akarjuk választani a személy- és áruforgalomra eső üzemi kiadásokat meg kell állapítani, hogy az összes kiadásokból a különböző vonatnemekre mennyi esik. Ez az elosztás, ha már ismerjük a *minimális* üzemi kiadás eloszlását, legcélszerűbben azzal a feltevéssel történik, hogy az összes kiadások éppen olyan arányban oszlanak el a különböző vonatnemek között, mint a minimális költségek.*) Ennek a feltevésnek jogosultsága abban van, hogy a minimális költségek tekintélyes részét, a máv.-on mintegy 40%-át, teszik ki az összes kiadásoknak.

Lehetne esetleg arról is szó s első pillanatra helyesnek is tünik föl, hogy a kiegészítő kiadásokat a különböző vonatnemekre a reájuk eső sebességi kocsitengelykm.-ek arányában osztanók szét. Tagadhatatlan ugyanis, hogy a teljesített tengelykm.-ek száma és a kiadások nagysága között okozati összefüggés van. Ha azonban figyelembe vesszük a minimális üzemi kiadások számításakor az osztókulcsokat, megállapítható, hogy a kiadások nagyobb részénél, kereken kétharmadánál, nem a kocsitengelykm., hanem a bruttótonnkm. és vonatkm. teljesítmény volt az osztókulcs s így nem volna helyes a kiegészítő kiadások részére egy egységes osztókulcsot venni alapul, amely a minimális költségeknek egyharmad részére volt csak osztókulcs. Egyébként a valószínűség is amellett szól, hogy a kiegészítő kiadások is ugyanolyan módon oszlanak el a különböző vonatnemek között, mint a minimális kiadások. Ugyanezt az elosztási alapot alkalmazták egyébként a württembergi államvasutak az 1899. évre vonatkozó hivatkozott üzemi költségszámításukban. Kiszámították ugyanis a különböző vonatnemekre a vontatási és pálya jókarbantartási költségeket — velejében tehát a változó költségeket. Ezek a költségek az összes önköltségnek, a tőke kamatot 3.5%-kal számítva, 54.6%-át tették ki. A többi kiegészítő kiadásokat a különböző vonatnemekre abban az arányban osztották el, amilyen arányban oszlottak meg a vontatási és pálya jókarbantartási költségek. Hasonlóan jártak el a szász államvasutak az 1901. évre vonatkozó szintén említett üzemköltség számításukban. Itt a vontatási és a pálya jókarbantartási költségek a teljes önköltségnek, a tőke kamatot 3.5%-al számítva, 44.6%-át tették ki. A kiegészítő kiadásokat ők is abban az arányban osztották el, amelyet a vontatási és pálya jókarbantartási költségeknek a különböző vonatnemekre való elosztásában találtak.

A II. sz. táblázat utolsóelőtti sorában az összes kiadásoknak, utolsó sorában pedig a befektetési tőke 5%-ának a különböző vonatnemekre való elosztása ezen az általunk is helyesnek talált alapon történt.

*) Ezzel a feltevéssel számította ki Szarvassy is, hivatkozott művében a máv.-nak 1901. évre vonatkozó teljes, szerinte, nem helyesen, maximálisnak nevezett üzemi költségét.

Az áru tonnák-m-ek és a teherkocsitengelykm-ek minimális, valamint teljes üzemi költsége a máv.-on 1913-ban.

Az árutonnák-m-ek minimális és teljes üzemi költségének megállapítására legalkalmasabbak a *tiszta tehervonatok*. Ezek a vonatok ugyanis majdnem egészükben teherkocsikból állanak s csak elvétve szállítanak velük posta-, személy-, étkező- és hálókoesikat. 1913-ban a tehervonatok teljesítményéből a kocsitengelykm.-eknek 0.56%-a jutott az utóbb említett kocsikra. A teljesítményi statisztikában azonban nincsen külön feltüntetve a tiszta tehervonatok által továbbított árutonnák teljesítménye. Ellenben meg van az összes vonatok teher- és gyorsáru forgalmának teljesítménye:

1913-ban a máv.-on ez a teljesítmény:	7.214,802.732 árutonnák-m.
ezenkívül a poggyász teljesítmény	12,101.364 „

Fizető áruban tehát az összes teljesítmény 7.226,904.096 „

Az így megállapított teljesítményt azonban nem tisztán tehervonatokkal hanem részben személyszállító vonatokkal érték el.

Az „Adatok a magyar vasutak 1913. évi állapotáról és üzleti eredményeiről“ című hivatalos kiadvány szerint a m. kir. államvasutakon és az általuk kezelt h. é. vasutakon 1913-ban az összes vonatokban továbbított teherkocsi teljesítmény 2.127.895.662 rakott teherkocsitengelykm., a tiszta tehervonatokban pedig 1.853,556.136 rakott teherkocsitengelykm. Ezeknek arányában osztva el az összes fizető árutonnák-m. teljesítményt, nyerjük a tiszta tehervonatokra eső 6.292.000.000 tonnák-m.-t. Ha már most ezzel a fizető árutonnák-m. teljesítménnyel elosztjuk a II. táblázatban a tiszta tehervonatokra megállapított minimális (72.968.610 K) és teljes (195,450.000 K) üzemi költséget, megkapjuk egy *árutonnák-m.* minimális és átlagos teljes költségét. Eszerint a máv.-on 1913-ban az árutonnák-m. minimális költsége 1.16 fillér, teljes költsége 3.10 fillér.

Ha pedig a tiszta tehervonatok által teljesített teherkocsitengelykm.-ek számával osztjuk el a II. táblázatban a tiszta tehervonatokra megállapított s előbb felsorolt minimális és teljes kiadást, megkapjuk a tiszta tehervonatok egy tengelykm.-ére eső üzemi költséget. 1913-ban eszerint a máv.-on a *teherkocsitengelykm.* minimális költsége 2.56 fillér, teljes költsége 6.85 fillér.

Az utaskm-ek és a személykocsi tengelykm-ek minimális és teljes költsége a máv.-on 1913-ban.

A különböző személyszállító vonatnemekre a II. táblázat megadja a minimális, illetőleg a teljes üzemi kiadásokat. Ezekből a kiadásokból az *utaskm.-ek* és *személykocsitengelykm.-ek* minimális és teljes költségét a III. táblázat szerint számítottuk ki. A

III. sz. táblázat.

A MÁV. és az általuk kezelt HÉV.-ek 1913. évi minimális és teljes személyszállítási üzemi költségeinek számításához tartozó táblázat.

A vonatnem megnevezése	Kalausz, posta, sze- mely, étkező , és háló		Összes		Utas		Személy- kocsi- tengely		A költségek nemének megjelölése		Az évi összes kiadásokból		Személyszállítási üzemköltség fillér	
	kocsitengely		kilométer		kilométer		kilométer		jut korona		a vonati összes telje sítményeire		személy- kocsi- tengely kilo- méterre	
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	utás kilo- méterre	11	12	13	14
1														
Gyors és expressz. . .	279.918.000	281.780.000	535.256.538	187.393.126	minimális . . .	15.291.985	15.180.000	284	8 10					
Udvari, rendes és külön személy . . .	772.930.000	905.029.000	2.714.602.955	634.138.162	teljes	40.980.000	40.680.000	760	21 71					
Vegyes	208.794.000	321.228.000	712.762.136	166.503.050	minimális . . .	35.957.050	30.980.000	114	4 88					
Katona és személy- szállító teher . . .	6.022.000	140.259.000	209.013.712	48.826.135	teljes	96.410.000	82.960.000	306	13 08					
Gyors és expressz kivéte- lével az összes személy- szállító	—	—	3.636.378.803	849.467.347	minimális . . .	9.676.880	6.295.000	088	3 78					
Összes személyszál- lító	—	—	4.171.635.341	1.036.860.473	teljes	25.590.300	16.660.000	234	10 01					
					minimális . . .	3.863.588	1.651.500	079	3 38					
					teljes	10.340.095	4.428.000	212	9 07					
					minimális . . .	—	38.926.500	107	4 58					
					teljes	—	104.048.000	287	12 24					
					minimális . . .	—	54.106.500	130	5 22					
					teljes	—	144.728.000	347	13 97					

III. táblázat 7. rovatában vannak felsorolva a különböző személyszállító vonatnemek *összes teljesítményeire* a II. táblázat szerint megállapított minimális és teljes kiadások. Figyelembe kell azonban venni, hogy a személyszállító vonatokban teherkocsik is közlekednek. Az ezekre eső költségeket tehát az említett kiadásokból le kell vonni. A III. táblázat 2. rováta a különböző személyszállító vonatok kalauz-, posta-, személy-, étkező- és hálókocsitengelykm. teljesítményeit, a 3. rovat pedig az *összes* kocsitengelykm. teljesítményeit sorolja fel. Az utóbbiakban a közlekedett teherkocsik tengelykm. teljesítményei is bent foglaltnak. Nyilvánvaló eszerint, hogy a különböző nemű személyszállító vonatok személyszállítási teljesítményeire eső kiadások úgy aránylanak az összes teljesítményeire vonatkozóhoz, mint a 2. rovatban foglalt kocsitengelykm. teljesítmények aránylanak a 3. rovatban foglaltakhoz. Ezen az alapon állapítottuk meg a III. táblázat 8. rovatában a személyszállítási teljesítményre jutó kiadásokat.

Ha most már a teljesítményi statisztikából ismerjük az *utaskm.*-ek, valamint a *személykocsitengelykm.*-ek számát, ezekkel osztva a személyszállítás üzemi kiadásait, megkapjuk a különböző személyszállító vonatnemekben az egy *utaskm.*-re, illetőleg egy *személykocsitengelykm.*-re eső minimális, illetőleg teljes üzemi költségét.

Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a máv. üzleti eredményeit föltüntető évi jelentés csak a máv. fő- és mellékvonalaira adja meg az *utaskm.*-eket és pedig külön a gyorsvonatokra és külön a személyvonatokra. Az „Adatok a magyar vasutak . . . évi állapotáról és üzleti eredményeiről“ című hivatalos kiadványban viszont az összes személyszállító vonatokra együttesen van megadva az *utaskm.*-ek száma és pedig úgy a máv. fő- és mellékvonalaira, valamint a máv. által kezelt h. é. vasutakra. Minthogy pedig a máv. kezelte h. é. vasutakon gyorsvonatok nem közlekednek, a máv. fő- és mellékvonalaira az előbbieik szerint megadott gyorsvonati *utaskm.*-ek az egész hálózatra is vonatkoznak.

Az a kérdés már most, hogy ezekből az adatokból miképpen számítható ki az *utaskm.*-ek száma a különböző személyszállító vonatnemekre.

Ismerjük vonatnemenként a személykocsitengelykm.-eket. A különböző személyszállító vonatnemekre jutó *utaskm.*-ek számát, kivéve a gyorsvonatokét, amely külön van megadva, legrácszerűbben úgy nyerjük, ha az összes *utaskm.*-ek és a gyorsvonatokra eső *utaskm.*-ek különbségét az egyes vonatnemekre eső személykocsitengelykm.-ek arányában osztjuk el. Az elosztásra nyilván ez a kulcs a leghelvényesebb, mert az utasok számának növekedésével nagyobbodik a személykocsik száma és az utasok által megtett utak növekedésével nagyobbodik a személykocsitengelykm.-ek száma.

Az *utaskm.*-ek költsége a különböző osztályokban.

Az *utaskm.*-nek az előbbieik értelmében kiszámított költsége az I., II. és III. osztályu utasok költségének átlagát adja.

A máv. 1913. évi üzleti jelentéséből kitűnik, hogy ebben az évben a gyors- és expresszvonatokban teljesített utaskm.-ekből

I. osztályu utasra jutott	13.40%
II. „ „ „	81.86%
III. „ „ „	4.74%

Az „Adatok a magyar vasutak állapotáról“ stb. hivatalos kiadvány alapján viszont kiszámítható, hogy 1913-ban a személy-, vegyes- és személyszállító tehervonatokban teljesített utaskm.-ekből:

I. osztályu utasra jutott	0.07%
II. „ „ „	16.35%
III. „ „ „	82.68%

Ezekből a százalékos megoszlásokból látható, hogy a gyorsvonatokra megállapított utaskm. költség a 81.86%-ot képviselő II. o. utasok, viszont a személyvonatokra megállapított utaskm. költség a 82.68%-ot képviselő III. o. utasok üzemi költségeit közelíti meg leginkább.

Mindenesetre érdekes volna tudni: miképpen alakulnak az utaskm. költségek a különböző osztályokban. Kétségtelen, hogy az I. osztályban akár a gyorsvonaton, akár a személyvonaton az utaskm. költsége nagyobb, mint a III. osztályon azért, mert az I. osztályu utasra jóval nagyobb holtteher esik. Számítsuk ki tehát a holtteher nagyságát ülőhelyenként a különböző osztályokban és pedig külön a gyors- és külön a személyvonatban.

A holtteher nagysága ülőhelyenként a gyorsvonatban.

A máv. gyorsvonati I. osztályu. 4 tengelyű (Aa^b), 36 ülőhellyel bíró kocsijainak sulya 34—39.2 t. között váltakozik. Egy ülőhelyre esik átlagban 1015 kg. holtcsuly. A gyorsvonati II. osztályu, 4 tengelyes (Ba^b) kocsi sulya 35—39 t., az ülőhelyek száma 42—45. Egy ülőhelyre esik átlagban 795 kg. holtcsuly. A gyorsvonat I. osztályában tehát $\frac{1015}{795} = 1.28$ -szor akkora az egy ülőhelyre eső holtcsuly mint a II. o-ban.

A gyorsvonati III. o. 4 tengelyű (Ca^b) 72 ülőhellyel bíró kocsi sulya 35.3 t. Egy ülőhelyre esik 488 kg. holtcsuly. A gyorsvonat II. osztályában tehát $\frac{795}{488} = 1.63$ -szor akkora az egy ülőhelyre eső holtcsuly, mint a III. osztályban.

Ha az ülőhelykihasználás minden osztályban egyforma volna, akkor, minthogy ugyanolyan szerkezetű és sulyu kocsik vontatási költsége ugyanaz, az utaskm. költsége a gyorsvonat I. osztályában 1.28-szor, a III. osztályban pedig $\frac{1}{1.63}$ -szor akkora volna, mint a gyorsvonat II. osztályában. Ismerni kellene tehát az utaskm. pontos költségét a gyorsvonat II. osztályában.

A vonatkozó részletes számítás szerint*) a gyorsvonat II. osztályában 1913-ban a pontos minimális költség 2.79 fillér/utaskm., a teljes költség 7.45 fillér/utaskm.

Eszerint az *utaskm.* költsége a

gyorsvonat

I. osztályában	minimális	$1.18 \times 2.79 = 3.57$ f.
	teljes	$1.18 \times 7.45 = 9.54$ f.
II. osztályában	minimális	$\dots = 2.79$ f.
	teljes	$\dots = 7.45$ f.
III. osztályában		$\frac{2.79}{1.63} \dots = 1.71$ f.
	minimális	$\frac{1.63}{7.45} \dots = 4.57$ f.
		$\frac{7.45}{1.63} \dots = 4.57$ f.
	teljes	$\frac{1.63}{1.63} \dots = 4.57$ f.

volna, ha az ülőhely kihasználása mind a három osztályban ugyanaz volna.

Az ülőhelykihasználás hatása az utaskm. költségére gyorsvonatoknál.

Az ülőhelykihasználás azonban a különböző osztályokban korántsem ugyanaz, tehát a most kiszámított üzemi költségektől az ülőhelykihasználás mértékéhez képest lényeges eltérések lesznek.

Hogy az ülőhelykihasználásnak az üzemi költségre milyen nagy befolyása van, a következő képpel illusztráljuk: 1913-ban a MÁV-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon az ülőhely kihasználása igen kedvezőtlen volt, az összes személyszállító vonatokon átlagban 20.4%. Az ülőhelykihasználás külön a gyors- és külön a többi személyszállító vonatokra, nincs megadva. A budapest—brucki és a budapest—zimonyi vonalon egyes vonatokra részletesen kocsiosztályonként megállapított ülőhelykihasználás alapján elegendő pontossággal a gyorsvonat I. osz-

*) Legyen az utasoknak száma összesen A ,
 ebből az I. osztályu utasokra esik a ,
 „ a II. „ „ „ b és
 „ a III. „ „ „ c

Az utaskm. átlagos teljes költsége y .

A gyorsvonatokra eső kiadás $K = y \cdot A = y(a + b + c)$. Legyen továbbá a gyorsvonat II. osztályában az utaskm. pontos teljes költsége x , akkor az I. osztályra a holtteher arányában $1.28 x$ és a III. osztályra $\frac{x}{1.63}$ költség esik.

$$1.28 x a + x b + \frac{x}{1.63} c = y(a + b + c) = y \cdot A.$$

$$\text{ebből a kereset } x = y \frac{(a + b + c)}{1.28 a + b + \frac{c}{1.63}}$$

1913-ban a MÁV-on

$a = 71\,707.914$, $b = 438.184.396$,
 $c = 25.364.228$ és $A = 535.256.538$,
 $y = 7.6$ fillér teljes: $x = 7.45$ f. teljes
 $y = 2.84$, minimális: $x = 2.79$, minimális.

tályában 11%, II. osztályában 25%, a III. osztályában 21% és a gyorsvonatra átlagban 20% kihasználást vehetünk föl.

Az átlagos kihasználáshoz képest tehát az I. o. kihasználása $\frac{11}{20} = 0.55$ -, a II. osztályé $\frac{25}{20} = 1.25$ - és a III. osztályé $\frac{21}{20} = 1.05$ -szörös.

Ebben az arányban az *utaskm.* költsége a *gyorsvonat*

	minimális	$\frac{3.57}{0.55} = 6.5$	fillér
I. osztályában	teljes	$\frac{9.54}{0.55} = 17.35$	fillér
	minimális	$\frac{2.79}{1.25} = 2.23$	fillér
II. osztályában	teljes	$\frac{7.45}{1.25} = 5.95$	fillér
	minimális	$\frac{1.71}{1.05} = 1.63$	fillér
III. osztályában	teljes	$\frac{4.57}{1.05} = 4.35$	fillér

A holtteher nagysága ülőhelyenként a személyvonatokban.

A máv. személyvonati I. osztályú 3 tengelyű (A^h), 20 ülőhelyű kocsijának súlya 16.4 t. Egy ülőhelyre esik átlagban 805 kg. holtteher. A személyvonati II. o., 2 tengelyű (B^h), 35 ülőhellyel bíró kocsi súlya 19.00 t. Egy ülőhelyre esik átlagban 543 kg. holtteher. A személyvonati III. o., 2 tengelyű (C^h), 55 ülőhellyel bíró kocsi súlya 17.22 t. Egy ülőhelyre esik átlagban 313 kg. holtteher.*)

A személyvonat I. osztályában tehát $\frac{805}{313} = 2.57$ -szer. a II. osztályban $\frac{543}{313} = 1.73$ -szor nagyobb a holtteher. mint a III. osztályban.

1913-ban a máv. és az általuk kezelt h. é. vasutak személyszállító vonatain, a III. táblázat adatai szerint — a gyorsvonatok kirekesztésével — átlagban az *utaskm.* minimális költsége 1.07 fillér, teljes költsége 2.87 fillér volt.

Ha az ülőhelykihasználás mind a három osztályban egyenlő volna, az *utaskm.* költsége a személyvonat I. o.-ában 2.57-szer, a II. o.-ban pedig 1.73-szor akkora volna, mint a III. osztályban. Ismerni kellene tehát az *utaskm.* pontos költségét a személyvonat III. osztályában.

A vonatkozó számítás szerint**) a személyvonat III. osztályában

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme 12. o.

**) Az *utaskm.* átlagos költsége y . A személyvonatokra eső kiadás $K = yA = y(a+b+c)$. A személyvonat III. o.-ában az *utaskm.* költsége x , akkor:

$$2.57x \cdot a + 1.73x \cdot b + x \cdot c = y(a+b+c) = y \cdot A$$

$$x = y \cdot \frac{a + b + c}{2.57a + 1.73b + c}$$

1913-ban a máv.-on: $a = 30,082.230$; $b = 523,023.889$; $c = 3,062,883.262$

$x \text{ min.} = 0.96 \text{ f.}$ és $x \text{ teljes} = 2.57 \text{ f.}$

1913-ban a pontos minimális költség 0.96 fillér, teljes költség 2.57 fillér.

Eszerint az *utaskm.* költsége a *személyvonat*

I. osztályában	minimális	$2.57 \times 0.96 = 2.47$	fillér
	teljes	$2.57 \times 2.57 = 6.62$	fillér
II. osztályában	minimális	$1.73 \times 0.96 = 1.66$	fillér
	teljes	$1.73 \times 2.5 = 4.45$	fillér
III. osztályában	minimális	$= 0.96$	fillér
	teljes	$= 2.57$	fillér

volna, ha az ülőhelykihasználás mind a három osztályban ugyanaz volna.

Az ülőhelykihasználás hatása az *utaskm.* költségére a *személyvonatokon.*

Az ülőhelykihasználás az összes személyszállító vonatokra 1913-ban átlagban 20.4%. A budapest—brucki, a budapest—zimonyi és az almásfüzitő—esztergomi vonalon egyes vonatokra részletesen, köcsiosztályonként megállapított ülőhelykihasználás arányában, az egész vonalhálózatra átlagosan elegendő pontossággal a személyvonat I. osztályában 7%, II. osztályában 12%, III. osztályában 25% és a személyvonatokon átlagban 21% kihasználást vehetünk fel.

Az átlagos kihasználáshoz képest tehát az I. osztály kihasználása $\frac{7}{21} = 0.33.$, a II. osztály kihasználása $\frac{12}{21} = 0.57.$ és a III. osztály kihasználása $\frac{25}{21} = 1.19$ -szeres.

Ebben az arányban az *utaskm.* költsége a *személyvonat*

I. osztályában	minimális	$\frac{2.47}{0.33} = 7.40$	fillér
	teljes	$\frac{6.62}{0.33} = 19.9$	fillér
II. osztályában	minimális	$\frac{1.66}{0.57} = 2.82$	fillér
	teljes	$\frac{4.45}{0.57} = 7.8$	fillér
III. osztályában	minimális	$\frac{0.96}{1.19} = 0.81$	fillér
	teljes	$\frac{2.57}{1.19} = 2.16$	fillér

Az előbbieken adott képből az a feltűnő, hogy a személyvonat I. és II. osztályában az *utaskm.* költsége nagyobb (15, illetőleg 31%-kal), mint a gyorsvonatén. A gyorsvonat I. és II. osztályán ugyanis az ülőhelykihasználás lényegesen, másfélszer, illetőleg kétszer kedvezőbb.

Hasonló eredményre jutottak a württembergi és szász államvasutak is részletes önköltségszámításaikban. A württembergi állam-

vasutakon az 1899. évre végzett számítások szerint az *önköltség* (üzemi költség + tőkekamat) a következőképpen alakult:*)

	I.	II.	III.
1. <i>gyorsvonat</i>			
egy ülőhelykm. költsége	2.17	1.54	1.04 Pf.
ülőhelykihasználás	8.6	25.8	35.2 %
egy <i>utaskm. önköltsége</i>	25.2	5.96	2.95 Pf.
2. <i>személyvonat</i>			
egy ülőhelykm. költsége	1.7	1.21	0.82 Pf.
ülőhelykihasználás	4.0	10.9	28.2 %
egy <i>utaskm. önköltsége</i>	42.5	11.1	2.9 Pf.

A szász államvasutak 1901-re vonatkozó önköltségszámításának eredménye:

1. <i>gyorsvonat</i>			
ülőhelykihasználás	13.2	24.2	20.4 %
egy <i>utaskm. önköltsége</i>	12.13	4.9	4.66 Pf.
2. <i>személyvonat</i>			
ülőhelykihasználás	11.6	18.3	26.1 %
egy <i>utaskm. önköltsége</i>	12.75	5.63	3.24 Pf.

Látni tehát, hogy a gyorsvonat I. és II. osztályában az utaskm. itt is olcsóbb, mint a személyvonaton, ami főképpen az ülőhelykihasználás kedvezőbb voltával van összefüggésben. Annak a megokolására pedig, hogy Württembergben a személyvonat I. osztályában egy utaskm. költsége 42.5 Pf., ezzel szemben Szászországban 12.75 Pf., csak azt kell felemlíteni, hogy Württembergnek aránylag rendkívüli módon kifejlődött gyorsvonatforgalma van és hogy bár a kihasználási százalék az I. osztályban az összes vonatokat véve alapul, relative jóval csekélyebb, mint Szászországban, viszont a gyorsvonat I. osztályában az ülőhelykihasználás Württembergben több, mint kétszerakkora a személyvonatéhoz képest, míg Szászországban az utóbbi kis mértékben csekélyebb, mint a gyorsvonatban.**)

Launhardt hivatkozott tanulmányában***) az ülőhelykm.-ek egységárát az I. o.-ban 1.15, a II.-ban 0.86, a III.-ban 0.57, a IV.-ben 0.46 Pf.-ben állapítja meg. Az ülőhelykihasználás figyelembe vételével pedig arra az eredményre jut, hogy a porosz államvasutakon az utaskm. költsége az 1884/5. üzemi évben az I. osztályban 10.7, a II.-ban 4.04, a III.-ban 2.38, a IV.-ben 1.5 Pf.

Cassel ehhez azt a megjegyzést fűzi,****) hogy az I. osztályon azért rossz az ülőhelykihasználás, mert a tarifátétel magas, ha ezt le szállítanak, jobb lenne a kihasználás.

Az utaskm.-eknek a gyors- és személyvonatok különböző osztályaira megállapított költségei között, ha a személyvonat III.-ik osztá-

*) Esch i. m. 68. oldal.

***) Zeitung d. V. d. Eisenbahn. v. w. 1904. 784. o.

****) Archiv für Eisenb. w. 1890. 924. o.

*****) Grundsätze für die Bildung der Personentarife auf den Eisenbahnen. Archiv f. Eisenbahnwesen 1900. 130. o.

lyának utaskm. költségét vesszük egységnek, a következő *viszonyszámok* adódnak ki:

	Személyvonat			Gyorsvonat		
	III.	II.	I.	III.	II.	I.
Württembergi államvasutak 1899	1.0	3.84	14.6	1.02	2.05	8.68
Szász államvasutak 1901.	1.0	1.735	3.94	1.435	1.51	3.75
Máv. 1913.	1.0	3.60	9.20	2.0	2.75	8.00
Ezzel szemben 1913-ban a máv. személytarifájában az arányszámok	1.0	1.60	2.40	1.6	2.20	3.40

Egyébiránt megjegyzendő, hogy ugy az *utaskm.*-eknek, mint az *árutonnakm.*-eknek a fentebbiekben kiszámított értékei, a végrehajtott számításban rejelő sok feltevés, valamint a statisztikai adatok nem teljesen kimerítő volta miatt abszolút pontosságra nem tarthatnak igényt és minthogy különböző jellegű vonatok eredményeinek fölhasználásával állapították meg, csak átlagos, de összehasonlításra alkalmas értékeknek tekinthetők.

A m. kir. államvasutak személy- és áruforgalmi üzemi költségei 1900-tól 1914/15-ig bezárólag.

A m. kir. József-műegyetemen a vezetésem alatt álló közlekedési szemináriumban az előbbieken ismertetett módon és részletességgel 9 tanéven át számítottuk ki a m. kir. államvasutaknak személy- és áruforgalmi üzemi költségeit 1900-ra, 1902-re és 1904-től egészen az 1914/15. költségvetési évig bezárólag.*) Az 1901. és 1903. évre Szarvassy hivatkozott üzemmélték számításainak eredményeit megfelelően korrigálva vettük fel. Kiszámítottuk az *utaskm.* és *árutonnakm.*, valamint a *személykocsitengelykm.* és a *teherkocsitengelykm. minimális és teljes* üzemi költségét.

Fölmerülhet itt a kérdés: vajjon helyes-e ezekre a teljesítményekre vonatkoztatni az üzemi költségeket.

A vasutaknak vannak forgalmi és üzemi teljesítményei. A forgalmi teljesítmények azok, amelyekért a vasut bevételeit kapja. Ilyenek az *utaskm.* és az *árutonnakm.* Az utasok és áruk szállítása azonban szükségessé teszi járóműveknek, vonatoknak a járatását, tehát a forgalmi teljesítmények elérésére üzemi teljesítmények szükségesek (bruttótonnakm., kocsitengelykm.).

Nézetünk szerint az üzemi kiadást elsősorban a bevételt hozó forgalmi teljesítményekre, *utaskm.*, *árutonnakm.* kell vonatkoztatni, mert akkor az üzemi teljesítményekben szereplő holttehernek üzemi költsége is figyelembe van véve. Ez a költség pedig nyilván a hasznosuly szállítását terheli. Megállapítottuk azonban, amint említettük, a kocsitengelykm.-re, tehát üzemi teljesítményre vonatkozó üzemi költséget is. Az eredmények a IV. sz. táblázatban vannak összefoglalva.

**) A részletekbe menő üzemméltékszámítás didaktikai szempontból is célszerű, mert ilyes módon a valóban komplikált vasutüzem részleteibe is behatolnak a hallgatók.

IV. sz. táblázat.

A M. Á. V. fontosabb üzem-

A vonat nemek	A teljesítmény egysége	Az		
		1900	1901	1902
években				
A Z Á R U -				
Tiszta tehervonatok	A tiszta tehervonatokkal teljesített árutonnakilométer	0'86 2'25	0'85 2'25	0'86 2'29
	Tiszta tehervonatok teherkocsitengelykilométere . .	1'74 4'52	1'66 4'42	1'67 4'46
A S Z E M É L Y -				
Gyors- és ex-presszvonatok	Utass kilométer**)	2'28 5'49	2'39 6'34	2'34 6'28
	Gyors- és expresszvonatokkal teljesített személykocsitengelykilométer	5'28 12'71	5'57 14'88	5'48 14'64
Udvari, rendes- és külön személyvonatok	Utass kilométer*)	0'83 2'13	0'83 2'20	0'80 2'15
	Udvari, rendes és különszemélyvonatokkal teljesített személykocsitengelykilométer	3'19 8'23	3'33 8'92	3'64 9'73
Vegyes vonatok	Utass kilométer*)	0'64 1'67	0'68 1'79	0'65 1'72
	Vegyes vonatokkal teljesített személykocsitengelykilométer	2'40 6'45	2'70 7'18	2'50 6'66
Katona- és személyszállító tehervonatok	Utass kilométer*)	0'57 1'50	0'58 1'54	0'59 1'56
	Katona és személyszállító tehervonatokkal teljesített személykocsitengelykilométer	2'20 5'80	2'31 6'16	2'28 6'09
Összes személyszállító vonatok	Utass kilométer*)	0'92 2'35	0'93 2'50	0'91 2'42
	Összes személyszállító vonatokkal teljesített személykocsitengelykilométer	3'31 8'49	3'50 9'33	3'35 8'92

JEGYZET. A rovatok **felső** soraiban irt számok a **minimális** üzemköltségek átlagai. — *) A

*) Az üzemköltségek legközelebb esnek a III. osztályu utasok továbbításánál felmerülő

**) Az üzemköltségek legközelebb esnek a II. osztályu utasok továbbításánál felmerülő

költségeinek összeállítása.

Az											
1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914/15
felmerült { ^{minimális} teljes üzemi költség fillér											
SZÁLLÍTÁSNÁL											
0'90 2'37	0'90 2.49	0'92 2'49	0'92 2'40	1'11 3'10	1'20 3'32	1'24 3'43	1'16 2'89	1'07 3.08	1'07 2'72	1'16 3'10	1'37 3'62
1'71 4'49	1'78 4'91	1'86 5'05	1'90 5'03	2'32 6'40	2'37 6'43	2'49 6'88	2'52 6'28	2'37 6'80	2'51 6'37	2'56 6'85	2'26 5'98
SZÁLLÍTÁSNÁL											
2'20 5'75	1'90 5'25	1'90 5'17	1'74 4'54	2'14 5'86	2'18 6'01	2'42 6'66	2'10 5'21	2'21 6'36	2'37 6'00	2'84 7'60	2'17 5'70
5'86 15'43	5'32 14'73	5'43 14'77	5'75 15'03	7'02 19'31	7'51 20'75	7'80 21'48	7'39 18'33	7'70 22'12	7'75 19'68	8'10 21'71	6'88 18'24
0'85 2'23	0'77 2'15	0'80 2'12	0'77 2'02	1'11 2'52	1'03 2'85	1'04 2'89	1'03 2'56	1'04 2'99	1'09 2'76	1'14 3'06	1'15 2'98
3'38 8'88	3'15 8'72	3'36 8'93	3'45 9'03	4'27 11'66	4'46 12'33	4'65 12'83	4'46 11'08	4'55 13'04	4'80 12'18	4'88 13'08	4'23 11'01
0'69 1'81	0'62 1'72	0'62 1'68	0'60 1'58	0'71 2'02	0'81 2'22	0'81 2'24	0'74 1'85	0'78 2'23	0'86 2'21	0'88 2.34	0'92 2'43
2'74 7'22	2'52 6'96	2'60 7'07	2'69 7'04	3'30 9'41	3'48 9'63	3'61 9'97	3'21 8'01	3'40 9'70	3'83 9'73	3'78 10'01	3'38 8'96
0'60 1'57	0'56 1'54	0'54 1'49	0'54 1'42	0'65 1'79	0'71 1'97	0'73 2'01	0'73 1'82	0'71 2'02	0'75 1'90	0'79 2'12	0'11 0'30
2'36 6'22	2'28 6'26	2'30 6'25	2'43 6'36	3'02 8'35	3'09 8'54	3'21 8'89	3'18 7'90	3'10 8.90	3'29 8'38	3'38 9'07	2'59 6'86
0'95 2'50	0'86 2'40	0'88 2'37	0'85 2'23	1'01 2'80	1'12 3'13	1'16 3'23	1'12 2'79	1'15 3'31	1'22 3'09	1'30 3'47	0'54 1'42
3'59 9'41	3'34 9'24	3'50 9'40	3'63 9'50	4'48 12'34	4'70 13'00	4'92 13'60	4'69 11'66	4'85 13'93	5'10 12'97	5'22 13'97	4'08 10'71

rovatok **alsó** soraiiban irt számok **teljes** üzemi költségek átlagai.
költségekhez.
költsége khez.

Az utaskm. és árutonnakm., nemkülönben a személykocsitengelykm. és teherkocsitengelykm. költségének változását a II. sz. grafikon mutatja.

Ilyen nagy időközre tudomásunk szerint egyetlenegy nagy vasutra sem állanak rendelkezésre részletekbe behatólő üzemköltség-számítások, éppen azért azt hisszük, hogy másfél decenniumra kiszámitott értékekből nagyobb biztossággal lehet levonni következtetéseket, mint ahogy eddig a vasuti tudományos irodalomban egyes évek eredményei alapján történt.

A minimális és teljes üzemi költségek közötti viszony.

A minimális és teljes üzemi költségek közötti viszony a másfél decenniumon át 34.8—40.1% között váltakozik. Ez tehát annyit jelent, hogy a változó költségek az összes költségeknek ugyanennyi %-át teszik. Eszerint a m. kir. államvasutakon és az általuk kezelt h. é. vasutakon a kiadásoknak kereken 40%-a változó és 60%-a állandó jellegű. Ezek az adatok nem egyeznek az irodalomban említeni szokott értékekkel.

*Sax**) a változó üzemi költségeket speciális, az állandó üzemi költségeket generális költségeknek nevezi. Az üzemi kiadások közül általánosságban 50%-ot tételez föl változónak s ugyanannyit állandónak. Az önköltségben egy ideig a tőke költsége általában ugyanakkora, mint az üzemi költség, tehát az önköltségből mindaddig, míg a tőkeköltség és üzemi költség egyenlő, 25% változó és 75% állandó. Ilyen volt *Sax* szerint az önköltség megoszlása a múlt század hetvenes éveiben. A nyolcvanas években azonban változás történik a tőke- és az üzemi költség tekintetében. Az önköltségből ekkor már csak 25% a tőke- és 75% az üzemi költség. Az utóbbinak a fele változó, tehát az önköltségnek mintegy 37%-a, azaz kereken egyharmadrésze változó. Ilyen módon a változó költségek az önköltségnek egynegyedéről egyharmadára emelkedtek.

Ezzel szemben a m. kir. államvasutakon a befektetési tőke 5%-os kamatával az önköltségből

1913-ban	72.9%	állandó	27.1%	változó
1912-ben	71.6%	„	28.4%	„
1911-ben	77.0%	„	23.0%	„
1907-ben	78.0%	„	22.0%	„

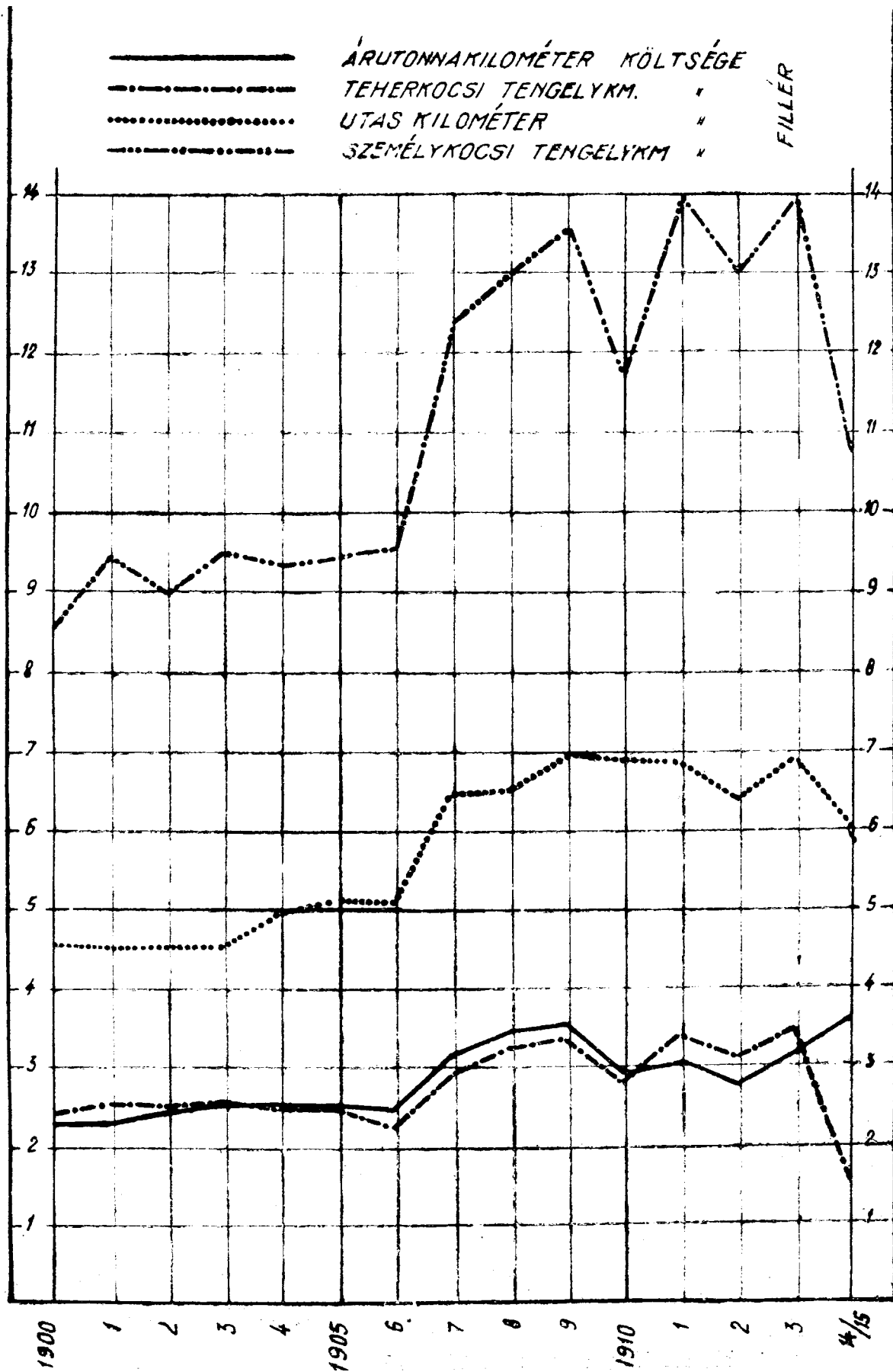
az üzemi költségből

1913-ban	62.6%	állandó.	37.4%	változó
1912-ben	60.7%	„	39.3%	„
1911-ben	65.2%	„	34.8%	„
1907-ben	64.2%	„	35.8%	„

A Zeitung d. V. deutsch. Eisenbahnverw. 1918. évi 68-ik számában a *Lehrstühle für Eisenbahnbetriebslehre und technischwirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens* című tanulmányban az üzemi költség 65%-a vétetik változónak azzal a megjegyzéssel, hogy az való-

*) Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Auflage III. B. 278. o.

II. sz. grafikon.



szinüleg inkább 70%, akkor a tőke költség figyelembevételével az *önköltségnek* 50—52.5%-a változó.

Nördling hivatkozott művében a *tiszavidéki* vasut üzemi költségeit az 1875-ik évre számítja ki és az áruforgalomban az *állandó*, azaz a forgalom intenzitásától független költségre 44.8%, a *változóra* pedig 55.2% jut. Az árutonnakm. minimális költsége 0.86 krajcár. *Die Selbstkosten auf den preussischen Staatsbahnen* című tanulmányában*) pedig a *változó* költség a Kaiser Ferdinands-Nordbahnon 1883. évre 52%, az aussig—teplici vasuton 1883. évre 49%, a dux—bodenbachi vasuton 1874-re 76%, 1883-ban 45% és az egész osztrák-magyar vasuthálózaton 1881. évre 52.2%.

Dr. Ahlberg és dr. Normann hivatkozott számításuk szerint a svéd államvasutakon 1910-ben a *változó* költség 61.8%, az *állandó* 38.2%, tehát éppen fordítva, mint a m. kir. államvasutakon.

Nézetünk szerint egyes vasutakra megállapított értékek nem általánosíthatók, annál kevésbé, mert nem is ugyanazon alapon történnek a számítások. A máv. minimális üzemi költségét pl. azon az alapon állapítottuk meg, hogy egy szükségleti vonat költségét számítottuk ki. Megállapítottuk tehát egy árutonnakm., illetőleg utaskm. költségét, azaz, amint Nördling találóan mondja, azt az összeget, amellyel kevesebbet adott volna ki a vasut, ha egy árutonnakm.-rel vagy egy utaskm.-rel kevesebb teljesítménye lett volna. Ezzel szemben dr. Ahlberg és dr. Normann azon az alapon számították ki a *változó* költségeket, hogy a forgalomnak nem igen nagy fokozása vagy csökkenése áll elő. A két alap között a különbség lényeges.

Sax megjegyzi, hogy a forgalom intenzitásának a növekedése a speciális, tehát a *változó* költségek nagyobbodását vonja maga után. Fölemlíti, hogy az osztrák északi vasuton 1877-ben az üzemi költségnek 50%-át tette ki a *változó* kiadás, míg 1900-ban már 55%-át, a növekedés tehát 23 esztendő alatt 10%. A m. kir. államvasutakon ez a növekedés a IV. táblázat szerint nem szabályszerű, a minimális és teljes üzemi költségek viszonyszáma szabálytalanul változik.

Kétségtelen azonban, hogy a kétféle költség megoszlására befolyással vannak a mellékvonalak is, amelyek a fővonalakéhoz viszonyítva igen kis forgalmat bonyolítanak le s így ezeken a vonalakon az *állandó* természetű költségek túlsúlyban vannak. E tekintetben a m. kir. államvasutaknak speciális helyzetük van. A máv. saját vonalain a vágánykm.-enkénti bruttotonnakm. üzemi teljesítmény a háboru előtt *hatszorakkora*, mint az általuk kezelt vicinális vonalakon. 1909-ben a máv. és az általuk kezelt vicinális vasutak vonalain összesen 21.498 km. vágány feküdt, ebből saját vonalaira esett 12.365 km. vágány. Eszerint az összes vágányhálózatnak 57.5%-a volt olyan, melyen *hatszor* nagyobb forgalom volt, mint a 42.5% fenmaradó vicinális vágányokon. E mellett az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a máv. saját vonalainak 14%-a is másodrangú és keskenyvágányu vasut volt.

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1886. 45. o.

Középeurópában a világháború előtt alig volt még egy nagy vasut, amelynek a forgalom intenzitása szempontjából ilyen nagy mértékben különböző vonalai között ekkora nagy rész esett volna aránytalanul kisebb forgalmu mellékvonalakra.*) Ezzel a körülmény-nyel mindenesetre összefüggésben van az, hogy a mávon és az általuk kezelt h. é. vasutakon 40% a változó és 60% az állandó költség.

Az utaskm. és árutonnakm. költségeinek egymáshoz való viszonya.

A m. kir. államvasutakon, amint a IV. táblázat adataiból kitűnik, 1900-tól 1913-ig bezárólag, tehát a normális években, az utaskm.

(*u*) költsége közel egyenlő az árutonnakm.-ével (*á*). Az $\frac{u}{\acute{a}}$ viszony válto-

zik 0.89 és 1.13 között és 14 évi átlagban $\frac{u}{\acute{a}} = 0.98$.

Azaz ez annyit jelent, hogy a máv.-on egy utasnak egy km.-re való szállítása körülbelül ugyanakkora költséget okoz, mint egy árutonnának egy km.-re. Ezt a tételt eleve ismerve, az üzemi költségeknek a személy- és áruforgalomra való elosztása igen egyszerű feladat.

Baum, ingenieur des ponts et chaussées, az osztrák-magyar államvasut vonalaira, 1865—1873-ig, tehát 9 évre vonatkozó vizsgálatában**) ugyanerre az eredményre jutott. *Baum* vizsgálataiban egy utast kézi poggyásszal együtt 100 kg. súlyra becsült s ezen felvétel alapján a talált eredményt úgy fejezte ki, hogy a vasuton egy utas szállítása tizszer többbe kerül, mint egy tonna árué. Az üzemi költségeknek a személy- és áruforgalomra ilyen módon való megoszlását *Nördling* a francia kulcs szerint való megoszlásnak nevezi. Másfél decenniumra kiterjedő vizsgálataink, amint a IV. táblázat adatai mutatják, a m. kir. államvasutakon normális viszonyok között megerősítik a francia kulcs alkalmazásának helyességét.

A német kutatók azonban a francia kulcsot nem alkalmazzák, illetőleg az ő vasutjaikon annak helyességét kétségbevonják. *Launhardt****) az 1884—85. évre a porosz államvasutakon a járóművek beszerzési árainak kamatjaival együtt egy árutonnakm. egységárát $a = 1.34$ Pf. és egy utaskm.-ét $u = 2.47$ Pf.-re számítja ki. Eszerint $\frac{u}{\acute{a}} = 1.843$, tehát u 84%-kal volna nagyobb, mint \acute{a} .

*Hill*****) számításai szerint a porosz vasutakon 1888-ban $u = 2.736$ Pf., $\acute{a} = 1.514$ Pf. $\frac{u}{\acute{a}} = 1.805$, tehát az u 80.5%-kal nagyobb. Ugyanebben az évben *Hill* számításai szerint a máv.-on $u = 3.216$ Pf. és $\acute{a} = 1.902$ Pf. $\frac{u}{\acute{a}} = 1.67$, tehát az u 67%-kal nagyobb.

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 1912.

**) Des prix de revient des transports par chemin de fer. Annales des ponts et chaussées 1875-ik évf. 2. semester. 422. o.

***) i. m.

****) i. m.

Megjegyzi *Hill*, hogy *u*-nak és *á*-nak a *Launhardt* által kiszámított értékei sem más vasutra, sem más üzemi évre nem lehetnek érvényesek és az 1.843 viszonyszám is csak azokra a legközelebbi évekre lehet érvényes, amelyekben a forgalom sűrűsége lényegesen nem változik.

Professzor dr. Ing. *Helm* hivatkozott művében az 1880. évre a következő eredményre jön.

	<i>u</i>	<i>á</i>	$\frac{u}{\bar{a}}$
Német birodalom	3.15 Pf.	2.03 Pf.	1.56
Poroszország	2.93 „	1.85 „	1.58
Bajorország	3.56 „	2.07 „	1.72
Württemberg	2.56 „	2.78 „	0.92
Szászország	2.50 „	2.81 „	0.89
Baden	3.49 „	2.41 „	1.45

Az első tétel elhagyásával a többi vasutakra az átlagos viszonyszám $\frac{u}{\bar{a}} = 1.3$. Dr. *Helm* szerint ez a viszonyszám elfogadható és a *Tecklenburg* által fölvetett 1.2 és 1.5 határok helyességét megerősíti. Csak-hogy *Helm*-nek ez a megállapítása téves. *Tecklenburg* ugyanis nem az $\frac{u}{\bar{a}}$ viszonyra vette föl az 1.2. illetőleg 1.5 határértékeket, hanem a személy-

kocsi (*sz*) és teherkocsitengelykm-ek (*t*) egységárainak viszonyára $\left(\frac{sz}{t}\right)$ Ujabban *Selbstkosten und Beförderungspreise im Eisenbahnverkehr* *) című tanulmányos értekezésében *Helm* észreveszi ezt a tévedését és a *Tecklenburg*-féle $\frac{sz}{t}$ viszonyszámot átszámítja $\frac{u}{\bar{a}}$ -ra. Azt állítja, hogy Németországban majdnem állandóan a személyforgalomban egy tengelykm.-re 3.66 személykm. és a teherforgalomban egy tengelykm.-re 3.05 tkm. esik, tehát a *Tecklenburg*-féle $\frac{sz}{t} = 1.2—1.5$ határ $\frac{3.05}{3.66}$ arányban $\frac{u}{\bar{a}} = 1.0$. illetőleg 1.25-re adódik ki.

A *Tecklenburg*-féle felvétel alsó határa tehát $\frac{u}{\bar{a}}$ -ra átszámítva tulajdonképpen a francia kulcs alkalmazását jelenti, noha *Helm* szerint ezt a kulcsot csak eleinte alkalmazták, amikor még közelítőleg számítottak. Egyébiránt a német vasut egyleti statisztika szerint 1913-ban a *Helm*-féle adatoktól eltérően a német vasutakon a személyforgalomban egy tengelyre 4.45 utas, a teherforgalomban pedig egy tengelyre 2.93 t. áru esik, úgy hogy a *Tecklenburg*-féle $\frac{sz}{t} = 1.2—1.5$ határ $\frac{2.93}{4.45}$ arányban $\frac{u}{\bar{a}} = 0.79$. illetőleg 0.99-nek, tehát majdnem 1.0-nak adódik ki.

*) Verkehrstechnische Woche 1923 febr. 5.

Eszerint viszont a *Tecklenburg*-féle felső határ $\frac{u}{\bar{a}}$ -ra átszámítva jelenti a francia kules alkalmazását.

Helm a fentebb említett $\frac{u}{\bar{a}} = 1.3$ átlagos viszonyszám alapján 1912. évre is kiszámítja az üzemi költséget és a következő eredményre jut:

	u	\bar{a}
Poroszország	2.38 Pf.	1.83 Pf.
Bajorország	3.33 ..	2.56 ..
Württemberg	3.03 ..	2.33 ..
Szászország	3.67 ..	2.82 ..
Baden	3.20 ..	2.46 ..

Ezekből az értékekből azután azt a következtetést vonja le, hogy az üzemi költség általában annál nagyobb, minél kisebb kiterjedésű a vasuthálózat. Megállapítja, hogy az eltérések sem az emelkedési viszonyokból, sem a forgalom sűrűségéből nem magyarázhatók meg, de hozzáteszi, hogy természetesen mind a két faktor befolyással van az üzemi költségre. Megfelelkezik azonban a legfontosabb faktorról a holt súly nagyságáról.

A felsorolt értékek szerint 1912-ben legkisebb a porosz vasutak üzemi költsége, utána következik a sorban a württembergi államvasutaké. Ez az eredmény nem lehet helyes.

A *nagy vasutak gazdaságos üzeme* című többször hivatkozott*) tanulmányunkban bebizonyítottuk, hogy a német nagy vasutak közül a 20-ik század első évtizedében egy haszontonnakm. egységára (az összes kiadásokból egy haszontonnakm.-re eső rész) állandóan legnagyobb volt a württembergi államvasutakon, minthogy itt esett egy haszontonnára a legtöbb holtteher. Nem változtak a viszonyok később sem, 1913-ban még mindig a württembergi vasutakon legnagyobb a holtteher. Lehetetlen tehát, hogy az utaskm. vagy árutonnakm. költségének alacsony volta tekintetében a württembergi államvasutak megelőzzék a szász államvasutakat, ahol a mozgatott holtteher jóval kevesebb.

Az üzemi költségre a holttehernek rendkívül nagy befolyása van. Ennek a faktornak a kutatók, úgy látszik, nem tulajdonítanak nagy jelentőséget: még csak fel sem említik. Pedig a *holttehernek*, amint a gyors- és személyvonatok különböző kocsiosztályaiban az utaskm. költségének változásából kitűnik, *az üzemi költség nagyságára jóval nagyobb a befolyása, mint a forgalom sűrűségének.* Az utóbbi a holtteher nagyságára annyi befolyással, hogy ha a forgalom csekély, a holtteher általában nagyobb.

Az általunk talált eredményt, amely szerint az *utaskm.* és *áru-tonnakm.* egységára közel ugyanaz, megerősíti *Charlier* svéd tudós, a lund-i csillagvizsgáló intézet igazgatója, vonatkozó tanulmányában.**)

*) Magyar Mérnök és Építész-Egylet Közlönye 1912.

**) Theorie zur Berechnung von Eisenbahntarifen. Archiv für Eisenbahnwesen 1899.

Vizsgálatai szerint 1896-ban a porosz államvasutakon $u = 1.60$ Pf., $\acute{a} = 1.70$ Pf.; a svéd államvasutakon pedig $u = 2.28$ Pf., $\acute{a} = 2.35$ Pf.

Ezekből az eredményekből arra következtet, hogy az *utaskm.* és *árutonnakm.* teljesítményegységre a kiadások *mindenütt* közel egyenlők és a svéd államvasutakon azért nagyobbak, mint a porosz államvasutakon, mert az utóbbiak jelentékenyen nagyobb forgalmat bonyolítanak le.

Charlier-nek két vasutra végzett vizsgálataiból levont az a következtetése, hogy az u *mindenütt* egyenlő \acute{a} -val, merész. Az $u = \acute{a}$ eredmény ugyanis elsősorban a haszon- és holtteher viszonyától függ.

Ha valamely vasuton bizonyos időpontban $u = \acute{a}$, ez az eredmény mindaddig érvényes, amíg az illető vasuton úgy a személy-, mint az áruforgalomban a haszon- és holtteher viszonyában vagy nem történik változás, vagy ha igen, akkor mind a két forgalomban megfelelő arányossággal. Emellett feltétel az is, hogy a gyors- és személyvonatok sebességének a tehervonatok sebességéhez való viszonyában sem lesz nagyobb változás.

Az az általunk is talált eredmény ugyanis, hogy $u = \acute{a}$. más uton is megokolható.

A német vasutegyleti statisztikában egy utas súlya kézi poggyászzal együtt 75 kg.-ra van fölvéve. Eszerint az *utaskm.* = 75 kgkm. és egy *árutonnakm.* = 1000 kgkm. Ha mind a kettőnek egységára ugyanaz, akkor egy utas kgkm. 13.33-szor többre kerül, mint egy áru kgkm.

A vonatkozó vizsgálatok szerint*) a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon a személyforgalomban 4% a haszonteher és 96% a holtteher azaz 1 haszontonnára 24 tonna holtteher esik. Egy utas, azaz 75 kg. súly magával visz $24 \times 75 = 1800$ kg. holtterhet, tehát a bruttó teljesítmény $75 + 1800 = 1875$ kgkm. = 1.875 tonnakm.

A teherforgalomban viszont 33% a haszonteher és 67% a holtteher. Eszerint egy tonna áru magával visz 2 tonna holtterhet, tehát egy *árutonnakm.* 3 bruttótonnakm. üzemi teljesítményt jelent.

Míthogy $u = \acute{a}$, a személybruttótonnakm. $\frac{3}{1.875} = 1.6$ -szer drágább, mint a teherbruttótonnakm., amely eredmény meg van okolva a személy és gyorsvonatok nagyobb sebességével. A tehervonatokéhoz képest a személyvonatok sebessége nálunk 1.4-szer, a gyorsvonatoké pedig 2-szer nagyobb. A gyors- és személyvonatok kocsitengelykm. teljesítményei alapján a gyors- és személyvonatokra az átlagszoró**) 1901., 1904., 1909., 1910., 1911. és 1913. évekre számítva állandóan 1.54-nek adódott ki. Eszerint a személybruttótonnakm. több költsége közel a sebességgel arányos. Mindezeknél fogva az az eredmény, amely

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 11. o.

**) Ha a gyorsvonati személykocsitengelykm.-ek száma α , a személyvonati személykocsitengelykm.-ek száma β , akkor az átlag szorzó:
$$\frac{2\alpha + 1.4\beta}{\alpha + \beta}$$

szerint a mávon és az általuk kezelt h. é. vasutakon $u = \hat{a}$, a haszon- és holt súly viszonyából következik.

Az $u = \hat{a}$ tétel azonban nem felel meg az 1914/15. költségvetési évre. Ekkor, amint a táblázat adataiból kiszámítható: $u = 0.393 \hat{a}$. Ez az év azonban már nem normális; az első háborús év rengeteg katonaszállítással. Lényegesen megváltozik a személyforgalom teljesítménye az áruforgalméhoz képest. Az előző vizsgált 14 esztendőn át az utaskm.-ek száma mindig kisebb, mint az árutonnakm.-eké; az utóbbinak 50 és 60%-a között váltakozik. az 1914/15. költségvetési évben ezzel szemben már 94%-a. És ez a viszonyszám a háborús években folytonosan nő: 1915/6-ban 105%, 1916/7-ben 110% és 1917/8-ban 122%. Ez a körülmény azonban még nem befolyásolná az $\frac{u}{\hat{a}}$ viszonyát, ha a haszontéher és holtteher viszonyában nem történnék változás.

Természetesen lényegesen megnövekedett a katonautaskm.-ek száma. Amíg az előző 14 esztendőn át a teljesített utaskm.-ekből átlagban csak 7.25%-ot tett ki a katonák által megtett ut, 1914/5-ben már 54%, 1915/6-ban 62.1% esik a katonautaskm.-ekre. A nagy katonaforgalom nyilván lényegesen kedvezőbb ülőhelykihasználást jelent.

Az adatok . . . szerint 1913-ban a máv. fő- és mellékvonalain az ülőhelykihasználás 18.35%, 1914/5-ben több mint kétszerese 37.13%, 1915/6-ban 48.6%.*) A kedvezőbb ülőhelykihasználás azt jelenti, hogy az egy utasra eső holtteher jóval kisebb lett, tehát a személyforgalomban a haszonsúly és holt súly viszonya kedvezőbbé vált.

Természetes ennél fogva, hogy az utaskm. költsége az árutonnakm.-éhez viszonyítva kisebb, mint a normális években. Ez a csökkenés arányosan történt a holtteher kisebbedésével.

Ugyanilyen a helyzet ma is. A személyvonatokon az ülőhelykihasználás legalább kétszerese a békeévékének, tehát ennek megfelelően az u jóval kisebb, mint \hat{a} . Ennek a tételnek helyességét bizonyítja Kélety Dénes államtitkár a m. kir. államvasutak gazdasági és pénzügyi helyzetéről a közgazdasági társaságban 1923 június 16-án tartott előadásában, amikor a máv. üzemi költségeit 1920 második felétől kezdve napjainkig ismertette.

Az általa közölt adatokat s ezek alapján az $\frac{u}{\hat{a}}$ viszonyszámot a következő táblázat tünteti föl:

Időszak	Korona árfolyam	Üzemi költség		Üzemi költség		$\frac{u}{\hat{a}}$
		utaskm.	fizető áru- tonnakm.	utaskm.	fizető áru- tonnakm.	
		fillér		arany fillér		
1920 VII—XII.	2.20	46.61	137.04	1.03	3.01	0.337
1921 VII—XII.	1.21	118.50	231.26	1.43	2.80	0.510
1922 I—V.	0.71	184.20	314.51	1.31	2.23	0.588

*) A máv. kezelte h. é. vasutakra az adatok nem tüntetik föl a megfelelő viszonyszámokat. Kétségtelen azonban, hogy ezeken a vasutakon is jóval kedvezőbb volt az ülőhely kihasználása.

Időszak	Korona árfolyam	Üzemi költség		Üzemi költség		u á
		utaskm. f i l l é r	fizető áru- tonnakm.	utaskm. arany fillér	fizető áru- tonnakm.	
1922 VII. 30.	0.46	246.21	480.49	1.13	2.21	0.512
1922 XII. 5.	0.22	588.52	1004.86	1.29	2.21	0.584
1923 III. 21.	0.17	1039.42	1774.75	1.77	3.02	0.586
1923 VI. 1.	0.10	2178.09	3718.95	2.18	3.72	0.586

A személy- és teherkocsi tengelykm.-re vonatkoztatott üzemi költség viszonya.

A IV. sz. táblázatban foglalt üzemi költség adatokból kitűnik, hogy ha a személykocsitengelykm.-re eső kiadást *sz.*-szel, a teherkocsitengelykm.-re esőt pedig *t*-vel jelöljük, $\frac{sz}{t}$ viszonya 1900-tól 1913-ig bezárólag átlagban 1.97, tehát majdnem 2.

A nemzetközi vasuti kongresszusnak Bernben 1910. évi július 6-án tartott ülésén a vasuti statisztika alapelveiről és az üzemi költségek egységes klasszifikálásáról tartott vitában*) *Frolov* a moszkva—windau—rybinski vasut képviselője fölemlítette, hogy 25 orosz vasutvonalra végzett vizsgálatai szerint $\frac{sz}{t} = 2$.

A württembergi államvasutakon 1899-ben a befektetett tőke kamatja nélkül: *sz* = 11.5 Pf. gyorsvonatra, *sz* = 8.04 Pf. személyvonatra és *t* = 4.55 Pf. tehervonatra.

Eszerint $\frac{sz}{t} = 2.75$ ha *sz* gyorsvonatra vonatkozik, 1.77 ha személyvonatra vonatkozik és átlagban $\frac{sz}{t} = 1.94$.

A szász államvasutakon 1901-ben *sz* = 2.53 Pf. gyorsvonatra, *sz* = 11.2 Pf. személyvonatra és *t* = 5.26 Pf. tehervonatra. $\frac{sz}{t}$ értéke ha *sz* gyorsvonatra vonatkozik 2.53, ha személyvonatra 2.35 és átlagosan 2.4.

Tecklenburg, amint említettük, $\frac{sz}{t}$ viszonzszámra határként 1.2-et, illetőleg 1.5-et vesz fel.

Vizsgálatainkból, valamint a württembergi és a szász államvasutaknak részletekbe menő számításából kitűnik, hogy az $\frac{sz}{t}$ viszonzszám normális viszonyok között közel van 2.0-höz, a *Tecklenburg* által fölvetett határok tehát kicsinyek.

Ujabban *Tecklenburg: Das Selbstkostenproblem in der Eisenbahnverwaltung* című értekezésében**) már a háboru utáni évek üzemi

*) Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongress-Verbandes 1921. 12. o.

**) Verkehrstechnische Woche 1921, 47. és 48. sz.

költségeivel foglalkozik. Az egykori porosz—hesszeni államvasutaknak 1920. évi üzemi költségét állapítja meg, a kiadásokat bizonyos osztókulcsok szerint osztva el a személy- és áruforgalomra és az $\frac{sz}{t} = 1.16$ -nak adódott ki. A rendestől eltérő viszonyszám *Tecklenburg* szerint is meglepő, mert eddig az a nézet uralkodott, hogy a személyforgalom kocsitengelykm.-re vonatkoztatva sokkal nagyobb költséget okoz, mint a teherforgalom.

Annak a jelenségnek, hogy a személykocsitengelykm.-re eső kiadás csak 16%-kal nagyobb, mint a teherkocsitengelykm.-re eső, *Tecklenburg* szerint három oka van. A teherforgalomban aránylag nagy költséget okozott a kedvezőtlen kihasználás és a csekély teljesítmény miatt a vonatszemélyzet, továbbá a rendezési (tolatási) szolgálat, amelynek 80%-a esik a teher- és csak 20%-a a személyforgalomra és végül igen nagy kiadás esett a teherkocsik jókarbantartására, ami a kocsiparknak a háboru alatt történt lerongyolódásából és a sok tolatási kárból következett.

A személyforgalmi és áruforgalmi kiadások egymáshoz való viszonya.

Ismerve az *utaskm.* és *áru-tonnakm.* költséget, kiszámíthatjuk elkülönítve a személy- és áruforgalmi kiadásokat. Az *utaskm.*-ek száma megszorozva az *utaskm.* egységárával adja a személyforgalmi és az *áru-tonnakm.*-ek száma megszorozva az *áru-tonnakm.* egységárával adja az áruforgalmi kiadást.

A személy- és áruforgalom bevételei külön-külön meg vannak adva. Ilyen módon meghatározhatjuk külön-külön a személy- és az áruforgalom üzemi koefficiensét (a kiadások és bevételek viszonyát %-ban).

A vasuti statisztikában a vasut bevételei három csoportba vannak sorozva: személyforgalmi, áruforgalmi és egyéb bevételek. Az egyéb bevételeket a kocsitengelykm.-ek arányában osztottuk el a személy- és áruforgalomra. Az eredmények az V. táblázatban vannak évek szerint föltüntetve. Amint e táblázatból kitűnik, a személyforgalom üzemi koefficiensé 1900-tól 1913-ig 84.0 és 123.4% között váltakozik. 1907-től kezdve 1913-ig bezárólag a személyforgalmi üzemi koefficiens mindig nagyobb 100%-nál. Eszerint ezekben az esztendőben a személyforgalom bevételei nem fődöztek a személyforgalmi kiadásokat. Emellett természetesen a befektetési tőke kamatjának megfelelő része is terheli a személyforgalmat. 1913-ban a befektetési tőke 5%-os kamatiának figyelembe vételével a személyforgalom üzemi koefficiensé 117.8%-ról 169%-ra nő, 1912-ben 110.2%-ról 158%-ra.*) Nyilvánvaló tehát, hogy a máv. a személyforgalomra mind a két vizsgált évben többet adott ki, mint amekkora bevétele volt a személyforgalomból és ezt a több kiadást az áruforgalom jövedelméből kellett volna fődözni.

*) A befektetési tőkének 5%-os kamata 1913-ban 140,614.991 K-át, és 1912-ben 131,823.495 K-át tett ki. A befektetési tőkének 5%-os kamatát a különböző vonatnemekre, illetőleg a személy- és áruforgalomra, amint a II. sz. táblázat utolsóelőtti sorából kitűnik, a változó üzemi költségek arányában osztottuk el.

V. sz. táblázat.

Sorsz.	É v	1900	1901	1902	1903	1904	1905
1.	Összes kiadás (ezer kor.)	131.585	138.420	140.829	146.157	153.116	166.092
2.	100.000 utaskilométer teljesítmény	19.415	20.443	20.388	21.620	23.008	24.989
3.	Utaskilométer egységára (fillér)	2.35	2.50	2.42	2.50	2.40	2.37
4.	Bevétel a személyszállításból az egyéb bevételekből a tengelykm.-ek arányában reá erő résszel (ezer kor.)	52.042	53.187	58.126	59.926	63.316	68.515
5.	Bevétel az áruszállításból az egyéb bevételekből a tengelykm.-ek arányában reá eső résszel (ezer korona)	162.958	161.901	166.901	170.739	177.929	188.926
6.	Összes bevételek (ezer korona)	215.000	215.088	222.027	230.664	241.244	257.442
7.	Kiadás a személyforgalomra (3×utaskilométerrel) (ezer korona)	45.626	51.108	49.338	54.050	55.220	59.225
8.	Kiadás az áruforgalomra (összes kiadás —7) (ezer korona)	85.959	87.311	91.491	92.168	97.896	100.868
9.	Üzemi koefficiens az összes forgalomra	61.20	64.35	63.43	63.96	63.47	64.52
10.	Üzemi koefficiens a személyforgalomra	87.70	96.20	89.50	90.20	87.30	86.50
11.	Üzemi koefficiens az áruforgalomra	52.80	53.98	54.84	54.00	55.00	56.60
12.	Szabványszén egységára tonnánként (korona)	—	5.651	5.753	5.799	5.704	5.661

A vasutak üzemi költsége

717

1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914/15
179.463	217.714	244.767	270.003	277.739	303.401	337.667	368.770	313.971
28.361	30.942	31.581	34.008	37.088	39.848	42.081	41.512	64.918
2.23	2.80	3.13	3.23	2.79	3.31	3.09	3.47	1.42
75.343	81.411	83.435	89.156	96.887	106.686	117.758	122.119	185.920
208.890	225.301	231.266	245.788	272.073	305.932	330.042	337.165	288.476
284.234	306.712	314.701	334.963	370.960	412.618	447.800	459.284	474.396
63.245	86.638	96.846	109.385	103.475	131.895	130.130	144.048	92.184
116.218	131.076	145.920	160.119	174.264	171.506	207.637	224.722	221.787
63.14	70.98	77.78	80.60	74.87	73.53	75.41	80.29	63.16
84.00	106.4	118.30	123.00	104.5	123.40	110.2	117.8	49.60
55.52	58.20	63.0	65.2	64.08	56.20	62.8	68.6	76.80
3.182	8.675	8.469	8.710	8.328	8.355	8.658	8.863	11.35

Az összes forgalom alapulvételével az üzemi koefficiens 1913-ban 80.29%, a befektetési tőke 5%-os kamatának figyelembevételével 110%, 1912-ben 75.41%, illetőleg 104.5%. Ezekben az esztendőben tehát a személyforgalom több kiadására, ha 5%-os tőkekamatot veszünk számításba, nem volt födözet. Kitűnik ez az I. sz. táblázat adataiból is. Eszerint a befektetési tőkének jövedelmezősége 1913-ban 3.34%, 1912-ben pedig 4.28%. 1867-től az 1917/8. költségvetési évig bezárólag, azaz 51 esztendőn át, csupán öt évben és pedig: 1868-ban, 1869-ben, 1906-ban, 1914/5-ben és 1915/6-ban volt a befektetési költségnek 5%-nál nagyobb jövedelmezősége.

Az 1912. és 1913. évi állapothoz képest kedvezőbb volt a helyzet a világháború alatt az 1914/5. és 1915/6. költségvetési években, amikor az összes forgalomra vonatkozó üzemi koefficiens 66.18%, illetőleg 59.26%, tehát az 1907. év előtti szintre száll alá. Az 1916/7. évben azonban az üzemi koefficiens 79.94%, majdnem elérte az 1913. évi 80.29%-ot, az 1917/8. évi pedig 87.91%-kal már jóval túl is haladta. Az 5%-os tőkekamat figyelembevételével az üzemi koefficiens, ha a befektetési tőkét az 1913. évi összeggel vesszük is számításba, már az 1916/7. évben 102%-nak, 1917/8-ban pedig 104%-nak adódik ki, tehát ez a két háborús év, 5%-os tőkekamatteher számításával, már az összes forgalomra is passzív volt. Még kedvezőtlenebbé vált a helyzet önként értetődőleg a világháború utáni összeomlásban. Annyi kárt ugyanis egyetlenegy legyőzött államnak a vasutjai se szenvedtek, mint a m. kir. államvasutak s egyetlenegy országban sem jutott olyan siralmas helyzetbe nagyobb vasut, mint nálunk a m. kir. államvasutak.

Az üzemi költségek növekedése és a tudományos technika haladása.

Általános megjegyzések.

A m. kir. államvasutak teljesítményegységre eső minimális és teljes üzemi költségei 1900-tól 1913-ig, eltekintve kisebb ingadozásoktól, állandóan növekednek. Ennek a növekedésnek az oka az általános drágulás, az anyagárak és bérek folytonos nagyobbodása.

A francia állam statisztikai hivatalának vezetője *Lucien March*, érdekes képet ad a fizetések és bérek állandó emelkedéséről a múlt század közepétől kezdve 1910-ig.*) Az emelkedés mértékét, az 1900. évre vonatkozó viszonyszámot 100-nak véve föl, a következő számok mutatják:

	1850	1880	1900	1910
Munkabérek	51	82	100	110
A létfenntartás költségei	85.5	110	100	104
A munkabérek vásárló ereje	59.5	74.5	100	106

*) Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongress-Verbandes 1914, Betrachtungen über Transportfragen von C. Colson.

Noha ezeket a számokat a nagyobb francia városok s elsősorban Páris gazdasági viszonyainak figyelembevételével állapították meg, kétségtelen, hogy a drágulásnak ezekkel a számokkal jellemezett folyamata egész Európára s a XX-ik század elején már Amerikára is mértékadó. *Colson* hivatkozott tanulmányában megállapítja, hogy az áraknak emelkedése a múlt század utolsó negyedében, nevezetesen 1882—1897-ig észrevehetően lassubbodott, azóta azonban lényegesen gyorsult és a XX-ik század első évtizedében az árdrágulás minden téren majdnem általánossá vált.

Fölvetődhetnék a kérdés, hogy a vasuti üzemi költségeknek a drágulás okozta nagyobbodását a tudományos technika haladása s a forgalom sűrűségének fokozódása miatt nem tudja ellensúlyozni s általában nem lehetne-e és miként lehetne az üzem gazdaságosabbá tételével az üzemi költségeket *csökkenteni*, úgy hogy azok legalább is *állandók* maradnának.

A gazdaságosabb vonóerőre való törekvés.

A tudományos technika állandáon arra törekszik, hogy az üzemi költség csökkentessék. Gőzüzemű vasutakon a gazdaságosabb vonóerőre való törekvés folytonos s ennek érdekében jelentős javítások történtek.

A gőz gazdaságosabb kihasználására való törekvés teremtette meg a compound rendszerű lokomotívot, mely az egyszerű gőzhatású iker lokomotívhoz képest kétszeres expanzióval dolgozik. A compound lokomotívoknak ugyanazon sebességnél nagyobb a vonóerejük, ugyanazon vonóerő esetén nagyobb a sebességük, mint az egyszerű gőzhatásúaknak. Az utóbbiakkal szemben jelentékeny, 15—20%, tüzelőanyagot és vizet takarítanak meg. Az első compound rendszerű lokomotívot *Anatole Mallet* genfi mérnök szerkesztette 1874-ben. Az említett kedvező eredmény következtében e rendszer hamar elterjedt és pedig az európai kontinensen elsősorban a máv.-on. Megelőztük vele a porosz államvasutakat.

A gépek thermikus hatásfokának növelése szempontjából a XX-ik század elején nagyjelentőségű technikai újítás a tulhevitett gőzzel dolgozó lokomotívok alkalmazása. Az első ilyen lokomotívot *Schmidt* német mérnök tervei szerint 1908-ban építették. A tulhevitett gőzzel dolgozó lokomotívoknak, minthogy a tulhevitett gőz nagyobb fajlagos térfogata miatt ugyanazon töltés, tehát munka elérésére kevesebb gőzre van szükségük és lecsapodási veszteségeik nincsenek, a nedves gőzzel dolgozó lokomotívokhoz képest sokkal kisebb a gőzfogyasztásuk és így tüzelőanyag szükségletük is. Egyenlő teljesítményt alapul véve, egyszerű gőzhatású tulhevitős lokomotív a nedves gőzüvel szemben rendszerben 25% tüzelőanyagot és 30—35% vizmegtakarítást mutat fel. A máv.-on a tulhevitős lokomotívok is hamar tért nyertek.

A most említett újítások következtében, amelyek korántsem merítik ki az összes időközben történt javításokat, valóban jelentékeny szénmegtakarítást értek el. *Hammer* összeállítása szerint a szénfelhasználás a porosz vasutakon minden egyes lóerőóra. 1914-ben átlagban

2.7 kg. volt, 1909-ben már csak 2.2 kg., 1913-ban pedig 1.2 kg.-ra, a 20 esztendő előttinek alig 45%-ára szorították le. A szénre kiadott összeg a porosz-hesszeni államvasutakon 1913-ban 144,751.000 M. volt, ha az említett technikai javítások nem történtek volna meg, több mint 300 millió M.-át kellett volna erre a célra kiadni.

A tudományos technikai munkának az eredménye, hogy noha az idők folyamán a lokomotívot annyiféle szerkezettel látták el, a lokomotív beszerzési ára a teljesítmény egységére vonatkoztatva, lényegesen csökkent. *Matschoss* szerint *Stephenson* idejében minden egyes lóerő, amelyet a lokomotív teljesíteni képes volt, 240 M befektetési költséget igényelt, 1913-ban 52 M.-át.

Az üzem gazdaságosabbá tételére irányuló javítások ellenére az eredmény még is az, hogy az idők folyamán az üzemi költség nem hogy kevesbedett, hanem nőtt. Ennek az oka elsősorban az, hogy a szállításhoz fűzött igények is megnöttek és pedig nagyobb mértékben, mint amilyenben a technikai újítások használtak. E tekintetben külön kell vizsgálat tárgyává tenni az áru- és külön a személyforgalmat.

A vasutak személyforgalma a gazdaságos üzem szempontjából.

Noha a közforgalmu vasutakon a teherforgalom nagymértékben fölülmulja a személyforgalmat, — a XX-ik század első évtizedének végén a német vasutegyleti vasutakon a személyforgalom bruttótonnák. teljesítménye az összes forgalom bruttótonnák. teljesítményének kerekén 25%-át tette ki*) — s ennek megfelelően a teherkocsik száma jóval több, mint a személyszállítóké, a publikumot elsősorban a személyforgalmi berendezések érdeklik, minthogy ezekkel a berendezésekkel jön érintkezésbe.

A nagy személypályaudvarok hatalmas épületeikkel sokkal nagyobb szerűek, mint a jóval egyszerűbben kialakított nagy teherpályaudvarok. Ennek oka abban van, hogy a személypályaudvarokon különleges természetű javak, az emberek szállításáról van szó. Ezek nem engedik magukat olyan egyszerűen, akarat nélkül a kocsikba vitetni, mint ahogyan az áruk jutnak oda. Ezek a szállításra kerülő nemes javak a vasuton is kényelmes és barátságos tartózkodási helyet akarnak találni. Nem akarják tudni, hogy a személyforgalomból, amint fentebb kimutattuk, nincsen jövedelme a vasutnak s hogy amint találóan jegyzi meg *Artur Fürst*, tulajdonképpen szerényebben kellene fellépniök a vasuttal szemben; ők sokkal követelődőbbek, mint az áruk. A vasuttársaságoknak nem is marad más hátra, mint a követelményeket teljesíteni, mindazokat a berendezéseket, amelyek a személyforgalmat biztosabbá, kényelmesebbé és gyorsabbá tehetik, létesíteni. A személyforgalom minél biztosabb, kényelmesebb és gyorsabb lebonyolításáról való gondoskodás a vasuttársaságoknak valóban nobile officiuma.

*) *Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. Bp. 1912. 18. o.*

A kényelmesebb és gyorsabb utazás azonban mindenekelőtt annyit jelent, hogy jóval nagyobb holtterhet kell vontatni. Az üzemi költségek nagyságára alig van más tényezőnek olyan nagymértékű befolyása, mint a holttehernek.

A holtterhet a minimumra szorítani s a haszon és holtteher viszonyát maximumra hozni egyik alapfeltétele a vasuti üzem gazdaságosságának.

A holtteher nagysága a személyforgalomban.

A vasuti technika fejlődésével általában törekedtek az utazást kényelmesebbé tenni.

Az első vasutak idejében még korántsem volt olyan kényelmes a vasuti utazás, mint ma. Angliában eleinte a III. osztályu utasoknak nem volt joguk földött kocsiban utazni. A múlt század hatvanas éveiben sikerült csak ezt a jogot kivívniok.

A vasuti utazás kényelme szempontjából nagy haladás volt, amikor 1874-ben az angol Midland-vasut bevezette a forgó alvázas kocsikat, a mai Pullmann-kocsik előfutárjait. Ezt a nyugodt járásu kocsitípust rövid idő alatt az összes nagyobb vasutak átvették. Angliában már 1892 óta közlekednek átjáró, u. n. *korridorvonatok*. A kocsik közötti áthidaló lemezek és souflék alkalmazása lehetővé teszi a szabad közlekedést az egész vonaton át. Ezek a berendezések, valamint az étkező- és hálókocsik járatása, a kocsik belső helyiségeinek jobb kialakítása, klozetek, mosdók, oldalfolyosók alkalmazása, a vasuti utazás kényelmét tetemesen fokozták, de egyszersmind a holttehernek nagymértékű növekedését vonták maguk után.

Ötven esztendővel ezelőtt Londonból Glasgowba 200 III. osztályu utast 4 kocsival szállítottak s a négy kocsi meg a biztossági kalauz-kocsi sulya volt 50 t., ma erre a célra 6 hosszátjáratu kocsi, egy étkező*) s egy biztossági kocsi szükséges. Ennek a vonatszerelvénynak a sulya 203 t., tehát az *egy utasra eső holtteher négyszer nagyobb lett*.

Ilyen körülmények között természetes, hogy a haszonsuly és holt-suly viszonya a személyforgalomban igen kedvezőtlen. A holt-sulynak lehető csökkentésére ma Angliában több vasuttársaság megengedi, hogy az utasok az egész uton az étkezőkocsikban tartózkodjanak.

A német vasutegyleti vasutakon 1909-ben a személyforgalomban a vontatott tehernek 95%-a a holt- és csak 5%-a a haszonteher. Ugyanekkor a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttvéve 95.96% a holtteher és csak 4.04% a haszonteher.***) A holtteher függvénye az egy ülőhelyre eső nagy mértékben megnövekedett sulynak és az ülőhelyek kihasználásának. A tudományos technika, amint láttuk, törekedett a vonóerőt olcsóbbá tenni, de nem volt képes olyan nagy mérték-

*) Az angol vasutakon a III-ad osztályu utasok számára is vannak étkező kocsik.

**) V. ö. Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 1912. 11. oldal.
— Kár, hogy az újabb Német-Vasut-Egyleti statisztika adatai alapján már szót a viszonyszámot nem lehet megállapítani

ben csökkenteni az üzemi költséget, amilyen mértékben növekedett a holtteher.

A fentebb közölt adatok szerint a személyforgalomban a világháboru előtt a máv.-on a holtteher még nagyobb mértékű, mint a német vasutegyleti vasutakon átlagban. Ennek az oka abban van, hogy az utaskm. teljesítményből a máv.-on esik a legnagyobb rész I. és II. o. utasokra, természetesen tehát, hogy a személykocsikban az I. és II. o. ülőhelyek száma aránylag nagy, már pedig, amint fentebb kimutattuk, az I. o., illetőleg II. o. ülőhelyre jóval nagyobb holtteher esik, mint a III. o.-ra. 1913-ban az utaskm. teljesítményből a német vasutegyleti vasutakon átlagban 1.37% jutott az I. osztályu és 11.6% a II. osztályu utasokra. A megfelelő százalék a szász államvasutakon 0.4 és 6.66, a württembergi államvasutakon 0.57 és 4.62, a máv. saját vonalain pedig 2.93 és 25.8. Eszerint az utaskm. teljesítményből az I. o. utasokra eső kontingens a máv. saját vonalain az egyleti vasutak átlagához képest több mint *kétszeres*, a württembergi vasutakéhoz képest több mint *négyszeres*, a szász államvasutakéhoz képest közel *hatszoros*. Hasonló a viszony a II. o. utasokra eső kontingensben.

A nagyszámu I. és II. o. utas miatt a máv.-on aránylagosan jóval több párnázott kocsi volt szükséges s a párnázott kocsikban is nagyobb rész jutott az I. o.-ra, mint más vasutakon, tehát nagyobb holtteher esett egy ülőhelyre.

Még kedvezőtlenebbé tette a helyzetet az a körülmény, hogy a világháboru előtt az ülőhelyhasználás is jóval kisebb a máv.-on, mint az említett vasutakon. 1912-ben a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon az ülőhelykihasználás 22.03%, ugyanekkor a szász államvasutakon 27.98%. A német vasutegyleti vasutakon 1913-ban a személykocsik ülőhelyeiből 17% volt I. és II. osztályu, a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttesen 27.7%.

Érthető tehát, hogy a világháboru előtt a személyforgalomban a máv.-nál volt aránylag a legnagyobb holtteher és ennek ellenére a máv. személytarifája volt a legolcsóbb az összes nagyobb vasutak között.

A sebesség növekedése a személyforgalomban.

A vasuti személyforgalomban az idők folyamán a kényelem fokozása mellett a sebesség is nagy mértékben megnőtt. A vonatoknak folyton nagyobbodó sebessége következtében a személykocsikat súlyosabbra, szilárdabbra kellett építeni s ez a körülmény ismét a holtteher növekedését vonta maga után. Különösen a gyorsvonatokkal közlekedő kocsiknak sulya növekedett. E kocsik sulyának csökkentése az utasok biztonsága, valamint a fokozottabb kényelmi követelmények miatt alig lehetséges és éppen a nagysebességű vonatoknál az a szempont sem hagyható figyelmen kívül, hogy balesetek alkalmával ezeknek a nehéz kocsiknak ellenálló képessége lényegesen nagyobb, mint a könnyű kocsiké.

A sebességnövekedés gőzüzemű vasutakon a szénfelhasználás nagymértékű többletét jelenti, tehát az üzemi költség nagyobbodását vonja maga után. A porosz vasutakon a sebességnek a szénfogyasztásra

való hatását a következő adatok mutatják: síkvölgyi vasuton *menetközben* vonatkm.-enkint a szénfogyasztás 80 km/óra sebességű étkezőkocsival járó gyorsvonatoknál 21 kg., ugyanilyen sebességű, de könnyebb kocsikból álló helyi gyorsvonatnál 19 kg., 60 km/óra sebességű személyvonatnál pedig csak 11.7 kg. Ehhez járul még a *megállások* következtében előálló szénfogyasztás. 80 km/óra sebességű 500 t. súlyú gyorsvonat minden megállása átlagban 60 kg., 60 km/óra sebességű 300 t. súlyú személyvonat minden megállása 30 kg. több szénfogyasztást jelent.*)

Érdekes, hogy az első vasutak létesítésekor a nagy sebességtől féltek. A lokomotív megteremtőjének, *Stephenson* Györgynek az angol parlamenti examinátorok előtt tett az a kijelentése, hogy az 1830-ban üzembe helyezett gőzüzemre engedélyezett közforgalmu liverpool—manchesteri vasuton kétszer oly gyorsan fognak közlekedni, mint amily gyorsan akkortájt a gyorspostakocsik jártak, még jó barátait is, akik egyébként biztak benne, meghökentette. sőt voltak, akik egyenesen a bolondok házába valónak mondták őt.

A legnagyobb magyart is meglepi a lokomotivos vonat nagy sebessége, amikor először látja elhaladni maga előtt. Angliai utjában 1832 október 24-én ezt írja feljegyzéseiben: „Megnézzük még a Manchester és Liverpool közötti vasutat. Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad el egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával.“ *Széchenyi*, a tettek embere, másnap, október 25-én végigmegy a vonalon oda és vissza.

Erről az utjáról a következőket jegyzi fel: „25-én a Comettel Manchesterbe. Egészen jól vagyok. (Előtte való nap rosszul érezte magát.) Oda 1 óra 30 perc, vissza 1 óra 35 perc, egyszer álltunk meg. Nagyon egyenetlenül jár; hegynek lassan; helyenként oly gyorsan, hogy ló utol nem érné. Meg vagyok győződve, hogy egy-két esztendő alatt nagy tökélyre viszik.“**)

A nagy sebességtől való félelemre klasszikus példa a Németország első közforgalmu vasutját megelőző tárgyalások is. Amikor értelmes nürnbergi polgárok összeálltak s Nürnberg és Fürt között vasut építésére 1834-ben társulatot alapítottak, a bajor obermedicinal kollégium I. Lajos bajor király felhívására tudományos alapon nyugvó szakvéleményt adott a vasutról, amely a következőképpen szólt:

„A gyors mozgás az utasoknál kétségtelenül agybetegséget, bizonyos faju delirium furiosumot kell hogy előidézzon.“

„Minthogy azonban lesznek utasok, akik ezzel a rettenetes veszéllyel szembeszállnak, az államnak legalább a nézőket kell megvédelmeznie, akik a gyorsan szaladó gőzkocsi megpillantásakor szintén ugyanabba az agybetegségbe esnek.“

„Szükséges tehát, hogy a pályavonal mindkét oldalon magas sűrű deszkakerítéssel legyen ellátva.“

*) Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 1923. Band I. 46. o.

***) Zichy Antal: Gróf Széchenyi István külföldi uti rajzai és feljegyzései 395. oldal.

Bizony nemo est propheta in patria sua. A bajoroknak az ober-medical kollegium véleményét el kellett viselniök. Nyilvánvaló azonban, hogy soha még betegségnek nem volt olyan hatása, mint ennek a sebességokozta delirium furiosumnak, amelybe mindnyájan beleestünk s amely teljesen átalakította a világot.

A vasutak első éveiben a vonatok valóban mérsékelt sebességgel közlekedtek. A kezdetleges menetrendek csak a nagyobb állomásokra való beérkezést állapították meg negyedórákban és nem percekben. A vonatok megengedhető maximális sebességét azonban a lokomotív vezetőnek megadták. A publikum mihelyt hozzászólt a vasuti utazáshoz, a lokomotívvezetőtől a sebesség fokozását követelte olykor jutalom ígéretével. Még ötven esztendővel ezelőtt több vasuton meg volt a figyelmeztetés, hogy a publikumnak sebesség emelésére irányuló követeléseit a vasuti személyzetnek nem szabad figyelmbe venni.

Később a viszonyok megváltoztak. Nagyobb súlyú felépítményen, nagyobb teljesítőképességű lokomotívok nagyobb sebességgel jártak. Ugy hogy ma már fővasutak gyorsvonatainál nem ritkaság a 100 km/óra alapsebesség. Kérdés azonban, van-e szükség fővonalainkon a sebességet még 100 km/óra-n felül fokozni. Sok értelme nincs.

Kétségtelen, hogy az utas szempontjából a nagyobb sebességnek az értéke az időmegtakarításban van. Valamely vonat sebességének növelésével azonban az időtartamban a nyereség annál kisebb, minél nagyobb a már meglévő sebesség. Így pl. 100 km. ut befutásához

20	40	60	80	100	120	km/óra	sebesség	esetén
300	150	100	75	60	50	perc	szükséges.	

Eszerint a sebességnek 20 km/óra-val emelése esetén, ha az emelés 40 km/órától 60 km/óra-ra történik 50 perc időt, ha ellenben 100 km/órától 120 km/óra-ra történik, már csak 10 perc menetidőt takarítunk meg.

Két olyan közel fekvő közlekedési gócpont között, mint Budapest és Bécs a 100 km/óra sebességnek 110 km/óra-ra való emelése következtében sokkal kisebb a menetidőben a megtakarítás, mint amekkora különbség lehet a két főváros bármelyikében a különböző kerületekből a pályaudvarra való jutáshoz szükséges időben.

A 100 km/óránál nagyobb maximális sebesség az üzemgazdaságosság szempontjából csak valóban kivételes esetekben lehet megokolt. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a szénfogyasztás és a speciális biztosító berendezések költsége, a járóművek és a felépítmény elhasználódása, továbbá a vonatkésések és azt lehet mondani a balesetek lehetősége a sebesség további fokozásával olyan mértékben nőnek, hogy az ezáltal elérhető pár pernyi időmegtakarítás nincs vele arányban.

Kétségtelen ugyan, hogy a közlekedés terén a haladásnak a mértéke a sebességnövekedés, de amikor a szabad mozgáson alapuló levegőbeli közlekedés már itt kopogtat az ajtón, a vasuton, a kényszermozgású pályán, a sebesség további fokozására aligha fognak törekedni.

A sebességnek tuhájtott növelésére való törekvés egyébként Amerikából jött át hozzánk. Amerika haladásának a rugója, hogy minden technikai alkotásban a legmerészebbre igyekeznek. Ma azonban már az amerikai nagy vasutak is gondolkodóba esnek, hogy a sebességet

még tovább is fokozzák és Angliában, a vasutak szülő hazájában éppen a gazdaságos üzem szempontjából már a világháboru előtt foglalkoztak az eszmével, hogy a sebesség növelésével megálljanak.

A holtteher és a sebesség nagymértékű fokozása okozza tehát, hogy a tudományos technikának a gazdaságosságra való törekvésben született valóban nagyszabású ujitásai nem voltak képesek a személyforgalmi kiadások nagyobbodását ellensúlyozni.

Fölvethetné valaki a kérdést: miért nem emelték a vasutak személytarifáikat olyan mértékben, hogy a személyforgalmi bevételekből a kiadásokat fődözzék. Megfontolandó azonban, hogy a tarifának az emelése általában forgalomcsökkenést jelent. A forgalomcsökkenés pedig a teljesítményegységre az üzemi költség nagyobbodását vonja maga után. Emellett, amint helyesen mondja Hoff*), ki tudja azt megállapítani, hogy az áruforgalomnak mely része az, amelyet a személyforgalom idéz elő és a személyforgalomnak mely része az, amely az áruforgalomtól függ, más szóval milyen mértékben forrása és föltétele a nem jövedelmező személyforgalom a jövedelmező áruforgalomnak. És az az általában elfogadott álláspont is figyelembe veendő, hogy a személyforgalom lebonyolítására, valamint a menetdíjak megállapítására végeredményében közgazdasági természetű megfontolások döntőbbek, mint a valószínű üzemi, illetőleg önköltségek.

Mindazonáltal az üzemvezetésnek törekedni kell megfelelő intézkedésekkel a személyforgalmi üzemi költségek nagymértékű növekedésének határt szabni. Mindenekelőtt helyes mértéket kell tartani a vonat teljesítményben, a személykocsitengelykm.-ek számában. Gazdasági fellendülés idején sürgetik a vonatok szaporítását. E tekintetben a vasut vezetőségének óvatosnak kell lenni, mert roppant nehéz egy a publikum által megszokott vonatot később, ha nem lesz kellően kihasználva, megszüntetni.

Az ülőhelykihasználás a világháboru kitörése óta általában kedvezőbb lett. Amíg a máv. saját vonalain az ülőhelykihasználás 1913-ban 18.35%, 1914/5-ben**) 37.13%, 1915/6-ban pedig 48.6%. A további években még nem állanak rendelkezésünkre az egész vonalhálózatra érvényes statisztikai adatok, annyi azonban kétségtelen, hogy az ülőhelykihasználás manapság jóval kedvezőbb, mint a világháboru előtt.

1922 második felében a máv. budapesti üzletvezetőségének területén közlekedő különböző személyszállító vonatok ülőhelykihasználását a következő táblázat tünteti föl:

	I. o.	II. o.	III. o.	átlagban
Expressz- és olyan gyorsvonatokban, amelyeken köztisztviselőjegyek nem voltak érvényesek	40%	70%	54%	60%
Egyéb gyorsvonatokban	60%	82%	66%	70%
Távolsági személyvonatokban	48%	82%	94%	88%
Helyi vonatokban	50%	64%	96%	82%

*) Zeitung d. V. d. Eisenbahnverw. 1921. márc. 31.

**) 1914 július 1-től kezdve a számadási év nem egyezik a naptári évvel, hanem július 1-től a következő év június 30-ig tart.

Ezzel szemben ugyanezen üzletvezetőség területén a budapest—győr—brucki vonalon az ülőhelykihasználás 1914 május első hetében a következő volt:

	I. o.	II. o.	III. o.	átlagban
Gyorsvonatokban	22%	51%	44%	42%
Távolsági személyvonatokban	17%	24%	62%	48%
Helyi vonatokban	—	19%	28%	26%
A háromféle vonatra átlagban	20%	36%	52%	43%
H. é. vasuton (Almásfüzitő—Esztergom)	3%	25%	42%	36%

A budapest—zimonyi vonalon 1913 novemberben közlekedett:

906. sz. gyorsvonatban	20%	41%	—	36.5%
908. sz. személyvonatban	12%	24%	62%	49%
E két vonatban átlagosan	17%	33%	62%	45%

Ezekből az adatokból kitűnik, hogy a békeévekben a fővonalakon az ülőhelykihasználás (43%) kétszerese volt az egész vonalhálózatra vonatkozó ülőhelykihasználásnak (21%), tehát hogy a h. é. vasutakon jóval kisebb volt az ülőhelykihasználás, mint a fővonalakon. A békeéveknek megfelelő arányban eszerint manapság az egész vonalhálózatra az ülőhelykihasználás a budapesti üzletvezetőség területére megállapítottnak felére, azaz kereken 40%-ra tehető.

Ezen kép szerint tehát a személyszállító vonatok ma kétszer vannak jobban kihasználva, mint a békeévekben. Látni azt is, hogy a gyorsvonatokban az I. és II. osztályban az ülőhelykihasználás ma is kedvezőbb, mint a személyvonatokban és pedig mintegy 25%-kal.

Az ülőhelykihasználás jobb voltát bizonyítja a nagy személypályaudvaroknak a vonatok számához mérten megnövekedett utasforgalma. Így pl. a budapesti keleti pályaudvaron 1913-ban naponként érkezett 81—85 vonat s az érkezett utasok száma 6,280.000 volt; 1922-ben naponként érkezett 38—51 vonat s az utasok száma 7,910.000. Ugyanez a viszony az induló utasok számában is. 1913-ban naponként indult 81—85 vonat, az elutazók száma 6,557.000; 1922-ben naponként indult 40—51 vonat s az elutazók száma 8,164.000.

Az utaskm. költségére vonatkozó vizsgálatainkból kitűnt, hogy a világháború előtt különösen az I. osztályu személyvonati utasok szállítása került aránytalanul nagy költségbe. Megfontolandó tehát, vajjon üzemgazdaságossági szempontból nem volna-e célszerű a személyvonatokon az I. osztályt megszüntetni, annál is inkább, mert az ismétlődő tarifaemelkedések következtében növekszik az alsóbb osztályok igénybevétele s a személyvonatokon az I. osztályon az ülőhelykihasználás viszonylagosan nem lesz kedvező.

A máv. párnázott kocsiainak javarészét ugy is elharácsolták az oláhok, ha a személyvonatokon az I. osztályt megszüntetnék, a jövőben kisebb mértékben kellene párnázott kocsikat beszerezni.

A vasutak áruforgalma a gazdaságos üzem szempontjából.

A holtteher nagysága az áruforgalomban.

A vasuti szállításban a holtteher általában nagyobb, mint a haszonteher.

A vasutak összes (személy- és áruforgalmi) teljesítményeit véve alapul. 1913-ban

	A holtteher	A haszonteher
A német vasutegyleti vasutakon átlagban	70.0%	30.0%
A szász államvasutakon	71.5%	28.5%
A württembergi államvasutakon	75.0%	25.0%
A máv. saját vonalain	68.5%	31.5%
A máv. kezelte h. é. vasutakon	82.5%	17.5%
A máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttvéve	72.8%	27.2%

Legkisebb volt a haszonteher az egyleti vasutak közül a máv. kezelte h. é. vasutakon, viszont a máv. saját vonalain a haszon- és holtteher viszonya kedvezőbb volt, mint a legtöbb nagyvasuton.

Már az összes forgalomra vonatkozó adatokból is lehet arra következtetni, hogy az áruforgalomban is nagy a haszontonnára eső holtteher, bár korántsem olyan mértékű, mint a személyforgalomban.

A haszonteher és holtteher viszonyát a német vasutegylet statisztikája alapján a korábbi években még külön lehetett megállapítani a személy- és külön az áruforgalomra. Így megállapítottuk, hogy 1909-ben a német vasutegylet keretébe tartozó vasutakon az áruforgalomban a bruttótonnakm.-eknek 38.8%-a volt haszontonnakm. és 61.2%-a holttehortonnakm. Ugyanekkor a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon együttvéve a haszontonnakm.-ek a bruttótonnakm.-eknek 32.87%-át tették ki, csupán a máv. kezelte h. é. vasutakon pedig csak 26.82%-át.

Eszerint az áruknak szállítása céljából a német vasutegyleti vasutakon átlagban 1.58-szoros holtteheret kellett mozgásban tartani, ezzel szemben a személyforgalomban a személyek és kézmozgásvás szállítására 18.16-szorost, tehát az áruforgaloméhoz viszonyítva több mint 11-szerest.

Az összes egyleti vasutak közül a máv.-on esett egy haszontonnára a legnagyobb holtteher: 2.04 t., 29%-kal nagyobb az átlagos 1.58 tonnánál. A máv. kezelte h. é. vasutakon a holtteher 2.72 t., legnagyobb volt az egész Egyletben, az átlagos 1.58 t.-nál 72%-kal nagyobb. Az 1900-tól 1909-ig terjedő évtizedben a végzett számítások szerint a holtteher általában növekedett és legnagyobb a holtteher az egész évtizeden át a máv. kezelte h. é. vasutakon.*)

A teherkocsik kihasználása.

Nilvánvaló, hogy az árutonnákra eső holtteher nagysága a koci kihasználásának mértékével szoros összefüggésben van.

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 1912.

A teherkocsik saját sulya kisebb, mint a rakodási sulya. Ha tehát a teherkocsikat teherbírásuk határáig mindig ki lehetne használni, a holtteher kisebb lenne, mint a haszonteher. Ilyen ideális forgalmi viszony azonban egyetlenegy vasuton sincs.

1909-ben a teherkocsik kihasználása, azaz egy tengely átlagos haszonterhelése az összes egyleti vasutakon átlagban a rakodó sulyak 41.8%-át tette. A máv.-on ugyanekkor a kihasználás 36.97% volt. *) Az 1900-tól 1909-ig terjedő évtizedben a teherkocsikihasználás a német vasutegyleti vasutakon általában csökkent, a kocsik rakodó sulyának növekedése eszerint nagyobb mértékű volt, mint az igénybevételé.

Természetes, hogy a vasutak az üzem gazdaságossága érdekében törekedtek a holtteher csökkentésére. Erre hathatós eszköz nagyobb teherbírású kocsik járatása, feltéve, hogy teherbírásuk határáig valóban megrakhatnak és megrakhatók. A nagyobb teherbírású kocsiknál nyilván a rakodó sulyak a saját sulyhoz való viszonya kedvezőbb. Ez a viszony a világháboru előtt a máv.-on folyton növekedett s a viszonzszám kedvezőbb is volt, mint a német vasutakon. **)

Nyilvánvaló, hogy a holtteher nagyságának csökkentése s evégből a kocsik nagyobb mértékű kihasználása a gazdaságos üzem szempontjából kiválóan fontos. Minden vasutnak tehát saját jól felfogott érdekében kell arra törekednie, hogy kocsijai minél nagyobb mértékben kihasználtságosanak.

A holtteher csökkentését akadályozó körülmények a máv.-on.

A kocsikihasználás kedvezőbbé tételére, illetőleg a holtteher csökkentésére irányuló törekvések azonban nem járhatnak kellő eredménnyel, ha a vasuthálózat legnagyobb részén egyirányú a forgalom.

Nem lehet a teherkocsikat gazdaságosan kihasználni, ha az áruk elszállítása céljából sokszor nagy távolságról kell üres kocsikat küldeni, mert arrafelé nincs szállítandó áru. Ilyenkor az áruért menet a kocsi teljesen kihasználatlan. Sajnos, ilyen egyirányú forgalom a jellemzője a világháboru előtt a máv.-nak. Legjobban bizonyítja ezt a tételt az a tény, hogy teljesítményeiből tekintélyes rész esett üres kocsimenetekre. 1909-ben a német államvasutakon a teljesített teherkocsitengelykm.-ből 70% rakott, 30% üres kocsitengelykm.; ugyanekkor a máv.-on a viszony 66.18% és 33.82%***), még kedvezőtlenebb a máv. kezelte h. é. vasutakon 63.92% és 36.08%. A világháboru előtt azonban e tekintetben állandó volt a javulás, ami bizonyítéka a forgalom fejlődésével kapcsolatban a gazdaságos kezelésre való törekvésnek.

A teherkocsik megfelelő kihasználásának a máv.-on még egy speciális akadálya van, amely akadály másutt aligha fordul elő. H. é. vasutaink legnagyobb részét ugyan rendes nyomtávu vasutnak építettük ki, de azért nem tettük lehetővé a szintén rendes nyomtávu fővas-

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 16. oldal.

**) Zelovich i. m. 16. o.

***) 1922 első felében a viszony 65% (rakott kocsitengelykm.) és 35% (üres kocsitengelykm.).

utakról az összes teherkocsiknak a h. é. vasutvonalakra való akadálytalan átmenetelét. Nagyobb teherbirású kocsijaink a rakott 15 tonnás s ujabban a 20 tonnás kocsik rendes nyomtávú h. é. vasutaink nagy részére a felépítmény gyenge volta miatt korlátozás nélkül nem mehetnek át.

Ilyen vonalakon a nagyobb rakodóképesség kihasználása tehát akadályokba ütközik.*)

Látni mindezekből, hogy a vasuti tudományos technika a holtteher csökkentésére megadta a módot, az egyirányú forgalom megsztintetésére azonban nincs ingerenciája.

A holt idő befolyása.

Az üzemi költségekre nyilván nagy befolyással van a hasznos idő és holt idő viszonya is.***) Minél kedvezőbb ez a viszony, annál jobb a járóműveknek kihasználása. Ha tehát ezt a viszonyt javítani tudjuk, akkor a vasut üzemi költségét csökkentjük anélkül, hogy a befektetési tőkét növelnők.

A járóművek gazdaságos kihasználásának és gyorsabb fordulójának rendkívül fontos kérdésével, hasonlóan mint a vonóerő javításával, állandóan foglalkozott a vasuttechnikai tudomány. A vágánykifejlesztésekre állomások előtt, az állomási vágányzatok, a rendező pályaudvarok stb. célszerű kialakítására idejében megadta a megfelelő direktívákat — nem a tudományon mulott, ha a tudományos kutatás eredményeit a vasutak nem mindenütt s nem azonnal fogadták el.

Mindenesetre jellemző, hogy a vonóerő tekintetében a tudományos technika vívmányait gyorsabban alkalmazták a vasutak, mint a vágányzatok kifejlesztésére és célszerű kialakítására vonatkozókat. Az utóbbiak a kocsiforduló gyorsabbá tételét, tehát az áruszállítás sebességének növelését és ezzel kapcsolatban az üzemi költségek csökkentését célozzák. A járóművek napi teljesítménye, másszóval az áru mozgásának sebessége, amint látni fogjuk, igen csekély, úgy hogy ezen a téren a tudományos technika vívmányainak felhasználásával javításra kell törekedni.

Az áru mozgásának átlagos sebessége.

Az áru mozgásának átlagos sebességére hozzávetőlegesen a teherkocsik teljesítette tengelykm.-ekből lehet következtetni.

Igy pl. a máv.-on 1913-ban egy teherkocsitengely évi teljesítménye 17.307 km. Az átlagos napi teljesítmény 300 üzemi nappal számítva 58 km., egy teherkocsitengely egy órai teljesítménye $\frac{58}{24} = 2.4$ km/óra.

*) Az 1920/21. költségvetési év végén a 7112 km. vonalhosszból 1906 km. azoknak a vonalaknak a hosszúsága, amelyeken a megengedhető legnagyobb keréknyomás 6 tonnánál kisebb. (A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség évi jelentése az 1921. évről. 3-ik melléklet.)

**) Holt idő az az idő, amely alatt a járóművet tényleg nem szállításra, hasznos idő ellenben, amely alatt erre a célra használják fel.

A teherkocsitengelykm. teljesítmény említett értékében azonban bennfoglaltatik az üres kocsik teljesítménye is. Ez a teljesítmény, minthogy az üres kocsik a szállításban nem vesznek részt, az áruszállítás sebességének megállapításakor figyelmen kívül hagyandó.

A teherkocsitengelykm. teljesítményből a máv.-on, amint fentebb kimutattuk, kereken kétharmadrész esik *rakott* kocsikra. Ugyanebben az arányban egy *rakott* teherkocsitengelykm. évi teljesítménye $17.307 \times 0.666 = 11.550$ km., a napi teljesítmény 38.5 km. Egy rakott teherkocsitengely egy órai teljesítménye, amely nagy általánosságban az áruszállítás sebessége mértékének vehető, eszerint a máv.-on 1913-ban

$$\frac{38.5}{24} = 1.6 \text{ km/óra, tehát igen csekély,*)}$$

Az összes áruk átlagos szállítási távolsága 1913-ban kereken 120 km., az említett sebességgel ennek a megtételére 75 óra, 3.1 nap szükséges. A 38.5 km. napi teljesítményt a tehervonatoknak 16 km/óra átlagos sebességgel kereken 2 és fél óra alatt lehet megtenni. Ez az eredmény azt jelenti, hogy a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon napi 24 órából a vasuti kocsik áruval kereken 2 és fél órán át van uton, 21 és fél órán át pedig részben megrakva s részben üresen vesztegel. Ha ez a számítás inkább csak kép akar lenni az átlagos áruszállítás sebességéről, mindenesetre nyilvánvaló, hogy az áruszállítás sebessége igen kicsiny.

Ne gondoljuk azonban, hogy csak a máv.-on ilyenek a viszonyok. Hasonló a helyzet más vasutakon is. *Schwabe* igen érdekes tanulmányában**) ahhoz a tényhez, hogy a porosz-hesszeni államvasutak a teherkocsitengelykm. teljesítmény terén 1906-ban 18.114 km.-rel az addig legkedvezőbb eredményt érték el, a következő megjegyzéseket fűzi: „Az egy év alatt elért legnagyobb teljesítmény 18.144 km. 1906-ban, 300 üzemi nappal számítva átlagos napi teljesítmény gyanánt kereken 60 km.-t ad (2.5 km/óra átlagos sebesség). Ez a távolság a tehervonatok átlagos sebességével 3 óra alatt megtehető, úgy hogy naponként 3 óra jutna a menetre és 21 óra a teherkocsiknak az állomásokon való tartózkodására. Ez egy olyan állapot, amely éppúgy kedvezőtlen a járóművek, mint a pályaudvarok vágányzatának kihasználására és így jóval a szükségleten felüli kocsiparkot és a pályaudvarok vágányzatának jóval a tényleges szükségletet meghaladó kiterjedését vonja mag után.“

Laubenheimer „Organisation des Massenverkehrs unter Verwendung von Grossgüterwagen“ című értekezésében***) felemlíti, hogy a világháború előtt a teherkocsiknak naponként 3 órára terjedt a futási idejük és a nyugalmi állapot 21 óra volt.

Hill a Railway Business Associationban az amerikai vasutak

*) Zelovich i. m.

**) Über die Leistungsfähigkeit und die Erträge der Preussischen Staatseisenbahnen unter gleichzeitiger Ermässigung der Gütertarife.

Lásd: Tecklenburg: Personen- und Güterverkehr. Selbstkosten und Ertrag. Archiv für Eisenbahnen 1915. I.

***) Előadta a Deutsche Maschinen-technische Gesellschaft-ban 1922 október 17-én.

forgalmi torlódásairól tartott előadásában kiemelte, hogy egy teherkocsi naponta átlagban 40 km. utat tett meg (1.66 km/óra az átlagos sebesség) és hogy napi 24 órából 2 órán át volt menetben, a többi 22 óra alatt pedig az állomásokon tartózkodott. Itt tehát a helyzet még kedvezőtlenebb volt, mint a fentebbiek szerint a máv.-ra föltüntetett kép.

Hasonló eredményre jutottak részletesebb vizsgálat alapján dr. *Ahlberg* és dr. *Normann* a svéd államvasutakra vonatkozó vizsgálataikban is.*) A következő részletezés szerint ugyanis megállapítják, hogy 1910-ben a svéd államvasutakon a teherkocsik átlagos fordulója födött kocsiknál 6.43 nyitott kocsiknál pedig 6.36 nap.**)

	Födött kocsi		Nyitott kocsi	
	nap	(óra)	nap	(óra)
Rakott állapotban eltöltött idő: kezelési idő (berakás, kirakás stb.)	2.99;	46.5% (11.15)	3.6 ;	56.7% (13.61)
Uton töltött idő (vonatokban és közbenső állomásokon)	1.09;	17.0% (4.10)	0.72;	11.3% (2.71)
Üres menet	1.05;	16.3% (3.90)	0.74;	11.6% (2.78)
Nem kihasznált idő (tartalék)	1.30;	20.2% (4.85)	1.30;	20.4% (4.90)
Összesen	6.43;	100% 24 óra;	6.36;	100% 24 óra

Ha ezeket az adatokat 24 órára, azaz egy napra átszámítjuk, az eredményt órákban a zárójelben foglalt adatok mutatják. A forduló idő eszerint 1910-ben a svéd államvasutakon több mint 6 napig tartott és ebből az uton töltött idő aránylag igen csekély: 17% a födött és 11.3% a nyitott kocsiknál. Rakott állapotban uton töltött idő 24 órából födött kocsiknál 4.1, nyitott kocsiknál pedig 2.71 óra. Átlagban tehát figyelembe véve, hogy kétszerannyi a nyitott kocsi, mint a födött, 24 órából valamivel több mint 3 óra jut hasznos hajtó menetre és közel 21 óra az állomásokon való tartózkodásra meg üres menetre. Ha az uton töltött időhöz az üres menetet is hozzászámítjuk, akkor a kép az, hogy átlagosan 24 órából 18 óra veszteglés és 6 óra menet.

Abból a körülményből, hogy a kocsiforduló több mint 6 napig tart s ennek a fordulónak csak csekély része esik utban töltött időre, az említett szerzők azt a következtetést vonják le, hogy a *kocsiszükségletre a szállítási távolságnak aránylag csekély a jelentősége*.

Az ilyen számítások azonban, amint *Tecklenburg****) helyesen állapítja meg, téves következtetésekre vezethetnek. Nem adnak ugyanis

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1919. 548. o.

***) Kelety Dénes államtitkárnak a Közgazdasági Társaságban 1923 június 15-én tartott előadása szerint a máv.-on a teherkocsik átlagos fordulója: 1913-napra emelkedett, amelyet az év végére 27.7 napra csökkentettek. A forduló napban 6 nap, 1914-ben 9.4 nap volt; ezzel szemben 1919 augusztus havában 62.4 nap számát 1920 januárban 26.3-ról decemberig 16.5-re, 1921 januárban 14.8-ról decemberig 11.1-re s 1922 januárban 11.0-ról decemberig 10.2 napra sikerült leszo-ritani. Az utóbbi év május—november szakában a kocsiforduló 8.3 napot tett ki.

****) Personen- und Güterverkehr. Selbstkosten und Ertrag. Archiv für Eisenbahnwesen 1915. 273. o.

felvilágosítást arra, hogy a menetre és tartózkodásra jutó idő viszonyában mi tekinthető normálisnak, illetőleg elérhetőnek s hogy milyen természetű tartózkodások azok, amelyek el nem kerülhetők.

Allapítsuk meg tehát az elkerülhetetlen tartózkodások figyelembevételével az áruszállítás sebességét. A kocsiparknak nyilván akkorának kell lenni, hogy vele a legnagyobb őszi forgalom, ha csak rövid ideig is tart, lebonyolítható legyen. Természetes tehát, hogy a forgalomban szegény nyári időszakban az akkor nem szükséges kocsikat részben az állomásokon tárolják, részben a műhelyekben javítják s ily módon hosszabb ideig nem jutnak forgalomba. Ennek következtében az átlagos forduló napok száma növekedik, illetőleg az egy kocsi eső átlagos teljesítmény kevesbedik. Nyilvánvaló eszerint, hogy ebből a szempontból annak a vasutnak kedvezőtlenebb a helyzete, amelynél a forgalom fluktuálása nagyobb mértékű. E tekintetben pl. az 1909. évre vonatkozó részletes vizsgálataink szerint*) a máv.-nak a helyzete kedvezőtlenebb, mint a német államvasutaké. A máv.-on 1909-ben a legkisebb forgalom februárban volt, az átlagosnak 77%-a; a legnagyobb forgalom októberben, az átlagosnál 26.5%-kal, a minimálisnál 64%-kal nagyobb. Ezzel szemben a német államvasutakon 1909. áprilistól 1910. márciusig a fluktuálás csak 24.5%. A minimum februárban az átlagosnak 91%-a, a maximum októberben 13%-kal nagyobb az átlagos havi igénybevételnél.

A máv. forgalmának 1909. évi fluktuációját véve tekintetbe az év első felében, tehát 150 üzemi napon (1.668.588 rakott kocsi) 22%-kal kisebb a forgalom, mint az év második felében (2.036.025 rakott kocsi). 1913-ban is ilyen mértékű fluktuációt tételezve fel. kétségtelen, hogy minden 100 kocsiból, amely a nagyobb forgalmú időszakban helyes kihasználással a forgalmat képes lebonyolítani, a kisebb forgalmú időszakban 22 kivonható, azaz 78 marad a forgalomban.

A kocsiforduló megállapításakor azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a teherkocsi nemcsak az áru szállítására vétetik igénybe, hanem bizonyos ideig rendelkezésre kell állania, hogy az áru berakassék, illetőleg a megérkezéskor kirakassék. Számításba kell venni továbbá a kirakás után a kocsinak legtöbbször elkerülhetetlen üres menetét és bizonyos készenléti időt, amíg újból igénybe vétetik. A kocsiforduló tartama eszerint az áru szállítására fordított tényleges időtartamon kívül még a berakás, a kirakás, az ezután következő üres menet és készenlét, tehát a tartózkodások tartamából adódik össze.

A kocsifordulónak ezen összetevői közül egyedül a szállításra fordított tényleges időtartam függ a szállítási távolságtól, a tartózkodások tartama ellenben nem. Minél kisebb eszerint a szállítási távolság, annál kedvezőtlenebb a viszony a menettartam és a tartózkodási idő között.

Dr. *Ahlberg* és dr. *Normann* hivatkozott tanulmányukban**) kiszámították, hogy egy kocsi átlagban egy esztendő alatt hány napot

*) Zelovich Kornél: Nagy vasutak gazdaságos üzeme. 30. o.

**) Archiv für Eisenbahnwesen 1919. 548. o.

töltött különböző célokra. Vizsgálataik eredményét a következő összeállítás tünteti fel:

	Födött kocsi				Nyitott kocsi	
	Darabáruval		Kocsirakomány u áruval		nap	óra
	nap	óra	nap	óra	nap	óra
Berakás és kirakás		(13)	160	(10.5)	195	(12.8)
Rakottan uton (beleértve a tartózkodásokat)	294	(6.3)	59	(3.9)	39	(2.6)
Üres menet	25	(1.6)	56	(3.7)	40	(2.6)
Tartalékban	26	(1.8)	70	(4.6)	71	(4.7)
Vizsgálat és jókarban tartás	20	(1.3)	20	(1.3)	20	(1.3)
Összesen	365		365		365	

Ha ezeket az adatokat 24 órára, azaz egy napra átszámítjuk, az eredményt órákban a zárójelben foglalt adatok mutatják.

*Tecklenburg**) általánosságban a berakásra és kirakásra külön 12 órát vesz föl; 120 kilométer átlagos szállítási távolságot és 20 km/óra átlagos tehervonati sebességet feltételezve, 6 óra jut megrakottan az utra, ennek egyharmada, tehát 2 óra üres menetre és készenlétre 4 óra. Eszerint a tartózkodási idő a menetidőhöz ugy aránylik, mint 28:8. vagy 24 órára átszámítva amint $18\frac{2}{3} : 5\frac{1}{3}$

Tecklenburg elfogadható felvételeinek figyelembevételével nálunk a következő eredményre jutunk: A berakási és kirakási időre 12--12 órát számítunk; az átlagos szállítási távolság a máv.-on és az általuk kezelt h. é. vasutakon 1913-ban kereken 120 km. és az átlagos tehervonati sebesség 16 km/óra, eszerint rakottan a kocsi 7.5 óráig van uton; átlagban egyharmad üres menetet tételezve föl, az erre szükséges idő 2.5 óra, készenlétre a kocsi újbóli igénybevételéig szintén 4 órát véve föl, egy forduló ideje 38 óra és a tartózkodási idő a vontatási időhöz ugy aránylik, mint 28 : 10, 24 órára átszámítva mint 17.7 : 6.3. A most említett felvételek szerint egy forduló 38 órát vesz igénybe. Ezen az alapon 100 kocsinak egy évi normális teljesítménye a forgalom előbb említett fluktuációjának figyelembe vételével:

$$\frac{100 \text{ kocsi} \times 150 \text{ nap} \times 24 \text{ óra}}{38} + \frac{78 \text{ kocsi} \times 150 \times 24}{38} = 16800$$

szállítás.

Egy kocsira eszerint 168 utazás esik egy év alatt. Minthogy pedig egy utazásból a fentiek szerint 10 óra jut menetre, egy éven — 300 üzemi napon — át egy kocsi menetben van 1680 óráig és $300 \times 24 = 1680 = 5520$ órán át tart a tartózkodási ideje. Redukálva ezt az eredményt 24 órára:

$$\begin{aligned} \text{egy napon menetre jut} & \frac{1680}{300} = 5.6 \text{ óra} \\ \text{tartózkodásra jut} & \frac{5520}{300} = 18.4 \text{ óra} \end{aligned}$$

A fentebbiekben adott az a kép tehát, hogy a vasuti kocsi 24

*) i. m. Archiv für Eisenbahnwesen 1915.

órából 2—3 óráig van uton s a többi időn át vesztegel, nem is tűnik fel oly rendkívülinek és mégis a vasut üzemgazdaságossága szempontjából szerfelett kívánatos volna, ha a menet. illetőleg veszteglés tartamát az elkerülhetetlen tartózkodások figyelembevételével a most kiszámított 5.6, illetőleg 18.4 órára tudnók javítani.

Az áru mozgásának átlagos sebessége alapján fentebb kiszámítottuk, hogy egy vasuti teherkocsi nálunk a napi 24 órából 2.5 óráig van vonatban. Egy év alatt, 300 üzemi napot számítva, a vonatban töltött idő 750 óra. Ha a tehervonatok átlagos sebessége 16 km/óra, akkor egy kocsi évenként $750 \times 16 = 12.000$ km. utat tesz meg. Ezzel szemben ha az elkerülhetetlen tartózkodások figyelembevételével naponként 5.6 óra jutna menetre, akkor egy év alatt a vonatban töltött idő 1680 óra és a kocsi egyébként azonos körülmények között 26.900 km. utat tenne meg évenként. A 12.000 km. teljesítmény kereken 45%-a az utóbbi 26.900 km.-nek. A helyzet tehát az lenne, hogy az utóbbi esetben nem egészen 4.5 kocsi ugyanazt a teljesítményt érné el, mint az előbbi esetben 10. Más szóval a kocsi-parknak 45%-a elegendő lett volna a forgalom lebonyolítására. Ilyen módon nemcsak a járóművek beszerzése címén volna kisebb a befektetés, hanem a meglévő berendezések teljesítő képessége is hosszabb idő tartamra lenne elegendő.

Nyilvánvaló eszerint, hogy a vasuti üzem gazdaságossága érdekében törekedni kell az áruszállítás sebességének növelésére.

A tehervonatok gazdaságos sebessége.

A fentiekből kitűnik, hogy az áruszállítás sebességére s ezzel kapcsolatban a kocsi-forduló tartamára a tehervonatoknak a sebessége sokkal kevesebb befolyást gyakorol, mint az állomásokon a mellékteljesítmények. Ilyenek a kocsi kiállítás, be- és kirakás, áruk gyűjtése és mérlegelése, tehervonatoknak a rendező pályaudvarokon való rendezése stb. Ilyen körülmények között természetes, hogy a vasutak a tehervonatokkal a sebességgel közlekedtetik, amelynél az üzemi költség a legkisebb.

A porosz-hesszeni államvasutakon az 1906-ban végzett próbamenetsorozatokon beható megfigyelések alapján a tehervonatok gazdaságos sebessége tekintetében a következő eredményre jutottak:

1. A dologi kiadások, szén, víz, kenőanyag, lokomotivok jókarbantartása és a személyzeti kiadások tonnákmenként egyenlő terhelés esetén a sebességgel nőnek.

2. Egyenlő sebesség és növekvő terhelés esetén a tonnákkm.-re eső üzemi kiadás csökken.

A tehervonatok menetrendiének alapjául szolgáló szokásos 30 km/óra sebességet a kísérletek eredményei alapján gazdaságos sebességnek találják. Ugyanerre az eredményre jut számítások útján dr. Esch is hivatkozott művében.

Azokon a vonalakon azonban, ahol a vonatok sűrű egymásutánban közlekednek, a vonal teljesítő képességének fokozása érdekében egészen 40 km/óra sebességig föl kellett menni. Az ilyen sűrű forgalmu vonalakon ugyanis a 30 km/óra sebesség alapján készített menetrendek

szerint a tehervonatoknak a személyvonatokra való várakozás miatt az állomásokon huzamosabb ideig kellett volna tartózkodniok, úgy hogy az ácsorgások okozta kiadások a 40 km/óra sebesség következtében előálló több kiadást túlhaladták volna. Nyilvánvaló eszerint, hogy a tehervonatok gazdaságos sebessége a forgalmi viszonyoktól is függ.

A máv. tehervonatai a fővonalakon általában szintén 30 km/óra körüli alapsebességgel*) járnak. A vonalak teljesítő képességének fokozása érdekében viszont a máv.-on is közlekednek 40 km/óra sebességű tehervonatok.

Miként lehetne az áruszállítás sebességét fokozni?

Az előbbiekből önként következik, hogy az áruszállítás sebességét nem a tehervonatok sebességének fokozásával, hanem a mellékteljesítmények tartamának csökkentésével lehet növelni.

Az áruszállítás sebessége az év folyamán korántsem állandó. Ha a vasut teljesítőképessége megfelelné a legnagyobb forgalomnak, természetesen volna, hogy a legnagyobb forgalom idején lenne az áruszállítás sebessége a legnagyobb. Ezzel szemben a tapasztalat a legtöbb vasuton az ellenkezőt bizonyítja. Az őszi nagy forgalom idején torlódások vannak. Ilyenkor a vonatok huzamosabb ideig ácsorognak, az állomások előtt várnak a bejárat lehetőségére, az üzemi anyagok felhasználása növekszik, a vonatszemélyzet munkaideje nincs kihasználva stb.

Igy nálunk is a nagyobb állomások s elsősorban a budapesti állomások teljesítőképességének hiánya következtében az őszi forgalomban beáll a torlódás és az áruszállítás sebessége a minimumra száll alá.

Az őszi forgalomban bekövetkezni szokott nagy torlódások idejében pl., hogy a budapesti nem eléggé teljesítőképes rendező pályaudvarokat tehermentesítsék, kénytelenek a vonalak közbenső állomásain tolatással rendezni. Hogy a rendezésnek ez a módja mennyi lokomotívot igényel s hogy a forgalom lebonyolításának ilyen kényszerítő módon lehetővé tétele egyáltalán nem gazdaságos, azt bizonyítani sem kell.

Természetes, hogy a torlódások az áruszállítás sebességét nagy mértékben csökkentik. A torlódások megszüntetése tehát az áruszállítás sebességének fokozásával kapcsolatban az üzemi költségek csökkentését is jelenti.**)

*) Az alapsebesség vízszintes és egyenes pályára vonatkozik, a menetrend készítésének alapjául szolgál.

**) A rendezési, különösen pedig a tolatási telejsítmények az áruforgalom költségeire nagy befolyással vannak. A tolatási költségekből *Tecklenburg* szerint (Das Selbstkostenproblem in der Eisenbahnverwaltung, Verkehrstechnische Woche 1921. dec. 1) 80% esik a teherforgalomra, 20% a személyforgalomra (18% a személy- és 2% a gyorsvonatokra). Dr. *Ahlberg* és dr. *Normann* hivatkozott tanulmányaikban a syéd államvasutakra pontosan kiszámították a lokomotív végzett tolatási költségeket s ezt találták, hogy azok a vontatási költségeknek 20%-át teszik ki. (Archiv für Eisenbahnwesen, 1917. 78. o.). A tolatási költségekből a teherforgalomra esik 84.5%, a személyforgalomra 12.8% és a műhelyszolgáltatásra 2.7%.

Nyilvánvaló, hogy maguk a meg nem felelően berendezett rendező pályaudvarok se dolgoznak gazdaságosan.

A m. kir. államvasutaknak tulajdonképpen modern rendező pályaudvara nincs is. Németországban sokkal teljesítőképesebb rendező pályaudvarok vannak s mégis különösen a háboru után azt találják, hogy a rendezési költségek rendkívül nagyok s az áruforgalmat nagymértékben megterhelik. A vonatkozó vizsgálatok azt mutatták, hogy a rendező pályaudvarok üzemi költségeiből a legnagyobb rész a személyzet és a lokomotivok költsége, az összes költségeknek mintegy 80%-a, a világítási és jókarbantartási költségekre 13%, a kocsisérülésekre 5%, az egyéb mellékköltségekre 2% esik.

Az üzemi költségek csökkentése céljából elsősorban a rendező pályaudvari személyzet és lokomotiv költségeit vizsgálták felül. Megállapították, hogy 1920-ban a tulajdonképpeni rendező személyzetre, valamint a pályaudvar összes személyzetére fejenként hány rendezett kocsi esik. Az eredmény az, hogy általában az összes személyzetre fejenként nem esett több mint 10—20 kocsi, kedvező esetben jóval több, gyakran azonban lényegesen kevesebb. Ez az eset a régi elavult rendszerű rendező pályaudvarokon, ahol 3—5 rendezett kocsi esik fejenként az összes személyzetre.

Nálunk Budapest-Ferencváros rendező pályaudvaron tettünk hasonló vizsgálatot. Az állomási személyzet száma 1913 októberben 424, 1920-ban 498, 1922-ben 531, a szaporulat 10 esztendő alatt 25%. A gurított kocsik száma 1913 októberben 37.640, 1920-ban 33.169, 1922-ben 49.859, a növekedés 10 esztendő alatt 32%. 1913-at 1920-szal összehasonlítva, a személyzet 17%-kal növekedett, a gurított kocsik száma pedig 14%-kal csökkent. Az összes személyzetre fejenként esett 1913-ban 89 kocsi, egy napra nem egészen 3 kocsi. 1920-ban 66.5 kocsi, egy napra 2.2 kocsi, 1922-ben 94 kocsi, egy napra 3.1 kocsi. Az eredmény tehát éppen olyan, mint a német hasonló régi elavult rendszerű rendező pályaudvarokon.

Ha csupán a rendező személyzetet vesszük figyelembe, 1913-ban volt 44 saruállító és 84 kocsirendező; 1920-ban és 1922-ben 65 saruállító és 105 kocsirendező. Fejenként esik egy rendező emberre 1913-ban 294 kocsi, egy napra 9.8, 1920-ban 195 kocsi, egy napra 6.5 kocsi. 1922-ben 293 kocsi, egy napra 9.78 kocsi.

A gravitációs, folytonos esésű rendező pályaudvarokon, minthogy itt a rendező személyzet nagyobb, természetesen nem kapunk olyan nagy számokat, mint a gurító dombosokon. Így a nürnbergi rendező pályaudvaron az összes személyzetre fejenként csak 4.8 rendezett kocsi esik, Drezda-Friedrichstadtban 7.8. Ezeknél a pályaudvaroknál azonban a nagyobb számú személyzet ellensúlyozásául kevesebb lokomotivra van szükség. E tekintetben összehasonlításra alkalmasak azok a számok, amelyek megadják, hogy hány mozgatott kocsi esik egy lokomotiv szolgálati idejére. Az eredmény a német gurító dombos rendező pályaudvarokon 100—200 kocsi. A gravitációs rendszerű rendező pályaudvaroknál még ennél is nagyobb teljesítmények fordulnak elő, sőt gurító dombos megfelelően kialakított rendező pályaudvaroknál is na-

gyobb teljesítmény van, így pl. Wustermarcknál 248 kocsis. Viszont vannak régi meg nem felelő rendező pályaudvarok, ahol egy lokomotív szolgálati időre 50, sőt még ennél is kevesebb kocsis esik. Elavult régi berendezésű rendező pályaudvaroknál ugyanis aránylag nagy a személyzeti létszám és nagy a lokomotívszükséglet is.

Mindezek az adatok kétségtelenül bizonyítják, hogy a megfelelő berendezésű modern rendező pályaudvarok az üzemi költség számottevő csökkenését vonják maguk után. Ilyenek létesítése tehát gyümölcsöző beruházást jelent.

Beruházások szükségessége.

Az áruszállítás sebességének fokozására eszerint mindenekelőtt teljesítőképessé modern rendező pályaudvarok szükségesek, amelyekbe a tehervonatok feltartóztatás nélkül bejárhatnak és amelyekben a gurítást meg nem felelő berendezések miatt nem kell félbeszakítani.

A feltartóztatás nélkül való bejárhatóság a rendező pályaudvarok előtt megfelelően átgondolt vágánykifejlesztéseket tesz mindenekelőtt szükségessé. Tény az, hogy a vágánykifejlesztések létesítése nagy költséggel jár, de busásan kifizeti magát.

A vágánykifejlesztések megfelelő végrehajtása a vasuti technikai tudomány fejlődésének köszönhető. E tekintetben a német vasutak vannak legerősebbek.

A vágánykifejlesztés állomások előtt azért szükséges, mert amíg a nyílt vonalon a személy- és tehervonatok általában ugyanazon a vágányon közlekednek, az állomásokon mindegyik közlekedési nem a saját részére külön állomásrészt kíván. A kétréle közlekedési nemnek a nyílt vonalon ugyanarra a vágányra való koncentrálásával szemben áll tehát az állomásokon a decentralizálás, a széttagolás. Az állomási berendezések eme széttagoltsága következtében szükséges, hogy a nyílt vonalon egyesített közlekedési nemek (személy- és teherforgalom) az állomásba való bevezetésekor szétválasszassanak és az állomásnak megfelelő részébe vezessenek. Erre a célra szolgálnak a *vágánykifejlesztések állomások előtt*, amelyek nyilván komplikáltak, ha az állomásba több vonal torkollik be. Az üzem biztos, gyors és gazdaságos lebonyolítása céljából ugyanis minden betorkoló vonalnak különféle közlekedési nemét az állomás megfelelő részébe kell vezetni.

A vágánykifejlesztéseknél állomások előtt a főelv az, hogy a betorkoló vonalak vágányai *szintben ne keresztezzék egymást*. Ezek a szintben való vágánykereszteзések ugyanis a vonalak teljesítőképességét nagy mértékben csökkentik. Az üzem folytonos zavarásának s ennek következtében megbénításának elkerülésére a vágánykifejlesztést úgy kell kialakítani, hogy a fontosabb szintben való kereszteзéseket áthidalásokkal, vágányátbujtatásokkal kiküszöböljük. Hiába növeljük a vonal teljesítőképességét második vágány építésével, pl. a budapest—adony—szabolcsi vonalon, ha a budapest—ferencváros—kelenföldi vonalrészén szintben való kereszteзésekkel csökkentjük az egész vonal teljesítőképességét.

Kelenföldön a teherpályaudvar az átmenő fővágányok jobb ol-

dalán, Budapest-Ferencvároson ellenben a rendező pályaudvar, ahová a tehervonatok bejárnak, a baloldalon fekszik. A tehervonatok Budapest-Ferencvároson a bejáratkor, minthogy hiányzik a megfelelő vágánykifejlesztés, szintben keresztezik az átmenő fővágányokat (a zimonyi vonalat és a ferencváros—kelenföldi balvágányt), amelyeken a hosszú tehervonatok keresztező áthaladásának ideje alatt vonatok nem közlekedhetnek. Ilyen módon a nagy forgalom lebonyolítása késleltetve, tehát a vonalak teljesítőképessége csökkentve van.

Eszerint mielőtt a vonalak teljesítőképességét vonalvágányok szaporításával emelnék, a nagyobb állomások előtt megfelelő vágánykifejlesztések létesítésével elsősorban magukat az állomásokat kell célszerűen kibővíteni, hogy a vonatokat késleltetés nélkül befogadhasák. Mert ha pl. az állomásba betorkoló két kétvágányu pályán egyenkint 120 vonat volna képes naponta közlekedni, a két vonalat azonban nem vezetjük be önállóan és szintben való keresztezések kiküszöbölésével, hanem a két vonalat egy vágánypárra koncentráljuk, akkor nyilván a két kétvágányu vonal lehetséges napi teljesítménye együttesen 120 vonatra süllyed, azaz mindegyik vonalon csak fél teljesítőképességet lehet elérni.

Harmonikusan kell eszerint az állomásokat és a vonalat fejleszteni, hogy a kívánt teljesítőképességet elérhessük.

A vonalaknak a nagyobb pályaudvarokba szintben való keresztezésekkel való bevezetése, továbbá az elégtelen befogadó képességű és nem megfelelő berendezésű rendező pályaudvarok idézik elő elsősorban a vonatoknak a vonalon, illetőleg külső állomásokon való veszteglését. Ez a veszteglés alapja a forgalmi torlódásoknak, amiknek természetes következménye az áruszállítás lassúsága és a nagy üzemi költség.

Nyilvánvaló eszerint, hogy az áruszállítás sebességének növelése s vele kapcsolatban az üzemi költség csökkentése a máv.-on sürgős, de felettebb hasznos, beruházásokat tesz szükségessé.

Hasznos beruházások nélkül lehetetlen egy lerombozott vasutnak talpraállítása.

És ha a magyar vasutak fejlődéstörténetére gondolunk, eszünkbe jut, hogy éppen ötven esztendeje 1873-ban is volt egy nagy pénzügyi válság, ha nem is olyan katasztrofális, mint a mai. A vasutak akkor sem hoztak jövedelmet és az akkori kamatgaranciás vasutak nagymértékben megterhelték a talpraállni akaró magyar állam háztartását.

A parlament által az államháztartás állapotának megvizsgálására és a kibontakozás céljából megfelelő javaslattételre kiküldött bizottság, az államnak akkor is vigasztalan pénzügyi helyzete ellenére, azt a javaslatot tette, hogy a kamatgaranciás vasutakon mindenekelőtt hasznos beruházások szükségesek.

Szerencsére államférfiaink mindenha helyesen fogták fel a vasut jelentőségét.

Széchenyi 1848. évi *Javaslatá*-nak*) bevezető sorai a következők:
..Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvi-

*) Javaslát a magyar közlekedésügy rendezéséről.

rágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtsük, hogy ezáltal egyzsersmind viszonyaink egész épületét érintjük, nincs köz- és magángazdaságunknak ága, mely általa ne illetetnék.“

Hollán Ernő 1864-ben megjelent tanulmányában*) a következőket mondja:

„Valamely közlekedési eszköz építése vagy javításánál a társadalmi, közműveltségi s nemzetgazdasági előnyök szintügy, valamint maga a közvetlen haszon főfontosságú tényezők. Aminthogy azok csakugyan nem csekélyebb realitással bírnak, habár értéküket számokban kifejezni nem lehet.“

„A szállítási módok javítása azért mindig oly beruházásnak tekintendő, mely azonképpen neveli a forgalmat, mint a gazdasági beruházás a földbirtok jövedelemzőségét emeli, tehát épügy öregbíti a nemzet tőke vagyonát, mint emez a földbirtok értékét.“

„Azon összegek, melyeket a közlekedési eszközök szaporítására és javítására fordítanak, minden időben a legnagyobb hasznot hajtották.“

Ugyanennek a gondolatnak ad kifejezést 1881-ben Kállay Béni „Olcsó vidéki vasutak Magyarországon“ című tanulmányában:

„Ha számokban lehetne kifejezni az előnyt, éppen úgy, mint lehet az áldozatot, valószínűleg azon eredményre jutnánk, hogy az évek folytán a vasuti forgalomból a közvagyonra háramló haszon összege nagyobb, mint az állami kiadás, mely biztosíték vagy kamat címén igényeltetik.“

Ez a helyes felfogás nyilatkozott meg vezető államférfiainknál az 1873. évi nagy krízis alkalmával is, az irányadó körök fukarkodás helyett a beteg állapotot jelentékeny hasznos beruházásokkal igyekeztek orvosolni. Így jött létre az 1875. évi XLI. t.-c.

Ma fokozottabb a jelentősége olyan beruházásoknak, amelyek az üzemi költség lényeges csökkentését vonják maguk után. Ezeknek a hasznot hajtó beruházásoknak az elmulasztása a m. kir. államvasutak talpraállítását lehetetlenné teszi. Hogy tehát a jövőre kedvezőbb viszonyokat teremtsünk, a máv. beruházásaira hatalmas összeget kell fordítanunk.

A vasuti berendezések fejlesztésében nincs pihenő, a nyugalom már visszafejlődést jelent.

Az első közforgalmu, de még lőüzemre engedélyezett s közel száz évvel ezelőtt üzembe helyezett *stockton—darlingtoni* vasutnak ez volt a jelszava: *periculum privatum, utilitas publica*; az egyén veszélye, a köz haszna.

Majdnem száz esztendeje a vasuti tudományos technika folyton arra törekedett, hogy a *periculum privatum* csökkentessék az *utilitas publica* pedig növeltesék. Ez lesz a feladata a jövőben is.

A vasuti tudományos technika utmutatásait azonban követni kell.

Zelovich Kornél.

*) Magyarország forgalmi szükségletei s a vasutügynek újabb kifejlődése.

A valorizáció ügye.

A

Magyar Közgazdasági Társaság tanácskozmánya 1923 október 25 és 30-án.

Pósch Gyula: Előadásom címe nem fejezi ki hiven annak tárgyát. A helyes szóhasználat szerint a valorizáció átértékelést jelent, vagyis azt jelenti, hogy valamely tartozás az eredetileg megállapított valuta helyett más — és pedig nagyobb értékű valutában teljesítendő. Ezzel szemben nálunk általánossá vált a szokás, hogy valorizáltaknak nevezik azokat a betéteket és hiteleket, amelyek már az eredeti megállapodás szerint a korona helyett más — állandó értékű — pénzegység vagy index, szóval értékmérő alapján jöttek létre. Alkalmazkodom ehhez a szóhasználatához, bár pontosabbnak s kifejezőbbnek tartom az „állandó értékű betétek és hitelek“ elnevezést. Hangsúlyoznom kell azonban, hogy nem fogok kiterjeszkedni a már megkötött ügyletek alapján fennálló koronartartozások valorizációjára, hanem csupán az állandó értékű értékmérőre alapított „wertbeständig“ betétekről és hitelekről kívánom nézeteimet kifejteni.

Menenius Agrippa óta, aki a monda szerint a gyomor és a tagok példájával birta rá a plebset a városba való visszatérésre, gyakran hasonlítják össze az ember szervezetét az emberi társadalom szervezétével és azon szociológusok nézete szerint, akik a társadalmat organizmusnak tekintik, itt nem csupán hasonlatról van szó, hanem azonos, vagy analog törvényszerűségekről. Nem szükséges, hogy ebben a kérdésben állást foglaljunk, mert annyi kétségtelen, hogy illusztrálás céljaira a szociológiában a biológia nagyon jó szolgálatokat tesz.

Ebből a szempontból a békekötés utáni társadalmat bátran tekinthetjük beteg szervezetnek a háboru előtti egészséges organizmussal szemben. Vegyük röviden sorra azokat a főbb tüneteket, amelyek a mai beteg gazdasági életet az egészséges gazdasági élettel szemben leginkább jellemzik és főként igyekezzünk megtalálni e tünetek között a végső okot, amelyre a többi jelenség visszavezethető.

A legszembeötlőbb háboru utáni tünetek: az államháztartások krónikus deficitje, a valuták ingadozása, helyesebben fokozatos leromlása, a drágaság, a spekuláció tultengése a termelő munka rovására.

Ezek nyomában járnak a tünetek orvoslását célzó törvények és rendeletek:

Az államháztartás deficitjének a kiküszöbölését a legtöbb állam drákói szigorral és a pénzügyi tudomány kipróbált igazságainak elhanyagolásával megszerkesztett és éppen ezért a gyakorlatban lazán végrehajtott adónemekkel és váltságokkal kíséri meg; a valuta állandósítására szolgálnak a közszükségleti cikkekre is kiterjedő behozatali és devizaforgalmi korlátozások; a drágaságot ármaximálásokkal, az árdrágitók becsukásával, kiviteli tilalmakkal akarják letörni, a spekulációval szemben azonban ez az alkalmi törvényhozás és rendeletzőn tehetetlen, mert a körmönfont spekulánsok már a bekövetkezendő új korlátozásokat is bevonják számításaik körébe és ezekből is konjunkturális hasznot tudnak húzni.

Az imént említett eszközök jórészt abban a közös hibában szenvednek és ez az oka hátástalanságuknak, hogy csak a tüneteket tartják szemük előtt, magát a baj lényegét pedig nemcsak nem gyógyítják, hanem többnyire fokozzák. Vegyük például a drágaság u. n. letörését. Ha az állam mesterségesen a világpiaci árak alá szorítja valamely szükségleti cikk árát, ezzel irrentábilissá teszi annak a termelését és fokozza a fogyasztását. Pillanatnyilag tehát a fogyasztók érdekében avatkozott be, de előbb-utóbb fatális kényszerűséggel az ellenkező eredményhez jut. Ugyanigy felhozhatnók a devizaközpont politikáját is, amely nem elégszik meg azzal, hogy a koronának a spekuláció okozta ingadozásait ellensúlyozza a Knapp-féle terminológia szerint exodrómius, vagyis a külföldi keresletet és kínálatot mederben tartó intézkedéseivel, hanem a gazdaság természetes hatóerőinek az ellensúlyozására is vállalkozik. Ez a vállalkozás természetesen jórészt sikertelen, azonban eszközeivel hátráltatja az árukivitel és prémiumban részesíti az engedélyezett behozatalt, vagyis szintén az ellenkezőt mozditja elő, mint amit akar.

Hogy egy pillanatra ismét az emberi organizmus analogiájára térjünk vissza, a felsorolt orvosságok a betegben azt az érzést akarják felébreszteni, hogy egészséges; enyhítik pillanatnyilag a fájdalmat — vagyis a drágaságot — hogy a szer hatásának elenyészésével az annál fokozottabb mértékben lépjen fel az időközben elgyöngült szervezetben.

A gyakorlati politikusnak sokszor számolnia kell magának a betegnek a hangulatával, hiszen a beteg társadalom nem türi meg azt az orvos-politikust, aki neki nem tetsző vagy éppen fájdalmas gyógyító-módot akar alkalmazni, ha vannak olyan orvosok is, kik azt ígérnek, hogy fájdalmait megszüntetik. Mi azonban olyan orvosok akarunk lenni, akik függetlenül és a beteg hangulatától nem befolyásolva vizsgáljuk meg a bajt és így akarjuk eldönteni a kérdést, hogy a több oldalról ajánlott új szertől, az állandó értékű hitelektől milyen eredményt várhatunk.

Mindenekelőtt avval kell tisztába jönnünk, hogy a fent elősorolt bajok csak másodlagos jelenségek, mert mind visszavezethetők egy közös okra és ez a termelés és fogyasztás egyensúlyának megzavarása. Azt hiszem, hogy e részben nézeteltérés alig képzelhető.

A háboru anyagokat és munkabíró embereket pusztított el, a békekötéssel nagy tömegben települt Csonka-Magyarországra gazdasági tekintetben improduktív népesség, a békéhez képest lecsökkent a munkások munkaideje és munkateljesítménye s a dolgozók közül is sokan végeznek improduktív munkát, (gondoljunk a bürokratizmus nagymérvű

térhódításaira.) Ezzel szemben a fogyasztás is kétségtelenül csökkent, azonban minden jel arra mutat, hogy ez a csökkenés amellett, hogy nem is kívánatos, nem ellensúlyozza a produktív munkában beállott kevesbedést.

A termelés és fogyasztás szembeállításából kapjuk meg valamely nemzet jövedelmi mérlegének legfontosabb alkotórészét. Akik a fizetési mérlegben szokták keresni a nemzetek anyagi prosperitásának legfőbb ismérvét, elfelejtik, hogy a fizetési mérleg is végeredményben ettől a jövedelmi mérlegtől függ, mert ha a jövedelmi mérleg tartósan kedvezőtlen, semmiféle hitel sem segít az illető nemzetten, viszont ha a jövedelmi mérleg kedvező, akkor helyes pénzügyi politikával éppugy fenn lehet tartani a fizetési mérlegnek, mint az államí háztartásnak is az egyensúlyát. Viszont a fizetési mérleg megjavítását célzó közvetlen intézkedéseknek, elsősorban külföldi kölcsön felvételének csak akkor lehet tartós hatása, ha a felvett kölcsön segítségével a jövedelmi mérleget is sikerül renbehozni.

Végeredményben tehát annak a kritériuma, hogy valamilyen intézmény javítja avagy rontja-e egy nemzet gazdasági és pénzügyi helyzetét, abban keresendő, hogy milyen hatással lesz a termelés és fogyasztás egymásközti viszonyára.

A kapitalista termelési rendszer alapelve a rentabilitás. Ezen alapszik a munkamegosztás, amelynek segítségével mindenki azt a működési kört választja ki és annak szentelheti magát, amelytől leginkább várja egyéni boldogulását, és e rendszer hívei azt vallják, hogy az örendelkezési elvnek ez az érvényesülése minden rendszer között leginkább biztosítja a megfelelő mennyiségű szükségleti cikk előállítását. A munkamegosztásnak ez az elve hozza magával a hitelt, mert a társadalom két részre oszlik, a vállalkozókra és a tőkésekre: az előbbieket kedvvel és szakértelemmel rendelkeznek arra, hogy saját tőkéjükön kívül még mások tőkéjét is jövedelmező módon fektessék vállalataikba. az utóbbiak viszont megelégszenek a kamatban rejlő mérsékelt haszonnal. Rendes viszonyok között ez a hitelezés mindkét félre nézve rentabilis. Ha azonban a pénz értéke változásnak van alávetve, az egyik fél rosszul jár, és bármely irányban történik az ingadozás, ez zavarólag hat a hiteléletre. Ismeretes, hogy ezzel a jelenséggel már a békében is foglalkoztak és Irvang Fischer hosszú lejáratu hiteleknél éppen ezért ajánlotta az aranyvaluta helyett az indexvalutát. Most, midőn megállapíthatjuk, hogy hazánkban a jegyintézeti hitelektől, a koszt pénzüzletektől és az egészen rövid lejáratu hitelektől eltekintve koronahitel egyáltalán nincs, természetesnek kell tartanunk, hogy mind erősebben nyilvánul meg az a kívánság, hogy a magánhitelek állandó értékmérő alapján tétessenek lehetővé. A hitelvalorizációnak ez az egyik oldala, amely voltaképpen már meg is valósult a gyakorlatban, amennyiben a pénzüzetek egész sora foglalkozik buza betétek gyűjtésével és buza hitelek adásával. Az eredmény általában véve kedvező, azonban nagyon sok függ a megvalósítás módjától. Például vannak intézetek, amelyek a betétek visszafizetésekor más buzaárfolyam alapján számolják el a buzát, mint ahogy ugyanazon a napon új betétet fogadnak el, ami emelkedő buzaárak mellett annyit jelent, hogy akinek például 10 q buza-

betétje volt, a pénztárjegy alakjában elhelyezett betétet a lejáratkor csak ráfizetéssel hosszabbíthatja meg, tehát betétje nem volt állandóértékű. Amitől a szóbanforgó üzletág bevezetésénél tartottak, hogy t. i. nem lesz kellő számban hitelt igénylő fél, az nem következett be, sőt ellenkezőleg, értesülésem szerint mindig több a hiteligeny, mint amennyit a betétekből ki lehet elégíteni.

Ez az eredmény annak ellenére állt be, hogy a buza köztudomás szerint nagyon rossz értékmérő és pedig nemcsak az iparosokra, hanem a gazdákra nézve is. Nem volt eddig nehézség a szóbanforgó buza-hitelek jogi érvényesítése körül sem, pedig fennálló törvényeink, melyek a törvényes fizetési eszköz értékállandóságának a feltevésére vannak alapítva, nem védik meg kellőleg a buza-hitelezők jogait. Gátoja a buza-hitelek és hitelek elterjedését az a körülmény is, hogy az azzal foglalkozó intézetek között semmiféle kölcsönösség sem volt, nincs megadva a lehetőség, hogy e hiteleket tovább lehessen adni, mint ahogy ez a koronahitelekre nézve váltóvisszleszámitolás stb. alakjában általánosan szokásos.

Mindezeket tekintetbe véve, egészen kétségtelennek látszik, hogy ha a törvényhozás felállítana egy értékmérőt, mely az arannyal állandó értékviszonyban van, ha néhány törvényszakasszal lehetővé tételnék a telekkönyvi biztosítás, megkönnyítenék az állandóértékű hitelek bírói érvényesítése, végül, ha a betétek feleslegének valamely központi intézetre való átruházása és az ilyen hitelek továbbadhatása lehetővé tételnék, a hitelnek ez az egészséges alakja nagy arányban terjedne el.

Ha a fentebb választott kritérium, a rentabilitás szempontjából vizsgáljuk a magánhitelek valorizálását, kétségtelen, hogy ez felel meg a mai termelési rendszer emez alapelveinek. Gazdasági értelemben — nem jogilag — a hitelező társasviszonyban áll a termelésre vállalkozó adóssal. A két társ közül a hitelező főként biztonságot keres és ezért megelégszik a csekély haszonnal, míg az adósé az egész többlet, tehát igazságos, hogy ő viselje a kockázatot. Az igazságról itt nem morális értelemben beszélek, hanem azt értem alatta, hogy maguk az érdekeltek helyezkednek erre az álláspontra és a tőkések teliesen visszavonulnak az olyan ügyletektől, melyek nem adják meg nekik azt, ami igazság szerint őket illeti.

A magánhitelélet valorizálása körül az állam szerepe egészen minimális és csak arra szorítkozhatik, hogy lehetővé tegye, elősegítse ezt az intézményt. Kell egy általános értékmérő, mert nem célszerű, ha az egyik intézet a buza, a másik a szén, a harmadik az arany ára alapján köti ügyleteit, az általános értékmérő pedig csak az arany lehet. Mihelyt a Devizaközpont lemond arról az amúgy is elérhetetlen célról, hogy a legitim forgalomra egy bizonyos önkényes koronaárfolyamot akarjon erőszakolni, az arannak és az aranyra alapított külföldi pénznemeknek meglesz a papirkoronához viszonyított, szabadon kialakult árfolyama, tehát nem lesz semmi akadálya annak, hogy akár a husz-koronás arany, akár több külföldi valuta átlagos árfolyásának alapján köttessenek ügyletek. Ugyancsak célszerű, ha a Keresk. törv. 326. §-ának 2. bekezdésével szemben, melyet Curiánk úgy értelmez, hogy a külföldi

pénzértékre és számolási értékre szóló tartozások a szerződészerű lejáratkor számítandók át koronára, tehát a lejárat után a hitelező viseli a koronaromlás veszélyét, törvény mondaná ki, hogy az átszámításra a tényleges fizetés árfolyama irányadó. Végül célszerű volna, ha a telek könyvi biztosítás, a kényszervégrehajtás és a birói letétbehelyezés terén a valorizált hitelek megkapnák a kellő védelmet.

Ezen a ponton, vagyis a magánhitelek terén egyébként nagyon kevés ellenkezéssel találkozok az eszme, mert mindenki belátja, hogy a mai állapot, amidőn állami intézmények, gyámpénztárak stb. részvényeket vásárolnak vagy kosztpénzbe helyezik el tőkefeleslegeiket, nem lehet egészséges.

Annál nagyobb az eszme ellenzéke a jegyintézeti hitelek valorizációja szempontjából, miért is ezzel kell részletesebben foglalkoznom.

Mielőtt a probléma lényegére rátérnék, egy előzetes kérdéssel kell foglalkoznom. Amennyire egyetért mindenki abban, hogy az állami háztartás hiányának fedezésére kibocsátott bankjegy inflációt okoz és rontja a valutát, amnyira vitásnak tekintik sokan azt, hogy a termelési célokra kibocsátott bankjegymennyiségnek is van-e inflációs, valutarontó hatása. Akik a kvantitásteória hívei, vagyis akik azon a véleményen vannak, hogy az általános árszínvonal elsősorban a forgalomban lévő pénz mennyiségétől függ, természetesen igenlő választ adnak erre a kérdésre. Viszont vannak, akik minden pénzkibocsátást jogosultnak tekintenek, amely áruváltók alapján történik, mert úgy okoskodnak, hogy az áruváltó már forgalomban levő áruról tesz tanuságot, tehát arról, hogy az áruoldalon szaporodás állott be és így az ily váltó ellenében kibocsátott pénz nem okozván eltolódást a kereslet és kínálat viszonyában, nem is emeli az árakat. Ennek a teóriának a kiterjesztésével is találkozunk — főleg a sajtóban — oly értelemben, hogy nem is szükséges az áruváltó, hanem elégséges, hogy az adós termelési célra vegye igénybe a jegyintézeti hitelt. Nézetem szerint Casselnek van igaza, midőn azt mondja a brüsseli valutakonferencia elé terjesztett első emlékiratában, hogy „jede Inanspruchnahme des Kreditapparates, — also auch für anderen als den staatlichen Geldbedarf — die ihre Deckung nicht in tatsächlichen Ersparnissen findet, muss letzten Endes inflatorisch wirken.“

Ha ez másképen volna, vagyis ha termelési célokra minden hátrány nélkül lehetne inflációs politikát üzni, akkor meg lehetne valósítani Proudhon banque d'échange-ját, akkor felesleges volna minden ércfedezet. Természetesen mindennek éppen az ellenkezője áll és ezért véleményem szerint sokkal célszerűbb, ha nyíltan elismerjük, hogy a produktív infláció is növeli az árukeresletet, tehát rontja a pénz vásárlóerejét, ami még mindig nem zárja ki, hogy ennek ellenére adott esetben ne az inflációs politika legyen a helyes. Angliában is van áramlat az infláció mellett, pedig ott mindenki tudja és vallja, hogy ezzel elodázzák a fontsterling aranyparitásának elérését. Maga Cassel is kifejti második emlékiratában, hogy bizonyos esetekben, t. i. midőn a deflációs politika ipari pangást, munkanélküliséget okozott, a mérsékelt és óvatos infláció megélénkítheti a termelést és az exportot, tehát végeredményben kedvező hatásokat válthat ki.

Nem szükséges tehát azt a hamis tételt felállítani, hogy a produktív infláció nem rontja a pénz vásárlóerejét, hanem a helyes formulázás az, hogy ennek ellenére bizonyos körülmények között indokolt lehet a produktív inflációs politika folytatása.

Azt vizsgáljuk tehát, hogy a most adott körülmények között folytatható-e hazánkban célszerűen ez az inflációs politika abban az értelemben, hogy a jegyintézet valorizálatlan hiteleinek további folytatása milyen eredményekkel fog járni és hogy milyen hatásokat várhatunk abban az esetben, ha a jegyintézet a valorizálatlan hitelekről áttérne a valorizált hitelekre.

Normális időkben az ország összes hitleszükségletének $9/10$ részét, rövid lejáratu hitleszükségletének pedig $4/5$ részét a bankoknál elhelyezett magántőkék elégitették ki s a jegybankhoz csupán a rövid lejáratu hiteligenyek $1/5$ része fordult. Ez az $1/5$ rész is több mint fele részben valóságos vagyonnal, arannyal és devizákkal volt fedezve, a fennmaradó rész ellenében pedig elkészített és eladott áruk álltak az ország rendelkezésére. Elmondhatjuk tehát, hogy a hitelélet a háboru előtt teljesen egészséges volt, mert az adósságok $8/10$ részben a megtakarított magántőkékkel, $1/10$ részben a jegybank aranykészletével, $1/10$ részben pedig eladott árukkal voltak fedezve.

Ezzel szemben ma a Jegyintézet a legfőbb hitelforrás és pedig nem azért, mintha ez a jegyintézeti hitel aranyértékre átszámítva kiélegetené a vállalatok tőkeszükségletét, hanem azt, mert a magántőke teljesen visszavonult a koronaalapon való hitelezéstől. Ez a folyamat 1914. óta állandó és megállapíthatjuk, hogy a lefolyt 9 esztendő alatt a koronahitelezők vagyonából legalább 6 milliárd, de valószínűleg ennél is jóval nagyobb összeg vándorolt át a koronaadósok kezébe. Egy pillanatig sem szabad azt hinnünk, hogy a koronaadósok ezt az óriási nyereséget maguknak tartották meg, mert ez a nyereség a legkülönbözőbb csatornába került és legnagyobb részben egyszerűen szétfolyt. Egvik része arra szolgált, hogy a vállalatok régi adósságaiktól megszólván ellenérték nélkül megszabadultak. Másik része új befektetéseket, háboruokozta károk és hiányok pótlását tette lehetővé. Ez a nyereség tette versenyképesé vállalatainkat olyankor is, amidőn egyébként veszteséggel dolgoztak és ennek köszönhetjük azt is, hogy a munkanélküliség nálunk nem öltött nagy mérvet. Végül egészen kétségtelen, hogy maga a nagy közönség is haszonélvezője volt a koronahitelezők vagyonsökkenésének, mert tagadhatatlan, hogy hosszú ideig éppen az ebből eredő nyereségek tették lehetővé azt, hogy az általános árszínvonal nálunk alacsonyabb lehetett a külföldi paritásnál, mivel a koronaromlásból eredő tökenyereség a termelővállalatok árkalkulációjában kifejezésre jutott. Ezek a csatornák révén a betevők, bankiegytulajdonosok és egyéb koronahitelezők 6 milliárd aranykoronájának tekintélyes része más gazdasági alanyok birtokába került, tehát egyszerűen vagyonejtőlódás állott be a nemzeten belül. Egy része a vagyonnak a külföldet gazdagította, mert ennek a révén került önköltségi áron alul kivitt áruinkhoz. Van azonban az elveszett aranymilliárdoknak egy része, amely a nemzet jövedelmi mérlegét erősen rontotta, sőt

sajnos még tovább is rontja és ez az a rész, amellyel a ki nem elégitő munkateljesítményt és egyesek túlköltekezését finanszíroztuk. Hogy csak egy példát említsek, előttem fekszik a Közgazdasági Figyelő legutóbbi száma, amely megállapítja, hogy a szénbányamunkások 12 óra helyett 8 órát dolgoznak naponként és még rövidebb idő alatt sem dolgoznak intenzívebben, mert a 33%-kal csökkent munkaidő mellett az évi teljesítmény jóval nagyobb arányban, 55%-kal csökkent. Ennek ellenére az óránkénti kereset arányban számítva 50—70%-kal nagyobb, mint békében volt. Ha mégis a szén csak 54%-kal drágább, mint békében volt, sőt hosszú ideig olcsóbb volt, mint békében és a vállalatok mégis tekintélyes nyereséggel dolgoztak, ennek csak egy magyarázata van, hogy t. i. a hiteleken nyertek annyit, amely nyereség bőven ellensúlyozta az üzemi veszteséget. Ezen a ponton érkeztünk el a fentebb felállított kritériumhoz, mert a megfontolás eredménye az, hogy a koronaromlásban rejlő szubvenció révén fenntarthatók olyan üzemek, amelyek önmagukban azért nem rentabilisak, mert nem dolgoznak eleget vagy nem dolgoznak versenyképes módon. Ha ez az állapot a végtelenségig volna tartható, talán meg lehetne vele alkudni, a baj azonban az, hogy erről szó sem lehet. Az a 6 milliárd aranykorona, amelyről fentebb beszéltünk, már el van költve, mert hiszen a betéteknek és a jegyintézeti hiteleknek az összértéke nem tesz ki 100 millió aranykoronát sem. Az infláció folytatásával nem érhetünk el mást, mint hogy ezt a 100 milliót higitjuk tovább és tovább.

A valorizálatlan jegyintézeti hitekkel szemben tehát állásponthoz az, hogy ezek növelik az inflációt, hozzájárulnak a pénz fokozatos romlásához, a nemzet vagyonának eloszlásában káros eltolódásokat idéznek elő és a nemzet jövedelmi mérlegét kedvezőtlenül befolyásolják, viszont a velük járó előnyök efemer jellegűek. Vizsgáljuk meg most azt, hogy a jegyintézeti hitek valorizálása milyen eredménnyel járna. Ha a jegyintézet máról-holnapra áttérne a 100%-os valorizálásra, ennek a hitelélet szempontjából lényegileg ugyanaz lenne a következménye, mintha a korona máról-holnapra stabilizálnának, azzal a különbséggel, hogy a stabilizálódás esetén a mai kamattételek elviselhetetlenül magasaknak bizonyulnának, míg viszont egészen természetes, hogy a valorizált hitek kamatlába lényegesen alacsonyabb lehetne. Azok a vállalatok, melyek eddig a korona romlása révén nyereséghez jutottak, ettől a nyereségtől elesnének, tehát kénytelenek volnának vagy drágább áron értékesíteni termelvényeiket, vagy üzemüket jövedelmezőbbé tenni nagyobb munkateljesítmény megkövetelésével avagy ha egyik mód sem sikerül, veszteséggel dolgoznának, ami végeredményben sok vállalat tönkremenetelével járna. Ezek az eredmények közül kedvező volna az, hogy a vállalatokat erősen ösztönöznék a munkateljesítmény fokozására, viszont kedvezőtlen volna, hogy áremelkedést okozna és hogy egyes vállalatok tönkre mennének. A kilátás tehát egyáltalán nem valami rózsás és ha mégis azon a nézeten vagyok, hogy célszerűnek és időszerűnek vélem a jegyintézeti hitek fokozatos valorizálását, ennek indoka az, hogy megítélésem szerint rohamosan közeledünk az idő felé, amidőn a bankópréssel még a mainál sokkal kisebb mértékben sem tudjuk pótolni a valóságos hiteltőke hiányát, amidőn bekövet-

kezik az aranyban való kalkulálás kényszere és célszerűbb, ha ez az átmenet fokozatosan áll be, mint ha átmenet nélkül éri vállalatunkat.

Montesquieu elmélete szerint minden kormányformának megvan az alapelve és végzetes minden kormányra nézve, ha a saját alapelvét nem érvényesíti kellőképen. Ugyaezt mondhatjuk a gazdasági rendszerekről. A kapitalista gazdasági rendszer alapelve, mint azt már fentebb kifejtettük, a rentabilitás és ha a kapitalista alapon álló gazdaság ettől az alapelvtől eltér, önmaga ássa meg a sirját. Ettől az alapelvtől tért el háboru utáni gazdálkodásunk és ezért kell pártolnunk minden olyan intézkedést, amely a rentabilitás elvének jogaiba való visszahelyezését jelenti. Ha ez a beteg és mindenféle kábító szerrel elgyöngült szervezetben fájdalmas érzéseket vált ki, akkor igyekezzünk a fájdalmakat enyhíteni és főként lassankint szoktassuk hozzá a beteget a szabad levegőhöz és a normális munkateljesítményhez, de ne térjünk el attól, hogy az ut, mégis csak a jövedelmezőségen keresztül visz az egészséges állapot felé.

Kétségtelen, hogy a jegyintézeti hitelek valorizálásával kapcsolatban más intézkedésekre is szükség van, mert amíg a vállalatoktól önkényes áron veszik el az exportból eredő devizákat, amíg bizonyos forgalmi korlátozások és tilalmak az árakat mesterségesen befolyásolják, az ezek által érintett vállalatok hibájukon kívül kerülnének nehéz helyzetbe a hitelvalorizálás által.

A fokozatos megvalósítás módja többféle lehet. El volna képzelhető pl. hogy a jegyintézet kétféle kamatlábat állapít meg: pl. 8%-ot a valorizált hitelekre és ennek többszörösét pl. 20%-ot a koronahitelekre és ezt a különbséget mindaddig fokozza, amíg nem akadnak kellő számban olyan igénylők, akik inkább veszik igénybe a valorizált hitelt.

Elméletileg ez volna a legszebb megoldás, azonban a gyakorlatban csak akkor válnék be, ha a korona hosszabb időn át viszonylagosan stabil maradna, mert ellenkező esetben vagy mindenki a koronahitelt választaná, vagy óriási különbséget kellene felállítani a kétféle kamat között.

El volna képzelhető, hogy a jegyintézet maga állapítaná meg, kinek mennyi koronahitelt engedélyez és ezen a kereten felül csak valorizált hitelt nyújtana egy második kereten belül. Minthogy a jegyintézet ma is önmaga határozza meg a hitelkereteket, én el tudom képzelni azt is, hogy kétféle keretet is meg lehetne egyvénileg állapítani. Rendes időkben a hitelkeretet a biztonság és liquiditás határozta meg, de akkor a kölcsön visszterhes ügylet volt, míg romló valuta mellett részben ajándék jelleggel bír. Aki ajándékot osztogat, az a részrehajlás látszatát nehezen kerülheti el és például a Reichsbank ellen nagy támadások zúdultak azért, hogy a nyújtott hitelekkel egyes ipari concerneket óriási vagyonokhoz iuttatott. Nem tudom, nem könnyíti-e meg végeredményben a jegyintézet helyzetét, ha a hitel megtapasztalása helyett a valorizált hitel nyújtásának lehetősége állna rendelkezésére. Amint a jegyintézet ma is bizonyos önmaga által felállított szabályok szerint jár el, ezt a kétféle hitelre nézve is megtehetné. Mértékadó helyről ezzel szemben mégis aggályok merültek fel és ezért a kínáló harmadik megoldás az lehetne, hogy a hitelvalorizálás százalékos arányban mindenkire nézve

egyformán tétetnék kötelezővé és az fokozatosan valósíttatnék meg. Például az első hónapban a hitel 10%-a, a második hónapban 20%, a harmadik hónapban 30 százaléka esnék valorizálás alá. Ez alatt a három hónap alatt kellő tapasztalatokat lehetne gyűjteni arra nézve, hogy a további folytatástól milyen eredményeket lehetne várni.

Felmerült az az eszme, hogy a visszleszámitolásra benyújtott váltók minősége szerint adassék koronahitel, vagy valorizált hitel és hogy nevezetesen az áruváltók képezhessék a koronahitel alapját. Ez a megoldás mindenekelőtt könnyen ki volna játszható és emellett nem is látszik egészen igazságosnak, mert nehéz belátni, hogy ha valaki például egy automobilt vásárol és erről a gyárosnak 3 havi váltót ad, miért élvezzen 18%-os koronahitelt és miért fizethesse meg az automobilt esetleg fél- vagy harmadrész annyi arany koronával, mint amennyit eredetileg fizetett volna, midőn termelési célra csak valorizált hitelt kapnának.

Amugy is hosszúra nyult előadásomat részletkérdésekre nem szándékozom kiterjeszteni, csupán arra az elhangzott ellenvetésre akarok még kitérni, hogy a külföldi kölesön küszöbén ez a kérdés ma nem időszerű. Én ellenkezőleg, úgy látom, hogy éppen ezt az időt lehetne felhasználni az átmenet megteremtésére, mert a legnagyobb aggodalommal nézem sok oly iparvállalatunkat, amely eddig számadásait a koronaromlás révén tartotta rendben. Rábeszéléssel és propagandával tömegeket többtermelésre és takarékosagra bírni nem lehet, vagy csak elenyésző csekély mértékben lehet. A takarékoságot akkor mozdíthatjuk elő, ha a megtakarított filléreknak megadjuk az állandó értékű tőkeelhelyezés lehetőségét, a többtermelést pedig akkor, ha a rejtett és alapjában véve jogosulatlan szubvenciók fokozatos elvonásával a vállalatokat nagyobb munkakifejtésre és önmagában jövedelmező üzem folytatására készítjük.

Ebben az értelemben és ezért vagyok híve a valorizált betéteknek és hiteleknek. Viszont nem tudom eléggé hangsúlyozni a fokozatos átmenet szükségességét, mert akik a valorizációt mintegy hatalmi szóval, egyik napról a másikra akarják megvalósítani az egész vonalon, nem számolnak a gyakorlati étellel és egy ily gyökeres változás nyomán előálló megrázkódtatás káros következményeivel.

Eber Antal külön kívánja választani a fakultatív és a kényszerítő valorizáció kérdését. Egészen külön kérdés, vajjon lehetővé kívánjuk-e tenni — ami ma még nem lehetséges — hogy valorizált értékben jogügyletek és hitelügyletek köthetők legyenek és egészen más kérdés az, vajjon rá akarjuk-e kényszeríteni az egész gazdasági életre a valorizációt azon az uton, hogy a Jegyintézet csakis valorizált hiteleket nyújthasson.

A valorizáció kérdése is tiszta politikum lett. nem azt nézik hangulatkeltő cikkek és beszédek, mi a gazdasági élet érdeke, hanem azt a pontot ragadják meg, ahol egyes érdekköröknek minél több kárt lehet okozni. Ez a mentalitás magyarázza meg azt, hogy ugyanakkor, amikor még fennáll az ugynevezett presztizs-rendelet, amely a valorizált értékben való számlázást, könyvvitelt, stb. lehetetlenné teszi és ugyanakkor, amikor hónapok óta fekszik a nemzetgyűlés előtt az a tör

vényjavaslat elintézetlenül, amely a valorizált értékekben való hitelnyújtást lehetővé tenné, ugyanakkor szenvedélyes hadjárat indul meg a kötelező valorizáció érdekében. Feltétlenül szükségesnek tartja, hogy a valorizáció lehetővé tétessék és ebből a célból a presztizs-rendelet hatályaon kívül helyeztessék és az igazságügyminiszternek régen előterjesztett javaslata, amely a valorizált hitel-ügyleteket lehetővé teszi, mielőbb letárgyaltassék. Ezen az uton eljuthatnánk oda, hogy azok, akik valorizált hitelt akarnak igénybe venni, ehhez hozzá juthassanak és lehetővé tennők azt is, hogy azok, akik spekuláció nélkül meg akarják óvni megtakarított pénzüket az elértéktelenedés veszélyétől, ezt értékálló betétek elhelyezése által elérhessék. Megjegyzi azonban, hogy azt a tervet, miszerint a Jegyintézet köteleztessék korlátlanul értékálló betétek elfogadására, nem tudja helyeselni, mert ez annyit jelentene, hogy az állam korlátlan összegek erejéig vállalja a valorizáció kockázatát, amit lehetetlenség az államtól megkövetelni.

Ami már most a kötelező valorizációt illeti, kiemeli mindennek előtt, hogy erről szó sem lehet addig, amíg a Devizaközpont és a devizaforgalmi korlátozások fennállanak. Nem kutatja most azt a kérdést, vajjon helyes-e vagy nem helyes a Devizaközpont és szükségesek, vagy nem szükségesek-e a devizakorlátozó intézkedések, tény azonban, hogy addig kötelező valorizációról szó sem lehet, amíg nincs teljesen és tökéletesen szabad devizaforgalom, mert gazdasági lehetetlenség, hogy valaki valorizált visszafizetésre vállaljon kötelezettséget, holott az átszámitási kulcsot lejáratkor nem a kereslet és kínálat szabad mozgása, hanem kormányhatósági intézkedés t. i. a Devizaközpont jegyzése alapítja meg. Ettől eltekintve is azonban határozottan ellene van a kötelező valorizációnak, vagyis annak, hogy a Jegyintézet csak valorizált hiteleket nyújthasson. A főérv a kötelező valorizáció mellett az, hogy ma számos kereskedelmi és ipari vállalat áll fenn, amelyek csakis a korona romlásából élnek, mert üzemük azonnal válságossá válnék, mihelyt valorizált hitelek igénybevételével dolgoznának. Elismeri, hogy az ilyen vállalatok egészségtelenek és életképtelenek és elismeri azt is, hogy ezeknek a vállalatoknak el kell tűnniök, mihelyt a korona stabilizációja bekövetkezik. Viszont a legnagyobb hiba volna ezeket a gazdasági életképesség feltételeivel ugyan nem rendelkező vállalatokat megsemmisíteni anélkül, hogy a korona stabilizációja bekövetkezzék. Ha a stabilizálás meg lesz, akkor nálunk is sorban jelentkezni fognak mindazok a gazdasági bajok, amelyek a stabilizáció során Ausztriában is jelentkeztek, de ezzel szemben meg lesz az a sokkal nagyobb előny, hogy újból komoly alapon lehet kalkulálni és dolgozni, tehát annak a hátránynak, hogy a vállalatok egy egész sorozata tönkre megy, bőséges ellenértéke lesz meg abban, hogy a fennmaradó vállalatok egészséges alapon dolgozhatnak és működhetnek tovább. Ha ellenben a korona stabilizációja nélkül kötelező valorizáció által előidézük mindazokat a bajokat, amelvekkel a stabilizálás jár, anélkül, hogy a stabilizálás előnyeit magunknak megszereznők, akkor gazdasági helyzetünket még sokkal rosszabbá tesszük, mint amilyen az ma, mert akkor meglévő számtalan bajunkhoz még oda sorozzuk azt is, hogy egy sereg kereskedelmi és iparvállalat tönkre menvén azoknak munkásai és alkalma-

zottai mint munkanélküli elem az utcára kerülnek. Tisztában kell avval lennünk, hogy azokat az előnyöket, azt a biztonságot és azt a szoliditást, amelyet a kötelező valorizáció hívei állítólag szemelótt tartanak, semmiféle más módon nem lehet elérni, csakis a korona stabilizációjára révén. Enélkül és ehelyett megkísérelni a kötelező valorizációt, olyan újabb zavarokat és bajokat idézne elő, amelyekért a felelősséget lehetetlen elvállalni. Nyilvánvaló, hogy mihelyt a Jegyintézet útján kötelező valorizáció behozatnék, azonnal az egész gazdasági élet erre az alapra helyezkednék, semmiféle árucikk, semmiféle szolgáltatás többé koronáért megkapható nem volna, a korona csak abban a viszonylatban maradna fenn, hogy az állam a maga deficitjének fedezésére a Jegyintézetnél továbbra is koronákat nyomtatna, de most már olyan koronákat, amelyeket fizetésül senki sem akarna elfogadni, mert minden üzletkötés a valorizált alapon történnék. Ez annyit jelentene, hogy önmagunk rugnók tovább a koronát azon a lejtőn, amelyen megállítani akarnók és nemcsak a stabilizációt nem segítenénk elő, hanem korlátlan utat nyitnánk a korona további katasztrófális zuhanásának. A valutáris helyzetet javítani csakis olyan eszközökkel lehet, amelyek a valuta romlásának okait gyógyítják. Ezek az okok az állami költségvetés deficitje és a kereskedelmi és fizetési mérleg passzivitása. Minden olyan orvos-szer, amely a valutáris helyzeten úgy akar javítani, hogy a valuta-romlásnak ezeket az alapokait nem gyógyítja, nem komoly orvosság, hanem kuruzslószer, amely nem fog gyógyítólag hatni, hanem újabb bajokat és újabb betegségeket fog amugy is lerongyolódott gazdasági életünkben előidézni.

Összegezve az elmondottakat, kívánja mindazon jogi intézmények mielőbbi létesítését, amelyek a valorizált üzletkötést és valorizált hitelnyújtást lehetővé teszik, de a leghatározottabban ellene van annak, hogy a Jegyintézeti hitel kötelező valorizációjára behozassék.

Balás Károly: Az előadói véleményhez és Éber Antal ur felszólalásához csupán röviden akar hozzászólni és nem kíván elébevágni a kialakuló vitának. Éber Antal öméltósága helyesen jegyezte meg, hogy a kérdés súlypontja ott van, vajjon a kötelező valorizáció legyen-e életbeléptetve — amiről annyit beszélnek —, vagy pedig egy olyan megoldást fogadjunk el, hogy meg legyen engedve a valorizáció, anélkül, hogy az kötelezővé volna téve. Ezt az utóbbi eljárást fakultatív valorizációnak lehetne nevezni.

Ugy a kötelező, mint a fakultatív valorizációhoz számos szempont és érdek fűződik, úgy hogy egyszerre alig is lehet a két megoldási árnyalathoz fűződő összes következményeket áttekinteni és a tőlük várható jövőbeli hatásokat nagyobb bizonyossággal előrevetíteni. Alig merné azonban azt hinni, hogy a fakultatív, tehát a hitelező tetszésétől függő valorizálás mellett, amely mellett a jegyintézet valorizálatlan hitelnyújtásnak rendszere a régiben maradhatna, közelebb jutnánk a valutapolitikai célhoz, t. i. a stabilizáláshoz és ezzel valutánk rendezéséhez. A fakultatív valorizáció a hitelnyújtás általános valorizálását jelentené, vagyis a kockázat kikapcsolását a magánosok részéről. ezzel azonban azonban a pénzelértéktelenedés egész kockázatának továbbra

való viselését a kötelező valorizáció alá nem eső jegyintézet, az állam, illetve a togyaszto es a penz elertektelenedeset különösen megerzo közönseg részéről. Ez a rendszer jelentené tehát a hitelező érdekeitség nagyobb biztonságát, ami kétsegtelenül szintén fontos közgazdasági érdek, de nem tenne másrészt semmit az infláció csökkentésére, illetve tovább nem fokozására és a pénzérték romlására berendezekedett irányzat visszaszorítására. Megmaradna tehát mellette az infláció és az egyre fokozódó drágulási folyamat, melyek leküzdésére a legerősebb eszköz csak a hozzájuk fűződő érdekek megszüntetése lehet. Ha ugyanis a jegyintézet hiteleit valorizáltan kell szintén visszafizetni és nem lehet többé az improduktív spekuláció csatornáiba juttatni, akkor nagyobb-részt megszűnnek azok az érdekek is, amelyek pénzünk romlására irányulnak: megszűnik az ajándékhitelk romló valuta mellett fokozott nyereségszerzésre való kihasználhatóságának konjunkturája. Ha pedig megcsökkennek a korona romlásához fűződő érdekek, akkor alábbhagy és megszűnik a korona rontására irányuló üzérkedés is. Ezért áll pénzügy-politikai tekintetben a jegyintézet által nyújtott hitelek valorizálásának kérdése az előtérben.

Nagyon figyelemreméltó körülmény természetesen, amit az előadó ur is hangoztatott, hogy a hitelvalorizálásnak kiméletlen és hirtelen való keresztülvitele egyes termelő vállalatokkal szemben, melyek fentartása pedig közgazdasági érdek, ezek válságához vezethetne. Ezért a megvalósítás módjai tekintetében szükségesnek látszik bizonyos elasticitas lehetősége hasznos, produktív vállalatokkal szemben. Mindezek a kérdések, azt hiszem, annyira fontosak, hogy hiba volna elmulasztani a jelenleg megvitatásukra kínálkozó alkalmakat és azért a felettük való vitának folytatását javaslom, hogy minél jobban kifejezésre juthassanak a rájuk vonatkozó vélemények.

Balogh Elemér: Az első értekezleten több érdekes felszólalás hangozott el. Elsősorban Pósch Gyula dr. előadása, akinek fejtegetéseivel teljesen egyetértek, csupán konkluziójával nem. Pósch dr. a fokozatos valorizáció híve és attól tart, hogy az általános valorizációnak hatalmi szóval való elrendelése esetleg katasztrófális következményekkel járhat. Sajnálom, hogy az előadó nem konkretizálta ezeket a következményeket, mert így nem tudok a kérdéshez hozzászólni. Mindenesetre haladás lenne, ha egy értékálló számolási egység behozatalával kapcsolatban a Jegyintézet az általa nyújtott hiteleknek legalább 60%-át valorizáltan adná, de azért az általános valorizációnak — szerény nézetem szerint — a gyakorlatban annál kevésbé lehet akadálya, vagy pláne katasztrófális következménye, mert hiszen valutánk állandósulni látszik s így az általános valorizáció a gazdasági élet minden megrázkodása nélkül lenne ma megvalósítható.

Eber Antal temperamentumos felszólalásában határozottan ellene volt a jegyintézeti hitelek valorizálásának. Mielőtt érdemben foglalkoznék aggályaival, ki kell térnem arra a panaszára, — amelyet egyéb-iránt nem elsőizben hangoztat — hogy t. i. ezt a kérdést a közvélemény nem objektíve, hanem politikumként, sőt bizonyos gyűlölködő tendenciával kezeli.

Ebben van némi igazság s ezt magam is sajnálom, mert azt tartom, hogy egészséges közgazdasági élethez nélkülözhetetlen a társadalmi harmónia. Ámde ebből logice az következik, hogy igyekezzünk a diszharmónia okait felkutatni és lehetőleg megszüntetni.

Mert mi okozza, hogy egy gazdasági kérdést, amely rendes körülmények között hidegen hagyja a magyar közvéleményt, ma oly szenvedéllyel tárgyalnak? Egyszerűen az, hogy az ország lakossága tulajdonképpen két táborra oszlik, az egyikbe azok tartoznak, akik a Jegyintézet hitelét közvetve, vagy közvetlenül élvezik, a másik — sajnos sokkal nagyobb — tábor azok, akik ezekhez a hitelekhez hozzáférni nem tudnak. Köztudomásu, hogy a hitel birtokosai a valuta romlásával kapcsolatban rendkívüli konjunkturális nyereségekre tesznek szert, mert a hitelt csekélyebb értékű pénzben fizetik vissza, mint ahogy kapták. De miután a valutáromlás új értékeket nem produkál: nyilvánvaló, hogy azt az összeget, amelyet a hitelt élvező nyer, a másik tábor elveszti. Ebbe a másik táborba tartozik elsősorban az állam azáltal, hogy kiadásai a pénz elértéktelenedése folytán az egész vonalon emelkednek. Ámde ez még hagyján, sőt talán politikai szempontból nem is volna oly nagy szerencsétlenség, ha nem volnának nagy társadalmi rétegek, a középosztály és a munkásság, szóval a fogyasztók milliói, akik az egyre növekedő drágaság következtében a sajátjukból kontribuálnak ahhoz a nyereséghez, amelyet a hitel birtokosai élveznek. S ha elgondoljuk, hogy a zürichi kurzus csökkenése miképpen szállította le fokról-fokra ezen nagy társadalmi rétegek életstandardját, ha látjuk, mint zsugorodtak össze tudományos, kulturális és jótékony célú intézményeink alapjai, hogyan romlanak az erkölcsök, hogyan fokozódik a nyomor a fixjövedelműek s ezek között pl. a tanárok, tanítók és főként a diákok körében, akik már az örült iramban dráguló tankönyveket sem képesek beszerezni és végül milyen mérveket ölt a gyermekhalandóság a rossz táplálkozás következtében: akkor Éber Antal t. barátom előtt is érthetővé válik az a szenvedélyesség, amellyel ezek a társadalmi rétegek ennek az igazságtalanságnak megszüntetését sürgetik. Már pedig nyilvánvaló, hogy ha a Jegyintézet csak valorizált hitelt nyújtana, akkor ezek a rendkívüli nyereségek egy csapásra megszűnnének. És ez tehermentesítené a másik tábor, mert ha az egyik részen nincs rendkívüli nyereség, akkor a másik részen nincs rendkívüli veszteség sem, ami kézzelfoghatólag abban nyilvánulna meg, hogy az árak nem emelkednének, illetve a valuta nem romlónék az eddigi iramban. amint azt később még részletesebben fogom kifejteni.

Nem szabad elfelednünk azt sem, hogy ma az adósnak egyenesen érdeke, hogy a valuta romoljék. Hogy konkrét példával illusztráljam, elég ha arra utalok, hogy a Jegyintézet pl. a termésforgalom lebonyolítására igen nagy összegű rendkívüli hiteleket szokott a piac rendelkezésére bocsátani. Méltóztassék már most elképzelni, hogy ha egy-egy érdekesoport 40, vagy 80 milliárd korona rendkívüli hitelt kap a Jegyintézettől, milyen óriási nyereségre tehetne szert, ha pl. a belföldi korona 2 centimesről 1 centimesre esnék vissza s ők 40, illetve 80 milliárd helyett csak 20, illetve 40 milliárd értéket lennének kötelezve néhány hónap múlva visszafizetni. Ha külföldi összeköttetések révén s a

rendelkezésükre bocsátott óriási hitellel képesek lennének a korona árfolyamát ilyen irányban befolyásolni, akkor igazán angyaloknak kellene lenniök, hogy ellentálljanak ennek a csábító kísértésnek. Ellenben, ha a hitelt valorizáltan kapnák, akkor megszűnne a lehetősége annak, hogy ezek a hatalmas érdekcsoportok a koronát kontreminálják.

A törvények legnagyobb részét tulajdonképpen azért hozzák, hogy az emberi önzést kellő korlátok közé szorítsák. A jegyintézeti hitelek valorizálása is alkalmas lenne arra, hogy a ma tobzódó legkegyetlenebb egoizmust, amely még az ország romlása árán is gazdagodni képes: letörje.

Ez az oka, hogy a jegyintézeti hitelek valorizálásának kérdése az egyébként apatikus magyar közvéleményt állandó izgalomban tartja. És ha Éber Antal t. barátom ezt kifogásolja és károsnak tartja: akkor álljon azok táborába, akik ezen izgalom okainak megszüntetését és a társadalmi harmónia helyreállítását tüzték ki feladatukká.

A kérdés lényege az, hogy alkalmas-e a jegyintézeti hitelek valorizálása arra, hogy valutánkat stabilizálja, vagy legalább, hogy a valutaromlást mérsékelje. A második kérdés pedig, hogy tekintettel a meginduló exportra s a külföldi kölcsönre, amelynek valuta stabilizáló hatása kétségtelen, időszerű-e, hogy ezzel a kérdéssel foglalkozzunk és nem volna-e célszerűbb felette egyszerűen napirendre térni?

Ami az első kérdést illeti, ismételten leszögezem, hogy én a valorizáció általánosításának vagyok a hive. Nem tudnám helyeselni a félrendszabályokat, sőt ellenkezőleg, azt tartom, legcélszerűbb volna, ha maga az állam is az egész vonalon valorizálná bevételeit. Ha az értékálló számolási egység a koronával párhuzamosan bevezettetnék, akkor semmi akadálya sincs annak, hogy az állam, törvényes felhatalmazással, összes bevételeit ebben az értékálló egységben állapítsa meg és pl. hétről-hétre határozza meg azt a felárt, amelyet mindenkinek, akinek valamely állami intézménnyel szemben fizetési kötelezettsége van, az alapáron felül meg kell téríteni. Ezáltal helyre lehetne állítani az állami költségvetés egyensúlyát s ezzel elesnék az infláció egyik legfőbb forrása: az állami deficit.

Az értékálló egység bevezetésével egyidejűleg megindulna a takarékoság és a tőkegyűjtés az egész vonalon. De ennek is csak akkor lenne meg az igazán nagy eredménye, ha a valutakockázatot végső fokon a Jegyintézet vállalná. És itt ismét ellentétbe jutok Éber Antallal, aki ezt perhorreskálja és a valorizált betétek gyűjtését csak oly mértékben és fokig tartja lehetőnek, amennyit az egyes pénzüzetek valorizált kölcsönképen kihelyezni képesek.

Szerény nézetem szerint ez is csak egy félrendszabály, amelynek az eredménye sem lehet kielégítő. A cél az, hogy minden felesleges pénz, bármilyen kis összegű és rövid lejáratu is, betétként — valutakockázat nélkül — elhelyezhető legyen. Csak így számíthatunk egy erős betétüzletre s a takarékosági szellem feltámadására. Semmi akadálya nem lehet annak és semmi veszélyt nem jelent a Jegyintézetre nézve, ha végső fokon vállalja a valorizált betétgyűjtés kockázatát abban az esetben, ha viszont hiteleit is 100%-ig valorizált formában bocsátja a közgazdaság rendelkezésére. Magyarország, sajnos. ezer mért-

földnyire van attól az ideális állapotól, hogy az ország tökeszükségletét a magángazdaságban gyűjtött tőkék, recte: betétek fedezzék s így a Jegyintezet nem torog abban veszelyben, hogy a giróbetétek valaha is felumulják a piac rendelkezésére bocsátott hiteleket.

Ha aztán egyszer a tőkegyűjtés lehetősége megadatik és a takarékoság szelleme újból erőre kap: akkor egy nagy terhet veszünk le a Jegyintezet vallairól s ezzel az inflációnak egy másik forrása dugul be.

Végül nem szabad elfeledkeznünk az infláció harmadik forrásáról sem, amely valamennyi között a legveszedelmesebb és ez az, amire már beszédem elején alludáltam, hogy a jegyintézeti hitel birtokosainak ma az az érdeke, hogy a valuta romolják. A fogyasztók milliónak pedig az a törekvése, hogy a valutaromlás következményei ellen áruhalmozással védekezzenek. Es ezzel tulajdonképen maguk a fogyasztók is beállanak a valutaronatók közé, épp úgy, mint azok, akik a tőkegyűjtési alkalmak hiánya miatt elpazarolják jövedelmüket, vagy a zugtorgalomban idegen valutákat vásárolnak. A jegyintézeti hitelek valorizálása azonnal véget vetne ennek a baisse spekulációnak a koronára és a hitel birtokosait a másik végletbe kényszerítené, t. i. hogy mindent elkövessenek a korona stabilizálása érdekében. Ez a gyakorlatban abban nyilvánulna meg, hogy mindenki csak annyi hitelt venne igénybe, amire produktív célokra okvetlen szüksége van s ezzel elesnék az infláció harmadik forrása.

Lássuk ezzel szemben a felmerült aggályokat. A jegyintézeti hitelek valorizálásának ellenzői a többi között azzal érvelnek, hogy ez drágaságot idézne elő. Nemesak azért, mert a fizetések és munkabérek emelkedését vonná maga után, hanem mert minden kereskedő, minden iparos belekalulálná áraiba azt a kockázatot, amit a valutaromlás jelent azokra nézve, akik valorizált hitelt vesznek igénybe. Amilyen valószínűnek látszik ez az érvelés, épp oly kevésbé helytálló. A nivellálódás a külföldi árak és munkabérek felé szükségképen be fog következni, mihelyt valutánk a külföldi kölcsön következtében stabilizálódik és a belföldi és külföldi korona közötti diszparitás megszűnik.

Az árak alakulására nem a valorizáció lesz befolyással, hanem az a körülmény, hogy miképen fog a belföldi és külföldi korona közötti diszparitás kiegyenlítődni. Ha sikerül a kormánynak a belföldi koronát 3 centimeos, tehát a külföldi koronakurzusra felemelni: akkor — különösen az importcikkekben — meglehetősen olcsóbbodás fog beállni, még a hitelek valorizálása esetében is. Ellenben ha a Devizaközpont nem lesz képes ezt keresztülvinni s a diszparitást oly módon lesz kénytelen megszüntetni, hogy a külföldi korona árfolyamát szállítja le 2 centimesra: ez esetben különösen a belföldi és főként mezőgazdasági termények és állatok ára emelkedni fog, mert ezek még mindig nem érték el a világpárisi árakat.

A második aggály az, hogy tönkremenne egy sereg magánvállalkozás, amelyek eddig a korona romlásából éltek. Azt hiszem, egészséges folyamat, ha életképtelen vállalatok mielőbb megszűnnek, amint-hogy úgy is meg fognak szünni, mihelyt a külföldi kölcsönt megkapjuk s a korona stabilizálódik. Tény továbbá, hogy a magyarországi vállalatok nagy része, amelyek a Jegybank hiteléhez hozzáférhettek: megerősödtek. tartalékokat gyűjthettek. ámbár nagy árat kellett érte fizetni.

mert az érem másik oldala azoknak a nagy társadalmi rétegeknek az elszegényedése és züllése, amelyekről a bevezetésben megemlékeztem. Természetes, hogy ezek a rendkívüli konjunkturális hasznok valorizáció esetén elmaradnának, de el fognak ezek maradni enélkül is, ha valutánk stabilizálódik.

Végül meg kell emlékezni a kockázat kérdéséről. Tény, hogy ha valaki valorizált hitelt vesz igénybe, ezzel meglehetősen kockázatot vállal magára, ha a valuta tovább romlik. Ámde minden hozzáértő üzletembernek módjában van ezen kockázat ellen védekezni azáltal, hogy az igénybevett valorizált hitel fedezeteképp megfelelő anyag, vagy árukészletről gondoskodik, amelyeknek értéke olyan arányban fog emelkedni, amilyen arányban romlik a valuta. Változás csak annyiban lesz, hogy ezentúl jobban fog vigyázni s nem fog könnyen szerzett hitellel könnyelmű vállalkozásba fogni, nehogy a valuta romlása esetén veszteséget szenvedjen.

Megállapíthatom tehát, hogy az általános, úgy a Jegybank hite lére, mint az állami háztartásra kiterjedő valorizáció a leghatalmasabb fékezője lesz a valutaromlásnak és alkalmas lesz arra, hogy megszüntesse az állami háztartásban a deficitet, féket vessen a drágulási folyamatnak és az egyébként alig feltartóztatható inflációnak.

A másik fontos kérdés az, vajjon időszerű-e az általános valorizáció megvalósítása, tekintettel arra, hogy valutánk az export révén állandósulni látszik s ezzel talán kihuzhatjuk addig, amíg a kormány a külföldi kölcsönt perfektuálja és ezzel valutánkat véglegesen állandósítani képes.

Ha biztosak lehetnénk afelől, hogy a külföldi kölcsön sikerül, továbbá, hogy a Devizaközpont a korona kurzusát addig is tartani tudja, ugyszintén, hogy semmiféle belpolitikai és külpolitikai incidens nem jön közbe, ami a korona árfolyamát befolyásolhatná, szóval, ha *biztosak lehetnénk afelől, hogy a koronát már ma véglegesen stabilizálni sikerül: ez esetben tényleg semmi szükség nem volna arra, hogy a valorizációval kísérletezzünk.* Ámde dacára a kedvező kilátásoknak, a külföldi kölcsön még sem tekinthető biztosnak és azt sem tudja senki, hogy ha megkapjuk is, az mikor lesz esedékes, továbbá, hogy képes-e a Devizaközpont a korona kurzusát addig is tartani, tekintettel az egyre nagyobb mérveket öltő inflációra. Ki tudja előre megjósolni, vajjon azok, akik ma ezeket a rengeteg hiteletet igénybeveszik, nem tesznek-e még egy kísérletet arra nézve, hogy a koronát kontreminálják és ezáltal még egyszer — talán utóljára — egy igen nagy valutanyereségre tegyenek szert. Ma a kereskedelmi hitelek összege megközelíti a 400 milliárdot. Ha a korona Zürichben 1 centimra esnék vissza, akkor azok, akik ma a hitel birtokában vannak, több száz milliárd haszonra tehetnének szert. Kérdés: ellen tudnak-e állni ennek a nagy kísértésnek és nem használják-e fel nemzetközi összeköttetéseiket arra, hogy a korona árfolyamát a külföldi kölcsön előtt még egyszer — talán utóljára — lerontsák? És kérdés az is, képes-e a Devizaközpont ezzel a nagyhatalommal megküzdeni?

Végül nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy Kelet-Európában a politikai helyzet mindennek mondható, csak stabilisnek nem.

Körülöttünk súlyos elnyomatásban sinylődő nemzetiségek vannak. Egy váratlan incidens folytán, vagy bármi más okból oly zavaró körülmények jöhetnek közbe, amelyek a külföldi kölcsönt meghiusítják, elodázzák, vagy annak folyósítását megakasztják, szóval a valuta stabilizáció akciót zátonyra juttatják. *Ha ez a baj oly helyzetben talál bennünket, mint ma, amikor a valorizálatlan hitelek birtokosainak az érdeke a valuta romlását kívánja: akkor semmi sem tarthatja fel a korona zuhanását és elkerülhetetlenül Németország sorsára jutunk.*

Nem tudom, ez-e az az ideális állapot, amelyre Éber Antal t. barátom vágyakozik? Alig hiszem. Ellenkezőleg, osztani fogja ama meggyőződésemet, hogy ez az óriási veszély kiküszöbölhető, ha a Jegyintézet hiteleit valorizáljuk. Az állandó értékű valuta egy gáttal hasonlítható össze, amely a földeket egy árvíz pusztításai ellen van hivatva megvédelmezni. Gátszakadás mindenkor történhetik, de egészen más a helyzet, ha a lakosság, mint egy ember kiáll a gátra, hogy betömje a nyílást, mint ha ugyanazok mindent elkövetnek, hogy a nyílást bővítsék és szabad folyást engedjenek a pusztító árnak.

A valorizált hitelek esetén mindenki oda fog törekedni, hogy gátat vessen a valuta további romlásának, mert érdeke ezt úgy hozza magával, ellenben, ha nem valorizáljuk a hiteleket, akkor az ország egész lakossága ugyyszólván kivétel nélkül a valutaromboló szolgálatába szegődik. Ezért vagyok, nemesak az általános valorizációnak híve, de annak is, *hogy a hitelek valorizálását már ma be kell vezetni*, tekintet nélkül arra, bírjuk-e tartani a korona kurzusát és van-e reményünk a külföldi kölcsönre, vagy sem. Azt azonban szívesen koncedálom, hogy az általános valorizációval kapcsolatban föltétlen szabadabbá kell tenni a devizaforgalmat.

Ezekben voltam bátor szerény nézetemet erről a két fontos kérdéstről előadni.

Hein János: Ha állást akarunk foglalni azon kérdésben, mely tanácskozásunk tárgyát képezi, úgy a tiszta kérdést kell felállítanunk. A kérdés azonban precise ez:

1. Szabad-e a jegyintézetnek a valorizált hitelrendszert bevezetnie, illetőleg szükséges-e ez? és
2. Szabad-e ebből kifolyólag a valorizált betétek intézményét bevezetni?

Nem szabad, de nem is kell ezen kérdéssel a mindennapi életben való valorizációt összeköttetésbe hozni. A mindennapi életben való valorizációért a harc folyik. Ezen valorizációt dekretálni akarni a legnagyobb hibának tartanám. Mert ez végeredményben nem jelentene mást, mint az egyesek vásárlási erejét dekretálni. Ez egy mesterséges vásárlási erőt jelentene, mellyel szemben kínálat nem állna.

Ma azonban a legfőbb gazdasági elvnek kell lenni: leszállítani a keresletet, azaz a fogyasztást és emelni a termelést, azaz a kínálatot. Már 1920 június hóban közzétettem egy cikket „A névleges aranykorona” címe alatt. Már ezen cikkemben követeltem egy értékálló (wertbeständig) számítási egységnek hitelrendszerünkbe való bevezetését. De már akkor is mondtam, hogy az értékálló hitel és az értékálló betétek intéz-

ményét nem szabad összeköttetésbe hozni a mindennapi életben való valorizációval. És azt is mondtam, hogy ezen intézmény még nem jelentheti pénzügyi bajainknak a megszüntetését. Ahhoz három tényező szükséges és pedig:

1. Államháztartásunk szanálása, a legenergikusabb takarékosági rendszer megvalósítása és a hypertropikus államgépezet energikus restringálása által.

2. Külmérlegünk javítása és a termelés fokozása. Mely fokozást azonban nem lehet elérni sem prédikációval, sem miniszteri rendeletekkel, hanem kizárólag pénzünk vásárlási erejének emelésével, illetőleg pénzünk stabilizálásával. És éppen ezért szükséges a 3-ik tényező: és ez az értékálló számítási egység megrendszerezése, azaz az értékálló hitelek és az értékálló betétek intézményi bevezetése.

Utolsó ülésünkben az egyik szónok a jegyintézetet az egyedüli hitelforrásunknak nevezte.

De világos, hogy a jegyintézetnek tulajdonképpen csak pénzkibocsájtónak (Geldschöpfungsstelle) volna szabad lennie, és hitelforrásnak csak a Bendixen-féle értelemben, azaz amennyiben áruváltókat, tudniillik oly váltókat leszámítolna, melyeknek az alapja a kész áru. Tényleg azt látjuk, hogy a jegyintézet az egyedüli hitelforrás, és ennek oka, hogy a takarékbetétek megszűntek a bankoknál. A betétek azonban azért szűntek meg, mert a labilis pénzérték következtében a betevő nem tudja, hogy ha ma betesz 1000 koronát, 2—3 hónap múlva mennyit kap vissza. Azonban stabillá tehetnénk a betéteket, ha az értékálló betétek intézményét megteremténék és akkor újból lennének betétek és a jegyintézet megszűnne az egyedüli hitelforrás lenni.

Egyik pénzügyi kapacitásunk a közelmúltban egy ankét alkalmából azt mondta, hogy már azért sem volna szabad az értékálló betéteket a jegyintézetnél meghonosítani, mert akkor minden betevő a jegyintézethez rohanna és a bankok utolsó betétjeiket is elvesztenék. Engedelmet kérek, nem ez a legjobb érv az értékálló betétrendszer mellett? Nem mutatja ez, hogy ezen rendszer már közóhaj és közszükséglet?

A bankok azonban ezáltal kárt ne szenvedjenek és annak az volna a módja, hogy a jegyintézet segítségével ők is honosítsák meg az értékálló betétek intézményét. A mindennapi élet mindig igyekszik segíteni a maga bajain. Így például azt látjuk, hogy a vállalatok a betétek hiányát a részvénytőke emelése által igyekszene pótolni. Ez azonban közgazdasági szempontból, de a „sparer“ szempontjából sem pótolhatja a takarékbetéteket, mert a részvény labilis érték.

Meg kell vizsgálnunk:

1. Melyek az előnyök, amelyek az értékálló hitelek és az értékálló betétek rendszeréből a közgazdaság részére származnának és

2. melyek az állítólagos hátrányok.

Világos, hogy ezen intézmény csak azon esetben honosítható meg, ha az hasznos a köznek, azaz úgy az ipar, mint kereskedelem, mint a mezőgazdaság részére. Minden partikuláris érdeknek hallgatnia kell.

Tehát az előnyök:

1. Azon lehetőség, hogy visszatérhetünk a háboru előtti kamatlábra, ami pedig se nem 80%, se nem 30%, hanem 5 vagy 6% volt.

Csak ne higyjük el, hogy 50 vagy 80% kamat mellett a termelést emelhetjük vagy visszaállíthatjuk a reális üzletet.

Itt van például a bankok és vállalatok építési akciója. Ezek fizetnek a jegyintézeti pénzkölcsönért 20%-ot. Tehát, számítva az interkaláris kamatot, kellene, hogy 4 éven belül amortizálódjék az építési tőke. Lehet-e ilyen viszonyok alatt várni, hogy a nagybani lakásépítés meginduljon?

A második előny: A spekuláció relativ kikapesolása.

Multkor az egyik szónok említett egy vállalatot, amely azt mutatta ki hogy ha 1922-ben igénybe vett hitelt valorizálva kellett volna visszafizetnie, ugy nagy veszteséget mutatott volna ki.

Helyes, ezen vállalat haszna tisztán abból eredt, hogy aránylag jó koronában vette fel a kölcsönt és rosszabb koronában fizette vissza.

Nos, azt kérdezem, mit csinál ezen vállalat mostan, minthogy három hónap óta stabil a koronánk? Kellene talán államsegítséggel ezen vállalat érdekében koronánkat rontani?

Ezen vállalat most kénytelen 20 vagy 30% kamatot fizetni, mert a kamatba az esetleges pénzürtécsökkenés be van számítva, nem volna neki most jobb, ha valorizált hitele lenne és csak 5%-ot fizetne? A vállalatok valorizálatlan hitellel való ellátása nem más, mint rejtett szubvenció. Nos, nekem nincs kifogásam a vállalatok szubvencionálása ellen, ha már kell, de oly szubvencionálás, mely a vállalatokat a pénzürtéktelenedésre utalja, mely országunkat a pénzügyi kaoszba vezet, az ellen óvást emelek.

Nézzük most az állítólagos hátrányokat!

Először a hitel.

Azt mondták, hogy a hitel valorizációja az egész vonalon és a mindennapi életben is a valorizációhoz vezetne. Tehát az összes áruk, bérek, jövedelmek valorizációjára. Ezt mondták, de be nem bizonyították.

Minden jövedelem, minden bér és minden ár gravitál a valorizáció felé és ez folytonos harcok közben történik. Ez természetes.

Ha az áruk emelkednek, ugy a jövedelmek és bérek igyekeznek szintén emelkedni.

Minden termelő belekalkulálja az árakba költségei és kiadásai összeségét, a kamatokat és a pénzürték csökkenését is.

Ezt természetesen csak addig teheti, ameddig azt a kereslet megengedi.

Azt is hallottuk, hogy az értékálló hitelrendszer egy kísérlet lenne, melynek beteg gazdaságunkat kitenni nem szabad.

Én azonban azt hiszem, hogy ezen rendszer a különféle okvetlenül szükséges gyógyszerek egyike, mely nélkül pénzünk stabilizálása és esetleges emelkedése nem csak hogy nem hasznos, de egyenesen káros volna. Ez az első lépés az önálló jegybank felé.

Keressük a külföldi kölcsönt, melynek célja államháztartásunk

szanálása lenne, amely természetesen nem csak a külföldi kölcsöntől függ, ahogy azt már előbb mondtam. További célja a külföldi kölcsönnek pénzünk stabilizálása.

Ha azonban stabil pénz mellett vállalatunk, azaz közgazdaságunk nem tudna exisztálni, miért törekszünk arra?

Éber ur multkor azt mondta ezen helyen, hogy az értékálló hitel és az értékálló betétek rendszerének a bevezetése nem jelentene mást, mint a polgárság összes valutáris gondjait áthárítani az államra. Bocsánatot kérek, szerény véleményem szerint éppen az ellenkező áll. Mert, ha eddig valaki 1 millió korona hitelt vett igénybe és pénzünk romlott, ugy értékben a milliúnak csak egy részét fizette vissza, tehát neki volt a haszna, és a jegyintézetnek, azaz az államnak volt a gondja. Igaz, hogy a valorizált hitelek rendszere folytán a jegyintézetre azon rizikó hárulna, hogy emelkedő korona esetében a kikölesönzött összegnek csak egy részét kapná vissza. De ezen rizikót bátran vállalhatja, mert egy pénz, amely annyira romlott, mint a mienk, ha nem is érte el, hála Istennek, Németország pénzének a nivóját, egyáltalában lényegesen nem emelkedhet többé. Ennek utját állja már a nagy infláció.

Igaz, hogy Hegedüs idejében koronánk emelkedett. De ez csak a szuggesztio és részint a spekuláció eredménye volt, azért gyorsan esett is, mert az emelkedésnek nem volt gazdasági alapja. De Hegedüs óta az állam több mint 200 milliárdot kebelezett be közgazdaságunkba, az improduktív kiadásai fejében, és ezen pénz nem folyt vissza a forrásához, ami pedig a pénznek a kötelessége volna. De végre a jegyintézet kezében van a mód pénzünk emelkedését meggátolni. Bárcsak annyira tőle független pénzünk esésének a megakadályozása is.

Azon ellenvetést lehetne tenni, hogy veszedelmes lehetne a jegyintézet részére a valorizált betétek intézménye, mert tegyük föl, a közönség betenne 10 milliárdot és pénzünk esne, mondjuk 50%-ra, ugy a közönség igyekezne kivenni a pénzét és az intézet kénytelen volna 20 milliárdot visszafizetni.

De tisztelt uraim, a jegyintézet a betett 10 milliárdot csak nem tartotta pénztárában, hanem kölcsön alakjában kihelyezte és most követelése is 20 milliárdra emelkedett.

Most lenne két tábor, amelynek kétféle érdeke volna: a betevők tábora, amelynek látszólagos érdeke pénzünk romlása, mert akkor többet kapnak vissza, és az adósok tábora, amelynek érdeke pénzünk javulása, vagy legalább stabil maradása. És biztos vagyok benne, az erősebb lesz az adósok tábora.

Ezt bizonyíthatná nekem azon bank, amely igyekszik a buza-valutás betéteket és kölcsönöket meghonosítani.

A kölcsönkeresők vannak elegenden, betevők azonban kevesen. Ez természetes is, mert ezen bank kénytelen a betéteket bizonyos mértékben zárolni, például hat hónapra lekötni.

Ha a jegyintézet azonban meghonosítja a valorizált betéteket és az összes ezt utánzó bankok mögé áll, akkor nem szükséges ezen korlátozás, mert ő egyúttal pénztermelő. (Geldschöpfungsstelle).

Ma a váltók és obligációk, melyek a jegyintézet trézorjaiban fektésznek, labil értékek. Ha azonban ezek az értékálló, például névleges

aranyvalutára szólnának, úgy stabil és effektív értékű papírrá válnak, és átmenetileg a devizaszerzés szolgálatába is állhatnak.

Ezért is azt hiszem, hogy a jegyintézetet és devizaközpontot egybe kell kapcsolni. Mert devizapolitika és pénzteremtés összetartozik, amint együtt is voltak a régi Osztrák-Magyar Banknál.

Mindezeknél fogva, azt hiszem, hogy az értékálló hitelek és betétek intézményét meg kell teremteni.

Hollós Ödön: A t. előadó ur a hitelek valorizálását azért tartja szükségesnek, hogy a hitelélet egészséges alapra fektettség, mert megállapítása szerint a labilis valutában való hitelnyújtásnál az egyik fél károsodik.

Mindenekelőtt arra vagyok bátor utalni, hogy egy ország hitel-élete szervesen összefügg annak egész gazdasági életével és itt élek a t. előadó ur hasonlatával, hogy ép úgy, mint egy beteg emberi testnek nem lehet bizonyos részét teljesen egészségessé tenni, pl. nem lehet a gyomornak egészséges működését különállóan előidézni, ha az egész szervezet egy infekciós betegségben szenved — ép úgy lehetetlennek vélem, hogy a mi gazdasági életünk beteges állapota mellett, amely minden egyes irányban természetesen beteges tüneteket mutat, kiragadjunk egy részt, pl. a hiteléletet és ezt kíséreljük meg gyógykezeltetni.

A mai hiteléletet az előadó ur azért tartja betegesnek, mert az egyik fél károsodik, illetve nem következnek be egyik részre sem az üzletkötéskor megejtett számítások, mert a valuta ingadozása azokat teljesen elváltoztatja.

A korona romló tendenciája mellett tehát az adós jár jól és a hitelező veszít. Ez szerintem téves, mert a mai hitelezési rendszer mellett ugyanis a jegyintézetten kívül a bankok és magánosok látják el az ország hitelszükségletét. A bankok szerepe e tekintetben lényegesen kisebb lett, mert a nagyközönség pénzét nem helyezi el betétképpen, hanem vagy értékpapír vásárlással, vagy koszt pénz nyújtással alimentálja a tőzsdét és ezen keresztül látják el a vállalatokat tőkével, amely tőke a vállalatok szempontjából kedvezőbb, mert mint részvénytőke lényegesen olcsóbb, mint a hiteltőke.

Ez a közönség ugyan, mint pénzádó, fontos szerepet játszik, de nem tekinthető hitelezőnek, hanem tőkésnek vagy spekulánsnak, akiknek az érdekeiket megvédeni csak az illetők maguk vannak hivatva.

A bankok az általuk kölcsönadott pénzeket vagy a feleik náluk elhelyezett követeléséből fedezik, vagy pedig a jegyintézettől veszik, utóbbi esetben ügyfeleik váltóelfogadványainak alapján.

A nagybankok tehát a papírhitel nyújtásából sem előnyt, sem hátrányt nem látnak. A jegyintézet voltaképpen szintén nem veszít a papírhitelken, mert mérlegét koronában állítván fel, ez a mai helyzetben sohasem lehet passzív. Igaz ugyan, hogy a jegyintézet arany-mérlege másképpen festene, ámde ezen aranymérlegben figyelembe volna veendő az is, hogy a bankjegyforgalom révén vállalt kötelezettsége a jegyintézetnek szintén csökkent arányban a papírkorona belső értékének csökkenéséhez képest. Az az esetleges hiány, amely a jegyintézet aranymérlegében mutatkoznék, az ország egész lakosságának terhét jelenti. Nézzük már most, mely gazdasági tényezők azok, amelyek a

közösség rovására a papirhiteleken nyereszkednek. Megállapíthatjuk, hogy ez a nyereszkedés mindaddig áll csak fenn, míg a korona értéke csökkenőben van és hogy ezek a gazdagodók kizárólag azok a kereskedők és iparosok, akik, mint a termelés és közvetítés utolsó láncszemei, közvetlen a fogyasztóknak árusítanak, valamint a gazdák, akik aranyat termelnek és végre mindazok, kik papirkorona hitelből állandó értékű javat produkálnak a maguk részére, mint pl. a házépítési kölcsönt igénybevevők vagy értékpapir lombard adósok. Az kétségtelen, hogy ezek gazdagodnak a nagyközönség rovására. Nézzük már most, hogy ha ezt károsnak felismervén, meg akarnók szüntetni, a valorizált hitelekkel vajjon célt érnének-e? Szerintem nem.

A valorizált, illetve aranyhitelre való áttérés, amint az előadó ur igen helyesen mondja, számtalan vállalatot, mely ma a papirhitel alapján rentabilisnak mutatkozik, irrentabilissá tenne, aminek az volna következménye, hogy az illető vállalatot be kellene szüntetni.

Már most azt kérdelem, hogy a mai gazdasági helyzetünk mellett mi fontosabb, hogy vállalatok megszűnjenek és a produkció csökkenjen, nem is beszélve az alkalmazottak egész seregének munkanélküliségéről, ami az aranyhitel behozatala esetén feltétlenül be fog következni, amint ezt Ausztriában a korona stabilizálása után láttuk. De szerény véleményem szerint azok a vállalatok, amelyek ma a fenti módon gazdagodnak a papirkorona hitel útján, produktív munkájuk útján a nagy közönségnek viszont nagy szolgálatokat tesznek, amelyek némileg ellensúlyozzák a látszólag illetéktelen nyereszkedésüket. Azért mondom látszólag, mert a mi viszonyaink között a munkától való huzódozás mellett érdemesnek tartom jutalmazni a köz terhére mindazokat, akik dolgoznak, produkálnak.

Méltóztassék arra is gondolni, hogy ha az aranyhitelek esetében egy sereg vállalat, amely akkor nem volna rentabilis, megszüntetné a produkcióját, áruhiány állhat be, amely nemesak az exportunk csökkenését, de talán importunk fokozását is idézhetné elő, ami a korona értékelésére bizonyosan nem volna kedvező. De az is figyelembe veendő, hogy a korona természetes vagy mesterséges stabilizálódása esetén igen erős konjunkturális visszaesés áll be, amely első sorban azokat érinti, kiket fent felsoroltam, az árukészletek birtokosait, a gazdákat, kik készleteikkel spekuláltak stb. és akik ily módon ezért leadják azt, amit az árukon a hausse tendenciában kerestek.

A fenti nyereszkedők között az értékpapirlombardadósokat is említettem. Ezekre természetesen az imént mondottak nem vonatkoznak, de ezeknek nyereszkedése a papirkorona hitel útján ma már amugyis nagyon problematikus, mert rendes banklombard alig áll rendelkezésre, a koszt pénz kamattételében pedig a pénzkölcsönadók a korona romlásának esélyeit megfelelően beleszámítják.

Ismétlem tehát, hogy én ma nem mernék egy olyan mesterkéltné rendszabályhoz nyulni, amely a termelésben visszaesést idézne elő, ami pedig biztosan be fog következni, mert erre már láttunk példát, így tehát a tapasztalatok után ítélnék meg a helyzetet.

Igaz, hogy ugyanez a helyzet fog beállani, ha a korona a várható arany alátámasztással fog stabilizáltatni. Ez azonban más helyzet,

mert amikor tényleges arany fog rendelkezésre állani a stabilizálás céljaira, úgy a másik aranyprodukáló szervnek, vagyis a termelésnek gyógyításához hozzáfoghatunk. Ekkor a gyógyulás alatt szükséges munka-, illetőleg termelési csökkenéseket átmenetileg elviselhetjük. Addig azonban, amíg az aranykölcsön alá nem támasztja gazdasági életünket, az ártermelést mesterséges uton csökkenteni nem szabad.

A másik cél, amely az előadó ur előtt lebeg, az, hogy egy állandó értékű pénz teremtése által a takarékossgot véli fokozni és az inflációt véli csökkenteni.

Véleményem szerint, ha az állandó értékű kölcsön, nevezzük röviden: ujkorona kölcsönnek, törvényesítettnek, úgy azok a hitelezők, akik ma mint akár csak átmeneti betevők, hagyják pénzüket a pénzüintézeteknél, át fognak térni szintén az állandó értékű betétekre. Ma ugyanis mindenki, akinek üzlete vagy üzeme van, vagyonának egy részét, mint forgótőkét kénytelen papirkoronában tartani és pedig vagy készpénzben, vagy betét alakjában. Mihelyt az új korona törvényesítettik, úgy mindezek összes papirkoronájukat ilyen valorizált betétté fogják átalakítani, ami által elhárítják magukról a papirkorona összes rizikóit.

Azt kell keresnünk, hogy kire háritják át. Azok a pénzüintézetek, amelyek ezen új korona betéteket átveszik, kell, hogy ebbeli kötelezettségüket hasonló összegű kihelyezéssel kiegyenlítsék, mert spekulációba nem juthatnak. Ha pedig ezek az aranybetétek túlhaladnák az új koronában kiadható kölcsönök összegét, úgy kell, hogy legyen egy szerv, ahova a feleslegek beadhatók. Ez csakis a jegyintézet lehet. A jegyintézet ilymódon szintén aranybetéteket fog átvállalni valószínűleg, anélkül, hogy mindazokat ki tudná helyezni s akkor egy baisse-spekulációba menne aranyban, kivéve, ha az ilyen betétfeleslegekért tényleg nemes valutát, vagy aranyat tudna venni. Ezt pedig a korona árfolyamának rontása nélkül nem tehetné.

Ime eljutottunk ismét a jegyintézethez, amelynek kellene tehát viselni azt a kockázatot, amit a papirgazdálkodás mellett ma mindenki visel, akinek papirkoronája van. Ez pedig ismét nem lehet jó. Ezt az átháritást az egyes pénzüintézetek is csak úgy kerülhetnék el, hogy a náluk összegyűlt aranybetét többletért ők vásárolhatnának szabadon devizákat. A devizaforgalom mai kötöttsége mellett egyrészt ez lehetetlen, másrészt, ha megengedtetnék, újból csak a korona értékének romlását idézné elő.

De rá kell mutatnunk még arra is, hogy ha aranybetétek lehetővé tételnek, úgy ez voltaképen nem jelentene egyebet, mint azok részére, kik ma papirkoronát még kényszerültek tartani, egy újabb utnak megnyitását, amelyen át a papirkoronától szabadulhatnak s maguknak devizát vehetnek. Ez pedig azt hiszem, szintén nem volna jó és legalább is éles ellentétben áll a kormány által képviselt devizapolitikával.

A hiteleknek akár csak fakultatív valorizálása, természetesen magával hozná minden áru ellenértékének és minden személyes szolgáltatás ellenértékének valorizálását, mert aki aranyban vásárol, annak aranyban kell eladni saját teljesítményét. Valorizáltatnának tehát az összes szükségleti cikkek *árai és pedig a korona mindenkor tényleges*

világparitási értéke szerint, valorizáltatnék a szellemi és testi munkások járandósága, ami nem jelentene egyebet, mint egy indexrendszert, a belföldi korona zürichi jegyzése alapján.

Természetesen az államnak is valorizálnia kellene bevételeit, tehát elsősorban az egyenes adókat, a fogyasztási adókat, az állami üzemek bevételeit, stb. Ez a valorizálás természetesen szintén csak a nemzetközi árviszonylat alapján volna lehetséges, mert különben az állam ráfizethetne. Ez a valorizálás pedig azt jelentené, hogy hivatalosan be kellene ismernie és publikálnia kellene naponta a belföldi korona internacionális értékét, ami ma cca 0.02. A Devizaközpont jelenleg szokásban levő hivatalos zürichi jegyzése alapján ugyanis sem valorizált kölcsönöket adni nem volna lehetséges, mert ez azt jelentené, hogy a jegybank egy svájci frankot 3300 koronával venné a kölcsönvevőtől, de viszont betéteket sem lehetne ezen árfolyam alapján szerezni, mert svájci frankot 3300 koronáért a jegyintézet nem fog eladhatni. Ha pedig a jegyintézet ilyen aranybetéteket nem kap, másból kölcsönöket nem nyújthat.

Az aranybetétek papirkorona értékének megállapítása tehát szabadon a tényleges internacionális viszonylatokon keresztül számítva kell, hogy történjék. Ez pedig, ismétlem, még fiktivebbé tenné a Devizaközpont hivatalos zürichi jegyzését. Ezeket pedig ma elejteni vagy elengedni nem volna lehetséges, mert tudvalevőleg a külföldi korona árjegyzésének súlyedése a belföldi korona ársúlyedését is vonja magával, aminek következményei a gazdasági élet újabb megrázkódtatását jelentenék.

Ami az Éber Antal öméltósága által felvetett fakultatív valorizálást illeti, úgy félek attól, hogy ennek törvényesítése a mai papirkorona betétek tekintetében ugyanazt fogja eredményezni, mint ha kötelező volna a valorizálás, mert ha megengedtetik, hogy a betevő az ő bankjánál valorizált betétet helyezzen el, úgy ő ezzel természetesen a fent körülírt okokból rögtön élni fog. Ennek folyamányaképpen pedig a bankok megfelelő összegű hiteleket lesznek kénytelenek valorizálni, tekintet nélkül arra, hogy az illető adós ezt elbirja-e, vagy sem és *itt nem látom a megállást*.

A hitelek bizonyos százalékának valorizálását, amelyet az előadó ur mint egy lassu átmenet előkészítését hozza javaslatba, ugyanolyan természetűnek tartom, mint a fakultatív valorizálást, emellett ez az adós és hitelező közötti viszonyt komplikálttá teszi. Komplikálja továbbá a produktumok értékesítési árának helyes megállapítását.

Minthogy pedig ma még igen sok szükségleti cikk ára hatósági megállapítás alatt áll, kérdés, hogy az áraknak lényeges emelése és állandó hullámzása, amely a teljes vagy akár csak részbeni valorizálásnak egyik természetes következménye, miképpen lesz az árszabályozásokkal összegyeztethető.

Én tehát mindezeket összefoglalva, úgy látom, hogy a valorizálás *lehetőségének* megteremtése már voltaképpen *imperatív* valorizálást vonna maga után, ami hasonló helyzetet teremtené, mint ma Németországban van, ahol aranymárkában számítanak és naponként többször is hivatalosan megállapítják a multiplikátort.

Nálunk a valuta ingadozása talán esendesebben történnék, de a multiplikátorokkal való számítás a gazdasági életben leírhatatlan nehézségekkel járna. Tessék elképzelni, hogy semmilyen árucikknek fix ára abban a papirkoronában, amelyben azt meg kell fizetni, nem volna, hanem minden vásárlásnál olyan táblázatokkal kellene járni, mint amilyen az autotaxikon van és ezek alapján megállapítani az igénybevett szolgáltatások ellenértékét. Minden szolgáltatás ellenértékét mindenki aranykoronában állapítaná meg és a papírpénz teljesen megszűnnék annak lenni, aminek lennie kell. mert az a kis bizalom, mely ma még fennáll iránta — egy csapással megszűnik.

Igy látom én a valorizálás megvalósításának hatását. Nem látom be szükségét annak, hogy a hitelélet gyógyvittassék olyan orvosszerekkel, amelyek csak kárt és nehézségeket fognak okozni, anélkül, hogy bármelyikét a várt előnynek nyujtanák. Mellőzendőnek tartok minden kísérletet, amely beteg gazdasági szervezetünk bármely organizmusának megterhelését avagy gyengítését idézhetné elő, ép úgy, mint ahogy egy józan orvos nem járulhatna hozzá, hogy egy súlyos infekciós betegségből még ki nem gyógyult patientsének olyan ételeket adjanak, melyeket a legyengült gyomor megemésztene és a szervezet feldolgozni nem tud, bármily jó és tápláló az egészséges szervezetnél.

A hitelélet és vele együtt az egész gazdasági élet meggyógyulásának első és alapfeltétele egy állandó értékű fizetési eszköz. Állandó érték pedig csak aranyfedezettel érhető el, arany pedig csak úgy teremthető, ha azt vagy kölcsönvesszük, vagy magunk produkálunk tényleg aranyértékű javakat és pedig oly mértékben, hogy az túlhaladja saját fogyasztásunkat. Ennek az állapotnak létesítéséhez kell a külföldi aranykölcsön, amely talán mégis küszöbön áll és így nincsen távol az az idő, amidőn gazdasági életünk meggyógyításához a már kipróbált és bevált orvosszerekkel foghatunk.

Kívánatos csak az lesz, hogy a külső aranysegítséggel majd ne ériük meg, mert az csak egy időleges mankó, amelyet bizony a kölcsönadónak vissza kell majd juttatnunk és addig annvira meg kell erősödününk saját szorgos termelő munkánkkal és takarékos gazdálkodásunkkal, hogy saját lábunkon tudjunk járni.

Ennek a kellő felismerését és az egész figyelemnek ezen irányban való terelését tartom mai helyzetünkben egyedül fontosnak.

Sebesta Kolos mindenekelőtt reflektálni kíván az előtte szólók azon érveire, amelyek a valorizáció ellen hangzottak el. Nagy örömmel konstatálja, hogy immár a közgazdasági élet legszélesebb rétegei és legkiválóbb tényezői is a valorizáció mellett foglalnak állást és remélhető, hogy az egyik oldalon még fennálló aggrálvokat mihamarabb eloszlatni sikerül. Azon nézet, hogy a valorizációnak a takarékosagra és a termelésre kedvező hatása nem volna, fenn nem tartható. A valorizáció a korona stabilizálását van hivatva előmozdítani és lehetőleg biztosítani. A stabil korona mellett pedig a takarékoság újból értelmet nyer s egyuttal a mai tarthatatlan állapot helyébe, amely szerint munkából megélni nem lehet, s amely ilyformán munka helyett a spekulációra ösztökél, ismét a munka megbecsülése jutna uralomra. A mai álla-

pot beteg volta épen a munkakerülésben és a felesleges, könnyű fogyasztásban állván, a valorizáció a legcélszerűbb orvosságnak tekinthető, mert a beteg állapot ezen két főforrását szünteti meg.

Azon felfogás, hogy csak a hosszú lejáratu beruházási hitel viselné el a valorizálást, ellenben a rövidlejáratu termelési hitel nem tartható fenn, mert hiszen ha nem a jegyintézet a hitelnyújtó, akkor termelés céljaira is csak igen terhes kosztkamatok mellett kapható hitel, amely kosztkamatok Németországban 5—10%-ig emelkednek napokint, ami a valorizációval majdnem teljesen azonos.

Hogy a kosztpénzrendszer a gazdasági életre kívánatos volna, nem helyes nézet, mert ennek terhes feltételei a termelést teljesen megbénítják. Különösen megszüntetendő állapot, hogy a jegyintézeti kereskedelmi hitelekből, melyek közel négyszázötvenmilliárd koronát tesznek ki ezidőszerint, a negyedrészt kosztpénzképen a tőzsdén keres elhelyezést.

Azon aggály, hogy a valorizáció deflációs lépés s mint ilyen a forgalomból pénzt von el s ezáltal krízist okozna, nem indokolt, mert valorizáció mellett a hitelforrások akadálytalanul rendelkezésre fognak állani a mai korlátozásokkal szemben s amennyiben a papirpénzforgalom mégis csökkenne, ez csak az értéktelen papirnak a forgalomból való kivonását jelenti, míg a dolgozó tőke változatlan marad.

Abbeli nézet, hogy a valorizált hitel közvetítéséért a bankok a maguk részére épügy, mint ma, circa ötven százalékot számítanak majd fel, nem helyes, mert a mai óriási közvetítési kamattétel csakis azért tartható fenn, mert a hitelközvetítés ma egy konkurrencia nélküli monopólium, mely a valorizált hitelezésnél megszűnt.

Ama felfogás, hogy a vállalatok, melyek jegyintézeti hitellel dolgoznak, aranymérleg felállítása esetén nyereséget nem tudnának felmutatni, tehát a jegyintézet hiteléből hasznot nem huznak, csak az esetben áll, ha a vállalatok a valorizálatlan jegyintézeti hitelen elért előnyt a termelésben ismét elvesztik, minden más esetben a jegyintézeti hitelen romló korona mellett nyereséget érnek el.

Azon állítás, hogy a koronától való menekvés a vásárlási kedvet és így a termelést fokozza, azt eredményezi, hogy a fogyasztó közönség válogatás nélkül haszontalan, sokszor külföldi eredetű árut halmoz, ami a drágaságot rendkívül fokozza és a koronát gyengíti. Ellenkezőleg a koronától való menekvést mindenáron meg kell szüntetni, és a korona megbecsülését biztosítani azáltal, hogy annak értékét állandósítjuk.

Különösen Hollós Ödön igazgató felszólalásával foglalkozva, nem csatlakozhatik azon nézethez, hogy a Jegyintézet ma épügy, mint a béke idején nem az egyedüli hitelforrás, és a mai állapot a békeállapottal azonos. A valorizálatlan hitel fentartásának épen az az egyedüli magyarázata, hogy csak a Jegyintézet szolgál hitelforrásul, mert rajta kívül senki más s különösen a pénzintézetek nem helyezik el saját tőkéjüket valorizálatlan kölcsönökbe. A gazdasági életben csakis a Jegyintézettől kapott összegek szerepelnek valorizálatlan hitelként, sőt még ezek is csak részben.

Tény, hogy a valorizált jegyintézeti hitelek folyósítása egyelőre

még ki nem próbált gyógyszernek tekintendő, azonban kétségkívül a legjobb gyógyszernek látszik ez azon átmeneti időben, amíg a koronát szilárd bázisra helyezhetjük. Ezzel szemben a gyógyszert nem alkalmazni, hanem betegnek elismert gazdasági szervezetünket gyógyítás nélkül hagyni és valami csodára várni, nem követhető ut.

Komoly megfontolásra méltó, hogy gazdasági életünknek igen előkelő tényezői, különösen azonban azok, amelyek mint pénzüzetek a valorizálatlan jegyintézeti hitelek közvetítésével foglalkoznak, vagy mint ipari termelők ezen hitelrendszer előnyeit élvezik, a valorizáció ellen foglalnak állást. Azonban legjobb akarattal meghallgatva érvelésüket, csakis az állapítható meg, hogy a valorizálást ellenzik, ellenben képtelenek megadni a biztos utmutatást, hogy valorizálás helyett mily más ut volna célravezető. Ilyenformán tényleg a mai állapotnak ölbé tett kezekkel való fentartása mellett foglalnak állást, dacára annak, hogy annak állandó rosszabbodását ők is koncedálják. Egészen más volna a helyzet, ha valaki a valorizáció helyett biztos kézzel jobb utat tudna megjelölni és jobb eredményt kilátásba helyezni. Ehelyett azonban egyszerűen ajánlani, hogy a beteg szervezetnek ne adjuk be a gyógyszert, hanem gazdasági szervezetünk anélkül egyszerre egészségessé váljék, vagyis valorizáció helyett stabilizáljuk a koronát, nem megnyugtató tanács mindaddig, amíg tényleg nem stabilizáljuk a koronát. Igaz, a gyökeres segítség a korona stabilizálása által érhető csak el, de hát akkor stabilizálják a koronát! Ha azonban ez a cél elérve nincs, ölbé tett kezek helyett, mint a gyógyulás helyes útja, a valorizáció szükséges. Azon állítás, hogy a valorizálatlan jegyintézeti hitelekből eredő haszon végeredményben a kisiparosnak jut, fenn nem tartható, mert közismert, hogy a vagyoneltolódás, amely ebből ered, a nagy pénzügyi és ipari vállalkozásoknál gyűl össze.

Oly felfogás, hogy a mai állapot fenntartható azért is, mert ha az állam tönkremegy, a mai rendszer által megerősödött pénzügyi források, mint bőséges tartalékok a helyzetet majd megmenthetik, csak rövidlátásra vall, mert ugy az állam, mint a reparáció igényei csak akkor szűnhetnek meg, ha minden erőforrás kiapad, s így ezen kedvezményes gazdasági tényezők saját jól felfogott érdekeiket is szolgálják, ha az államnak és az egész gazdasági életnek pénzügyi helyreállítását előmozdítják.

Nem indokolt azon aggály, hogy a valorizáció a béreket és fizetéseket az aranyparitásra emelné. A szomszédos államok, nevezetesen Csehszlovákia példája mutatja, hogy a legyengült valutájú országokban stabil pénzérték mellett is a bérigények számolnak a helyzettel és az aranyparitásnak csak bizonyos részével elégednek meg.

Azon nézet, hogy oly vállalkozások, amelyek a valorizálatlan jegyintézeti hitelből eredő haszon nélkül elgyengülnének, amelyeknek termelési mérlege tehát passzív, ezen nemzeti ajándék útján a munkanélküliség csökkentése és a termelés emelése érdekében ezen támogatásra érdemesek, sőt további prémiumokat kellene nekik biztosítani, nem indokolt. A beteg vállalkozást mindenképen egészséges termeléssel kell helyettesíteni és főképp figyelembe veendő, hogy ezen beteg vállalko-

zások fentartása csak oly jegyintézeti hitelrendszerrel érhető el, amely a munka megbecsülését csökkenti, tehát az egész vonalon a munkanélküliséget fokozza s amellet a lakosság összeségét önkényesen messzebbmenő mértékben károsítja. Ha valamely termelési ág fentartása mesterségesen támogatandó, akkor arra csak szubvenció különböző fajtája szolgálhat az összeség általános megterhelése nélkül.

Habár elismeri a külföldi kölcsön előnyeit, nem oszthatja azt a nézetet, hogy Magyarországon ezidőszerint hiányzanak a stabilizálásra alkalmas feltételek. A legutóbbi statisztikai szakvélemény szerint Csonka-Magyarországnak a korábbi nemzeti vagyonból tizenöt milliárd aranykorona maradt meg kerekben. A külföldi kölcsön hatszáz millió aranykoronával van kilátásba véve. Nem indokolható tehát az a felfogás, hogy tizenötmilliárd aranykorona mellett a stabilizálás feltételei hiányzanak, ellenben tizenötezerhatszáz millió aranykorona mellett ezen feltételek már meglennének. Különösen nehéz feladat ezt a felfogást osztani, ha figyelembe vesszük, hogy a külföldi kölcsön után nehéz kamatot kell fizetni és ha a külföldi kölcsönt valutarendezés céljára aranybeszerzésre fordítjuk, ezen arany a Jegybank pincéjében gyümölcsözés nélkül fog feküdni. Haszonnal tehát csak akkor jár, ha az aranyfedezet-hoz kapcsolódó bizalom és pénzügyi rend segítségével, tehát lényegileg technikai intézkedések folytán többet termelünk s a többlet akkora lesz, hogy a külföldi kölcsön terheinek fedezése után pénzügyi szervezetünket mai saját tőkeerőnk fokozott hozamával egészségessé tesszük.

Azon felfogás, hogy a valorizálás által nem szabad teremtenünk a pénznek, vagyis a munka eredményének új alkalmat, hogy értékálló betétekben helyeződjék el és a mai deviza zügforgalom helyett törvényesen védett stabil értékke változzék át, tarthatatlan, mert teljesen ellenkezik a takarékoság, a belföldi vagyonehelyezés és a normális hitelélet alapjául szolgáló betétüzlet rendkívül kívánatos és szükséges voltával. Ellenkezőleg, az államnak minden eszközt fel kell használnia arra, hogy a korona értékállandósága iránti bizalmat visszaállítsa és lehetővé tegye, hogy a munkaszerzemény az elértéktelenedéstől megmeneküljön.

Hogy a pénzintézetek nem lennének hajlandók valorizált betéteket elfogadni és ezek mind a jegyintézethez vándorolnának, nem valószínű, tekintve, hogy a hiteligenyek kétségtelenül mindkét helyen mindenkor magasabbak lesznek a betétek összegénél.

Hogy a valorizáció a drágaságot fokozná, nem valószínű. A jelenlegi állapot bő alkalmat nyújt munka nélküli nyereségre, tehát a munkakedvet csökkenti. Továbbá az állandó csökkenő korona mellett a drágaság automaticé állandóan nő. Eléggé bizonyítja ezt a koronának 105 frankról három centimesre történt lecsökkenése 100 koronánként. Miért kellene tehát félnünk az esetleges egyszeri drágulástól, mikor a mai rendszer mellett a drágulásnak soha elviselhetőnek nem tartott mértékébe és állandó emelkedésébe belenyugodni kényszerülünk. Ellenkezőleg, a valorizálás a drágaságot csökkenti, mert a munkakedvet és a termelést fokozza, a hitelt olcsóbbá és elérhetőbbé teszi, a takarékoságot

ösztönzi, az elkerülhető fogyasztást csökkenti és a haszontalan áruhalmozást megszünteti.

Attól való félelem, hogy a valorizáció leszállítja majd a koronának külföldi jegyzését és újbóli inflációt idéz elő, nem indokolt, mert a valorizáció hozzájárul a korona stabilizálódásához, előhívja rejtekeiből a belföldön őrzött külföldi valutamennyiséget, hazavonja a külföldre menekült tőkeelhelyezéseket s így inkább a korona külföldi értékelésének emelését vonja maga után. Az infláció egyébként nem függ össze szorosán a korona külföldi jegyzésével, hanem inkább a pénzügyi rendszer helyes vagy helytelen voltával, mert látjuk, hogy a zürichi jegyzés július óta nem csökkent és az infláció ezen idő alatt mégis — szörnyű még kiejteni is — a hatszorosára emelkedett.

Az a tanács tehát, hogy gazdasági életünk beteg szervezetének orvosságot ne adjunk, hanem várjunk az orvossággal, míg magától egészségessé válik, egyáltalán nem követhető, hanem igen is a jegyintézeti hitelek valorizálására át kell térnünk minél előbb. Valóban csodálatos, de époly vésteljes találmánya a háboru utáni időknek egyrészt a valorizálatlan hitelrendszer, másrészt az állami szükségleteknek a bankóprás utján való kielégítése. Hogy miképpen sikerült e két mesterséges szörnynek komoly gazdasági életünket mindezülig akadálytalanul gyökerében pusztítani, az époly szomorú, mint megfoghatatlan. Az ebből eredő előnyöknek egyoldalú elosztása az összeség terhére nem szolgáltathat elegendő magyarázatot. Csak a megszokottság, a régihez való ragaszkodás és az új utaktól való idegenkedés, vagyis a tehetetlenség fizikai törvénye okozhatta ezt az állapotot. Már pedig itt csak új ut segít, mert a régi ut vesztünkbe vezet. Mindaddig, amíg a koronát más úton biztosan stabilizálni nem tudjuk, a valorizáció a legjobb gyógyszer, mert ha teljesen gyökeres orvoslást nem is biztosít, feltétlenül döntőleg rávezet bennünket az öusegély helyes útjára. Már pedig bizonyos, hogy ha egyszer a helyes útra térünk, akkor azon meg nem állunk, amíg további gyökeres intézkedésekkel a teljes gyógyulást el nem érjük.

Bernáth István: A mai helyzet tarthatatlanságát mi sem mutatja inkább, mint az a tény, hogy míg rendes viszonyok között a hitel egyrészt az adós fizetőképességében, másrészt pedig a jobb jövőbe vetett meggyőződésen alapul, az alatt ma a hitelnyújtás rendszeren előrelátott és határozott veszteségekkel jár. Ennek tulajdonítható, hogy mindazok, akik ezt tehetik, visszavonulnak a hitel nyújtásától, úgy hogy annak jóformán egyetlen forrása az Állami Jegyintézet lett. Ez az intézet adja a folytonosan szaporodó milliárdokat, adja még akkor is, amikor jóformán biztos abban, hogy a visszafizetésnél rosszul jár. Kénytelen ezt tenni éppen azért, mert állami intézet és a hitelnyújtás beszüntetése a közgazdasági élet általános katasztrófáját jelentené. Nem kétes azonban, hogy ilyen viszonyok között minél inkább elharapózik e kór, annál parancsolóbb kötelesség mindent megkísérelni orvoslására. Ebben a tekintetben azok, akik azon az állásponton állanak, hogy a termelésnek tisztán a hitelre való alapítása nagy veszélyeket rejthet magában, elégtételt láthatnak abban, hogy a hitelélet ilyen alakulása nekik ad igazat. Ellenben azok, akik szerint a hiteligazdálkodás nemcsak a legteljesebb.

hanem a legtökéletesebb alakja is a gazdasági életnek, ha ez a pénzpiac szabad fejlődésétől függ, fokozott felelősséggel tartoznak az összeség iránt. Ha a pénzpiac alakulása a nemzet gazdasági élete szempontjából döntő és ha maga részéről az állam a lehető legnagyobb szabadságot biztosítja, ez azzal a kötelezettséggel is jár, hogy a mutatkozó bajokat a pénzpiac urai orvosolják, mert azért felelősek is.

Ez a gondolat áthatja a nemzetnek nem jelentéktelen rétegeit, azokat, akik még nem vesztették el tiszta látásukat. Éppen azért nem osztozhatom Éber Antal urnak abban a felfogásában, hogy a valorizációra irányuló törekvések tulnyomó részben irigységből és abból a szándékból erednek, hogy ezzel másoknak, t. i. azoknak, akik a mai helyzetből hasznot húznak, kár okoztassék.

Szabad talán felhívni szíves figyelmüket arra, hogy olyan higgadt és az igazságot őszintén kereső közgazda és filozóf, mint amilyen Stuart Mill nem habozott egyszerűen fraud and robberynek nevezni az inflációból huzott előnyöket. Mindnyájunk érdeke, hogy ezek a bajok orvosoltassanak és éppen ezért a magam részéről egyrészt megszivlelendőnek tartom Éber Antal urnak azt a javaslatát, hogy elsősorban az ugynevezett önkéntes valorizációra irányuló törekvések, a buzára alapított kölcsönök ügye rendeztessék, másrészt hozzá kell járulnom előadónak azon javaslatához, amely szerint a Jegyintézet által nyújtott hitel fokozatosan ugyan és bizonyos disztinkciókkal, de mégis valorizáltassék.

Nekem ugylátszik, hogy erre az álláspontra kell helyezkednünk, már csak azért is, mert ha ezt meg nem tennénk, ez érv volna arra nézve, hogy nem bizunk a korona stabilitásában, amire pedig ma a javuló kereskedelmi mérleg, emelkedő export és a várható külső kölcsönre támaszkodva mégis jogunk van. A kereskedelmi forgalomról közzé tett legutóbbi kimutatások szerint a javulás az utolsó negyedben határozottan kidomborodik. És sikerült a passzivumot 80 millió aranykoronáról kereken 10 millióra lenyomni és a mérleg még jobban alakult volna, ha különösen a fát és az iparnak szükséges nyersanyagot nagyobb mennyiségben be nem szerezzük; szintén biztató mozzanat, mert hiszen a szükséges nyersanyagok behozatalát improduktív beruházásnak tekinteni joggal nem lehet.

Éber Antal ur utal arra, hogy azon iparvállalatoknak katasztrófája, amelyek ma a Jegyintézeti hitelből és a korona áreséséből élnek, súlyos terheket jelentene közgazdaságunkra nézve, jelentené az elbocsájtott hivatalnokok százait, a kenyér nélkül maradó munkások ezreit, ami fokozná a nyomort és rontaná a jobb jövő reményét. Ezzel szemben utalnom kell egyrészt arra, hogy ezeknek az életképtelen vállalatoknak fokozatos kiküszöbölése éppen a fokozatos valorizáció révén érhető el. De nemzeti érdek is, mert ezek jogosulatlanul vonják el a hitelt azoktól, amelyek arra jogos igényt tarthatnak. Miután ilyen kérdésekben sokan nem fogják az én véleményemet elfogulatlanul és illetékesnek elismerni, fel kell hívnom figyelmüket egy olyan nyilatkozatra, amelynek forrása az a tábor, amely nem egyszer áll szemben a magyar agráriusokéval. A Magyar Gyáriparosok

Szövetségének igazgatója e Szövetség legutóbb tartott ülésében kijelentette, hogy dacára azon kötelelékeknek, amelyek az iparvállalatokat a bankokhoz csatolják, nem lehet eltitkolni, hogy ma a nagyipar hitelhez nem juthat. A Jegyintézet szűkmarku, termelő hitelt, az ugynevezett évad-hiteleket leszámítva, nem nyújt és miután a betétek is elapadtak, a helyzet a vállalatokra nézve nagyon komoly, mert azok is, amelyek hitelhez jutnak, kénytelenek a bankoknál, még ha azokat a Jegyintézet nekik közvetlenül szavazta is meg, 60—70 százalékos fizetni. Ez — folytatja Fenyő — a kivételre dolgozó vállalatokra nézve végzetes következményeket jelent. A külföldi árukkal nem bírnak versenyezni, mert a 60—70 százalékos megdrágítja a termelést, paralizálja az alacsonyabb munkabérekéből eredő előnyöket. Ebből a szempontból kiindulva, a nagyipar csak úgy mentheti meg magát, ha megkerülve a bankokat, közvetlenül fordul a Jegyintézethez. Ez, azt hiszem, eléggé jellemzi a bankok mai hitelpolitikáját, mert semmiképpen sem tudom másként megérteni ezt, mintha azt feltételezem, hogy a bankok ezeket az óriási kamattételeket azért szabják ki, mert félnek a korona további áresésétől. Ez azonban már valorizáció és éppen azért, ha ezt a bankok a maguk részéről megteszik, miért legyen a Jegyintézet kényszerítve arra, hogy ettől továbbra is elzárassék.

Posch előadó urnak javaslatát nagymértékben támogatják ezek a tények, ellenben Éber Antal ur aggodalmaival szemben én illetékeseknek ismerem el azokat az észrevételeket, amelyek a Gyáriparosok Szövetségében felhangzottak. Reánk nézve határozott nyereség, hogy ez éppen ott történt, mert hiszen ha mi, agráriusok, mertük volna ezt a kivánságunkat formulálni, bizonyára nem marad el a sötét reakció, az irigység és meg nem értés vádjának hangoztatása. Ezek után még kevésbé lehet eltagadni azt, hogy a kérdés nem volna az, amelyen ezidő szerint a nemzet gazdasági élete megfordul. Szerintem és erre még egyszer utalnom kell, itt a köteletség elsősorban a vezető pénzügyi tekintélyek vállait terheli. Mert megeshetik, hogy ők minden jóakarattal, minden erőfeszítéssel és minden áldozatkészséggel mellett sem tudnák megvalósítani a célt, de ebben az esetben is köteletségük mindent megtenni ebben az irányban. Ha sokszor büszkén és öntelten hangoztatják azt, hogy a világ a pénzt uralja, ha a gazdasági élet az erőt és új ösztönzéseket a pénzpiactól nyeri, akkor azok, akik a pénznek útjait egyengetik, felelősek azért, hogy miként alakul a gazdasági élet és azok, akik az értékpiacon urai, kötelességszerűen kell, hogy gondoskodjanak arról, hogy egészséges vér, tápláló erő háramoljon szét a nemzet testében, ne pedig oly törekvések, amelyek halálos kórokat, esetleg a gazdasági élet katasztrófáját idézhetik elő.

Végül még egy ellenvetésre óhajtok felelni, amellyel nagyon sűrűn találkozunk. Ez hivatkozás arra a tényre, hogy sem Németországban, sem Ausztriában a valorizációra irányuló törekvések nem jártak kellő sikerrel. Ne feledjük el azonban azt, hogy Leninnek a mondása, amely szerint a burzsoázia tönkretételére a legegyszerűbb mód a papirinfláció fokozása. Belső lelki rokonság mellett, mely úgy a német, valamint osztrák kormányokat Leninéhez kötötte, csak termé-

szetes, ha mesteri tanítását elfogadva, komolyan nem törekedtek az infláció megszüntetésére. Magyarországot azonban mi megmentendőnek és megmenthetőnek tartjuk attól a szégyentől, hogy Lenin gazdasági politikáját kövesse, ha elfogadjuk az előadó javaslatát, amelyben, úgy tudom, többen osztoznak olyan egyének, akik gazdasági életünkben nem az utolsó szerepet játsszák.

Azok, akik a magyar mezőgazdaság érdekeit tartják elsősorban figyelembe veendőnek, természetesen figyelemmel kísérik mindazt, ami a pénzpiacon történik, illetve nem történik és szemben azzal a ténnyel, hogy a magyar mezőgazdasági élet javulása a mezőgazdasági rétegeknek erőfeszítésére vihető vissza, veszedelmet látnak abban elsősorban, ha a pénzre támaszkodó osztályok kötelelességeiket e tekintetben kellően megoldani nem tudják, vagy nem akarják. Mert eljőhet az az idő, amikor a régi gazdasági elveknek több súlya lesz, mint van ma és a munka nélkül, mások megkárosításával gyűjtött vagyon olyan támadásoknak lehet kitéve, amelyeket visszaverni képtelen lesz.

Keleti Kornél: Tudom nagyon népszerűtlen a feladatomban, talán háládatlan is a munkám, midőn ma, ellentétben a népszerű felfogással, Posch előadó urral szembehelyezkedem és iparkodom a valorizáció mellett felhozott érveit az ipar, az ország termelő munkássága és a középosztály érdekében megcáfolni.

Mielőtt ezen népszerűtlen vállalkozásba kezdenék, még egy napsugár népszerűségét akarom elkapni, midőn a valorizációs törekvés egyik legsúlyosabb érvét, melyet az előadó ur nem domborított ki megfelelően, részletezés alá veszem. Ez „a belső korona contremine“. Ez az a jelenség, midőn az országban sokan azt várják, azt remélik, szinte azt óhajtják, hogy a korona esésétől hasznót huzzanak, hogy a magyar korona várható magánhaszon érdekében már csak sülyedjen, mert a szegény birtokos azt hiszi, hogy ő meggazdagodik általa. Azt hiszi! Pedig hacsak nem adósságra dolgozó játékos, a legjobb eset, ami számára beállhat, az, hogy kevesebbet veszített, mint a szomszédja. Szomorú csunya esélyek, a legsúlyosabb belső hazafuladás rejlik bennük. Megingatjuk saját bizalmunkat, mint Bethlen miniszterelnök ur tegnapelőtt mondta és a külföldre átharapózik a belső korona iránti bizalmatlanság. Pedig nagyon sokan vannak, kik a középosztály tagjai és titkon a koronát contremínálják. Nemcsak a játékos tőzsdés, ki a háborús szerencsevadászok tünete és történelmi alak, a nagy csataterék rabló hiénái sorából, de a befektetésre dolgozó kis vagyonú polgár is cserélgeti papirosait. Vesz valami értékpapirost, mert tőzsdén nyelven szólva több „fantáziát“ lát benne, magyarul mondva: az értékpaprok valorizációja még nem ment végbe, van benne még rejtett aranyérték, mely későbbi árfolyamában kifejezést fog nyerni. Midőn pedig várja az átértékelést, a papirkorona hasznót, szinte várja a koronaesést, szinte vágyódik utána. Akaratlanul korona-contremínór lesz, áruló az ország pénzügyi hitében. Nem kell mondanunk, hogy mindez csunya, lelketlen jelenség, fekély a nemzet gazdasági életében, melynek kioperálását minden igaz érző szívesen látná. És mégsem lehet és nem szabad a műtétet

a valorizációs tervek irányában végrehajtani, mert a műtét nagyon súlyos következményekkel járna.

Éber Antal barátom nagyon helyesen állítja és csatlakozom véleményéhez, hogy vannak hitelek, melyek valorizációs lehetőségét megadni, sőt törvényileg biztosítani kell éppen úgy a hitelező, mint az adós érdekében, ezek az ugynevezett reálhitelek. A reálhitelek oly hitelek, melyek hosszú lejáratra megfelelő olcsón bocsájtatnak az adós rendelkezésére. Ilyenek elsősorban a jelzálogkölsön és oly hosszabb termelési kölcsönök, mint a buzakölsön, nagyobb vizszabályozási, vasutépítési kölcsönök. Ezeknek jellegét azonban a personál hitellel összetéveszteni nem szabad. A personálhitelek rövid lejáratu hitelek, egyéniak, személyre szólók és a kereskedelemnek és iparnak ma életfonalát képezik.

Az előadó ur két dolgot emelt ki, mint üdvös javulást a valorizáció esetén: 1. a takarékoság beállítását gazdasági életünkben, 2. nagyobb munkakészséget, nagyobb teljesítményt és e révén természetesen aránylagos többtermelést.

Feladatom lesz kimutatni a takarékoság veszélyességét gazdasági életünk folytonosságában és a termelési és munkaeshetőségek csökkenését.

Az előadó ur megállapítja, hogy a régi ipari hitelek, melyek négyötödrésze magánkezekből került ki, eltűntek. Én, sajnos, hozzáfűzném, kiapadtak ezek a tőkeforrások. Az ország elszegényedett. Igaz ugyan, hogy van egy követel oldala ezen tartozásnak és ez a megszáporodott ipar és mezőgazdasági beruházásokból áll, ha ezekkel szemben néha kisebb is az árukészlet.

Az ország tőkénének tetemes része most a koszt pénz felé fordul és reászakadt a Jegyintézetre az ipari és kereskedelmi personál hitel financirozása. Tudom, gyűlöletes uzsorajellege van a rövidlejáratu koszt pénz hitelnek, a középkori hitelekre emlékeztet, de egész terjedelme csekély, legfeljebb 100 milliárd az összeg, amit elvon a personál hitel tárcájából. De vajjon a tárgyilagosa megfigyelő előtt is oly kártékony és haszontalan ez a koszt pénz? Erre, sajnos, azt kell felelnünk, hogy nem. A koszt pénz eszköz ma, eszköz arra, hogy a vállalatok, a termelő kereskedelmi erők tömeges részvénykiadásai elhelyezhetőek legyenek. Az a vad játék, mely néha az értéktőzsdén ma folyik, legyünk őszinték, történelmi háborus tünet, mely minden háboru után ismétlődik. Fokozott a mérték ily hosszú és oly nagy eltolódásokat okozott háboru után. Hogy ez a játékszenvedély nyíltan a tőzsdén folyik le, láthatóan, hozzáférhetően, még jobb, mintha titkos odukban, bujkálva menne végbe. Végtére pedig mi történik? A Jegyintézet az iparvállalatokat nem tudja ellátni, tehát az iparvállalatok folytatják a nemes példát, új meg új részvényeket adnak ki a régiak kárára, „felvizezik“ a részvénytőkét, hogy újra pénzt kapjanak. A jegybank új bankjegyeket nyom, károsítja a régi tulajdonosokat és a részvénytársaság új részvényeivel, melyeket mélyen az áron alul bocsájt ki, károsítja a régiakat, aranyértékük hanyatlóban. És hogy ezt az új részvényt jóáron el lehessen helyezni, még adósságra is, erre szolgál a koszt pénz. A játékból erény lesz

és oda viszik utolsó garasukat a polgárok, adósságot csinálnak, de az adósság produktív tőke lesz, lehetővé teszi nagy tőkeszükségletek gyors fedezését. A kosztpénz tehát nem oly rossz, nem oly bűnös üzlet, ha lényegében, kivételében erőltetett közgazdasági rugó is. Végeredményben a pénz mai gyors forgásának torlódása (a német „Stanung“ jobban fejezi ki a pénzáramlat e megszakadását) ez, mely örvényt okoz. Örvényt, mely magával ránt sok mindent, ami a mai körforgás életében virul és gyümölcsözők. Ha visszatekintünk a békeévek gazdasági kincseire, sok hasonló jelenséget látunk. Tekintsünk el a politikai okoktól, ezek nem a közgazdasági társaság vitáihoz tartoznak. A krízisek okai lehettek rossz termékek, helyi gazdasági katasztrófák, melyek nagy pénzüsszeget vontak el (San-Franciscoi földrengés) az általános gazdasági körforgástól. Ily jelenség volt az 1910. évi pangás. Fokozott munkabérek, megdrágult munkaerők erősebb fogyasztókként léptek fel. Erősebb investíót igényeltek az ipar részéről. Az inventált tőkék nem kerültek elég gyorsan, elég rentábilisan a piacra. Torlódás állott be, gazdasági pangás, mely magával rántotta a vállalkozót biztos, nyugodt, tisztességes számításai közepette, a pénzintézeteket, a hitelezőket, láncolatokban. végtére még a tisztességes polgár garasgyűjtő takarékbetétét, melyet nyugodt öreg évei biztosítására tett félre. Mennyi családi katasztrófa, egyéni szerencsétlenség követője egy ily gazdasági fölfordulásnak. Kisebb arányokban ilyen hasonlító krízistől félek én a valorizáció megvalósítása esetén. Vajjon mit jelent a valorizált hitel? Értékálló koronát a labilis korona mellett. A hitel is pénz, még pedig hasonló fizetési eszköz, mint a papirkorona, egyéni aláírással. A bankjegy is váltó, a jegybank adta ki. Tehát lesz kétféle pénz. Ez a fehér és kék pénz története. És ezt a történetet ismerjük és az előttem felszólalók eléggé ismertették. Hajsza a teljes aranyérték után, fokozódó drágaság. Erőltetett bankóprés, hogy a változás a koronaeséskor kiegyensúlyozza az adós valorizált visszafizetését. Fokozott drágaság az aranyparitás elérésében. fokozott infláció a teljes koronaérték valorizációja jegyében. Tegnap esett a korona és ma egészében reánk fog szakadni a drágaság. Nincs más védgát, mint a fokozatos átmenet a korona külső és belső vásárlási értéke között. Pedig ennek a külföldi jegyzésnek urai nem vagyunk. Fölvetjük a kérdést: Vajjon olcsóbb hitelt kapna-e az ipar és kereskedelem? Tagadnom kell. Sokan idézték Fenyő Miksa szavait, ki az iparosok drága hiteleit panaszolta. Azt gondolják, uraim, hogy talán a valorizált hitel olcsóbb volna? Talán a bankkamatláb igen, de a bankok 4—5%-ot kitevő províziója ebben az arányban olcsóbb nem lenne. Alkalmunk volt egy konferencián megismerni a bankok hivatalos állásfoglalását. A bankok régen a betéti üzlet és a kihitelezés disparitásán kerestek. Ezt az arányszámot ma a 2% a hivatalos bankkamatláb fölött nem fedezi. A bankok óriási költséggel dolgoznak. Ezen havi jutalékban semmi valutarizikó-valorizációs premium nincs beszámítva, hisz a váltók tovább adatnak. Ez tiszta rezsiköltség, mely a forgatott összeg arányában a valorizált váltóhitelt éppen úgy terhelné. Hangsúlyoztam, hogy a korona külföldi jegyzése nincs kezünkben. Vizsgáljuk az ok és okozat közötti összefüggést. Okozat a valorizáció. ok a koronaromlás.

Ne vegyük elő a koronaromlás politikai okait, ezek ismét nem tartoznak ide. Vegyük elő a gazdaságiakat, melyek gyöngítik koronánk külső fizetőképességét. Ilyen ok például, ha az országot előrelátható súlyos reparációs kötelezettségből folyó állatszállítások érik, melyeket ma csak a bankóprés pótolhat. Ilyen, ha az állam háztartási mérlege meginog és annak fentartására hiteleket kezd igénybe venni, vagy a bankóprést, amint azt a jegybank kimutatása jelzi. Vagy ha rosszabbodik a fizetési mérleg, nincs kiviteli cikkünk, lekésünk a kivittel, fedezetlen adósságok keletkeznek a külföldön. Mindez alap a koronaesés megindítására. Nem tehetek róla. én csak oly esélyeket tudok találni, melyekért az államhatalom a maga összességében felelős, köteles volna ezen csapást, a korona esését felfogni és tompítva, arányosan alanyai között elosztani. Vajjon lehetséges-e ez? Ez már adópolitika és hogy az állami terhek terén ez mily tökéletlenül sikerül, arról a mindennapi élet ad képet. Az igazi adóalanyt, a gazdag hadinyerőt, a spekulánst ritkán sikerül megfogni és sajnos, rendszeren a hasznos és dolgos polgárt, mint termelőt és fogyasztót egyaránt éri el közhasznú tevékenységében a fojtogató, kényszerű adóteher.

A kereskedelem és az ipar csak fokozatosan tud valorizálni. Az iparnál a valorizálás sohase hirtelen cesura — a hirtelen áremelés máriholnapra, — hanem fokozatos kiegyenlítési törekvés. A kereskedelem iparkodása csökkenő vevőkörét fentartani: dolgozik a verseny. Az ipar pedig folytonosságra ítélt körforgalom. A gépek, a bérek, a fizetések követelik soha nem jóllakott molochként az új meg új pénztápot. Fűteni kell a kazánt, a gyári folytonosság megakadása, a fenyegető üzemszünet Damokles kardja folytonos eladásba hajtja a szüntelen zakatoló ipar követelését. A régi vevőknek átmeneti áron kell még árut adni. A piac nem bírja el a hirtelen rázkódtatást és bizony sokat áldoztak az üzemek az ily koronaeséskor, míg a nyersanyag körforgásában ismét nyersanyagot pótolhatott. Nem volna jó betekinteni mindegyik üzem aranymérlegébe. Sok papirkorona haszon fogyott el a koronaesés átmeneti korszaka megóvására. Nem volna-e jobb, kérdelem én, ezt a külföldi koronazuhanást az ipar és kereskedelem ellensúlyozására bizni továbbra is, mintsem lefogni a termelőosztályok, az állam gazdaságának ütőerét e hirtelen esés egész áthárításával. Az ipar eddig a koronaesésből ritkán húzott hasznot, ellenben nem volt teljes hirtelen reászakadt kára. Ezt az ipar nem is bírta volna elviselni, mert őt nem védi az államhatalom mindenható gondoskodása.

Mint előbb említettem, ma a szeszélyes koronatorlódás helyett nagyobbára a másik szélsőség korszakát éljük és ez a „koronamenekvés“. Az emberek nem teszik félre a koronát, iparkodnak variabilis értékét biztosabb áruba befektetni. Félnak az értékesökkenéstől és vásárolnak, vásárolnak. A beavatottak azért, mert tudják, hogy a nemesvalutájú külföld aranyparitása 160 és a mienk messze mögötte van, a kevésbé céltudatosak, mert a korona értékelését elveszítették és látták, hogy mindig az járt jobban, ki előbb vásárolt. Ebből a néha szinte lázas vásárlásból erőltetett fogyasztás lett az iparoknál, erőltetett befektetési

láz. Ez volt talán még tegnap is az oxgyén, mely beteg közgazdaságunk lélegzetét adta és oly gyors forgást okozott a csekély aranyértékű papirpénznek, hogy nem akadt meg a termelő és fogyasztó körforgása a piacon. Én nem látok abban semmi rosszat, ha a paraszt már nem tud mit csinálni pénzével és 2 zongorát vesz egyszerre, mindegyik leányának egyet. Él belőle a gyáros, a kereskedő és jól jár a falu is vele. Mindenki él és bekapcsolódik a munkába, legyen az orvos, fuvaros vagy ügyvéd és a lüktető gazdasági élet láncában megtalálja helyét. Még szegény megnyomorított hazánk letört és megfogyatkozott irodalma képes volt oly bibliofil magyar klasszikus kiadást alkotni és értékesíteni, aminőt soha békében nem vállalt volna. Pedig tudjuk, az új gazdagok nem a klasszikus műveltség könyvmolyai köréből kerültek ki. Én azt hiszem, ez a koronamenekvés éppen oly áldás volt közgazdasági életünkre — mesterséges öntözés kiszáradt földeken — mint amilyen veszélyt jelent a koronatorlódás. És kérdem, vajjon mily garanciát, biztosítékot nyújt és nyújthat az állam, hogy a hitelek valorizálva is lesznek beváltva. Garantálhat-e majd valóban az érték teljes állandóságáért a hitelező számára? Vajjon nem fogja-e az adós magával rántani a hitelezőt? Sok ily állami csalódást, visszaszivott ígéretet élt már a megtévesztett középosztály. Itt van a kétszeri váratlan pénzlebélyegzés, a hadikölcsön be nem váltott kamatkötelezettsége, azok lebélyegzése. A valorizálás következmény, oka, mozgatója a zürichi seizmograph. Ámde a rengések okai, melyek e műszert mozgatiák, mi nem vagyunk, még a devizaközpontunk sem. Nem vagyunk addig urai, míg nem nyugszik alattunk a föld, míg a külföld és belföld bizalma vissza nem tér a stabilis korona anyagi háttere alapján. Ennek azonban az útja a reparációk felfüggesztése és a külföldi kölcsön. Addig, míg ez meg nem valósul, addig a valorizáció erőszakos tény, közgazdasági beavatkozás a rendes életmenet körforgásába. Vágó József barátom igen helyesen mondja egy elméleti fejtegetésében, hogy az ily erőszakos beavatkozások mindig méhükben hordják az erőszakos akció magvát, a reakciót. Ez a mag előbb-utóbb kikel és elsorvasztja mindazt a jót, amit az akció szép papiros tervein megfogalmazott. Így járt a devizaközpont is, midőn tulzásba lépett. (Nehogy szavaim félreértést okozzanak, szükségesnek tartom kijelenteni, hogy a mai körülmények közt a devizaközpont fentartását szükségesnek tartom, mert annak minden átmenet nélkül való megszüntetése, szerintem, katasztrófális lehetne.)

Végül vissza akarok térni előadó ur azon nézetére, hogy nagyobb munkakészséget, teljesítményt vár a valorizáció korszakától. A munkateljesítmény csökkenése nem helyifogalom. Európai, szinte világjelenség. Eredmény az áreltolódás a 160 drágaság indexben a 100-as békeállapottal szemben. Okai lélektaniak, szociális változásokból erednek és sajnos, fizikaiak is. A munkakedv és készség hanyatlása történelmi háborus jelenség, de soha oly erős nem volt, mint ezen hosszú „állás-háboruk“ dologtalan csatározása után. Bizonyos általános fásultságot okozott a háborus áldozatok el nem ismerése, főleg a vesztes országokban és ott ül mindenki lelkén az emésztő gond a lét, a megélhetés min-

dennapi harcában. A szociális mozgalmak se hatottak kedvezően. Nagy népvándorlás volt e háboru és érintkezésbe jöttek, világot láttak különféle munkaosztályok. A bányamunkás is jobban akar élni és még semleges államok is a háboru után nehéz munkára alig kaptak vállalkozót. Maga a háboru tulesigázott tekintélyek, a tulhajtott fegyelem képe volt, utána következett a visszahatás, a szociális felfordulás, a fegyelem bomlása, a tekintély lerontása és a kötelességtudás hiánya. Az elmúlt évek szociális felfordulásai még sokáig fognak kihatni a munkafegyelem lazulására. Végül rettenetes még a sok betegség, a rokkantság számos enyhébb foka, mit nemcsak a sebek, de a háborus nyomor és hiányos táplálkozás nálunk okozott. Erőben sem bírják ki azt, mit régen birtak a munkáskezek. Minden gyár legalább egyharmadával fokozott berendezéssel kell, hogy versenyezzen, hogy a régi termelőképeséget elérhesse.

Ezek mind nem helyi jelenségek, tehát helyi orvosságokkal gyógyítani nem fogjuk. Az előadó ur jelszava a „den Brotkorb höher hängen“ német példaszó. „Magasabbra akasztani a kenyérkosarat.“ Keserű, kemény jelszó, de félek, hogy nem időszerű. Csak arra volna alkalmas, hogy szociális zavarokat okozzon. Elismerem, van sok tulajdonosi szervezeteink, de az iparban ilvet nem találok. Tudom, hogy még nagy tisztviselőelbocsátások előtt állunk, ha a kényszerű külföldi kölcsön kényszerű államháztartási takarékossgot fog előírni, az restringált bankhitelt fog maga után vonni.

Szivem elszorul, ha arra a zsákuteába került nagy középosztályra gondolok, melynek elhelyezkedése akár kivándorlás útján is nehezen megoldható probléma. De hogy mi azt siettessük, hogy mi ezt előidézük! Iparunk dolgozó elemei gyógyulása csak lassu lehet, akár a hosszú betegségben sinylődő elrongyolt szervezet lábadozása. *Jobb megélhetés, biztosság és nyugalom lelkileg, társadalmilag, politikailag. Ezek az alapjai a nagyobb munkateljesítménynek.* Ezek nélkül nagyobb munkateljesítmény csak időleges, éhségkényszermunka, melyben köszönet nem lehet. Tiltakoznom kell ily veszélyes, erőszakos kísérlet ellen. Vigyázzanak az állam tanácsadói, hogy meddő kísérletekbe ne vigyék közgazdasági életünk menetét. A beteg, mint az előadó ur mondja, ott fekszik az operációs asztalon, már sokat kísérleteztek vele. Az új teória kedvéért sok ily kísérletet nem bír el a beteg test, a teória diadalt arathat, de a beteg, az elvérezhetik. Tudjuk, hogy valorizáció lesz és kell, hogy jöjjön, de nem erőszakos, biztos alapozás nélkül, hanem kívülről, az ugynevezett zürichi jegyzés állandósulásában, külföldi hitelünk megerősítésében. Ezt siettetni a valorizációs eszközökkel nem tudjuk, nem is célszerű és nem is hasznos.

Engel Ármin: Mielőtt a kérdéshez hozzászólnék és az egyes felszólalók érvelését kritika tárgyává tenném, szükségesnek tartom a tekintetes Társaságot felvilágosítani arról, hogy mit értek én valorizáció alatt. Mert éppen ez a téma az, amelyet a valorizáció ellenzői elhomályosítanak és olybá tüntetnek fel, mintha valorizálás alatt azt kellene érteni, hogy mindenki ezzel az aranyparitást követeli.

A valorizáció, az index, az utánpótlás egy és ugyanazon fogalom, csakhogy mindegyik más és más nemre vonatkozik. Valorizálni fizetési eszközöket szokás és értendő alatta, hogy az, aki valakinek hitelt nyújt magyar koronában, az adóstól olyan mennyiségű magyar koronát kapjon vissza, amely mennyiség elegendő ahhoz, hogy ugyanolyan anyag- vagy munkaértéket vásárolhasson érte, mint amennyi a hitelezés napján az átvett magyar koronákból vásárolható volt.

Az index a munka valorizálása és azt jelenti, hogy valaki, aki egy munkaértéket az egyik hónapban, vagy az egyik napon szolgáltatott egy bizonyos mennyiségű és vásárlási képességű értékmérőért, tehát magyar koronáért, a következő hónapban, avagy a következő napon ugyanannyi értékmérőt kapjon, amely ugyanolyan vásárló képességű legyen, mint az előbbeni hónapi, illetve napi.

Az utánpótlás az anyagokra vonatkozik, gyártmányokra, cikkekre és azt jelenti, hogy mindenki jogosult és kell, hogy legyen, hogy árujáért azt a pénzt, illetve azt a vásárló eszközt, illetve pénzürtéket kapja meg, hogy a normális, megengedett hasznon kívül — amely haszon az ő megélhetését kell, hogy biztosítsa — a gyártott és eladott árut újból meggyártani, illetve megvásárolni tudja.

Szükségesnek tartottam ezt azért definiálni, mert akik a nem-valorizálás folytán, és különösen a nem valorizált jegyintézeti hitelek folytán, meg nem engedett óriási haszonhoz jutnak, azzal homályosították el a kérdést és azt az így érdekeltek olvába tüntetik fel, mintha valorizáció alatt az volna értendő, mintha mindenki a békebeli arany jövedelmét követelné.

Már most részletekben foglalkozva a kérdéssel és válaszolva az egyes felszólalóknak, a következőkre vagyok hátor utalni:

Teljesen egyetértek Pósch igazgató ur előadásával, hogy az által, hogy nem valorizálunk, megszűnt a takarékoság, megszűnt a munkakedv, csak a hazardirozás ölt egyre nagyobb méreteket, mert csak így lehet munka nélkül gyorsan meggazdagodni, hogy jogtalan nagy vagyonyeltolódások álltak elő, hogy a pénz herdálása óriási méreteket ölt azok részéről, akik azt könnyen szerezték, szóval, hogy a korona romlásából eredő bajok, miután a pénzérték nem valorizálva folyósított vissza, a hitelezők részére katasztrófális helyzetet teremtett, azonban nem érték egyet az Igazgató urnak ebből levont következtetésével, amely szerint az általa így szerencsétlennek festett helyzetből kiszabadítani az országot nem óhajtja, hanem fakultatív kuruzslással óhajtja a kérdést megoldani, ami szerintem nem más, mint a kérdés elposványosítása és elődázása.

Eber ur felfogása, illetve beállítása szerint nem lehet a valorizációt megcsinálni, mert különben az ipartelenek fognak tönkremenni, a munkások százai és ezrei fognak kenyér nélkül maradni, tehát óva inté mindenkit, hogy ezen kérdéshez könnyelmű kézzel hozzányúljon és azt állítja, hogy az iparvállalatoknak szükségük van a valorizálatlan jegybankhitelekre, — mivel az iparvállalatok csak úgy tudnak exisztálni, ha valorizálatlan kölcsönöket kapnak a jegybanktól. Másrészt tiltako-

zik az ellen, hogy a bankokat és egyéb jegybankhiteleket igénybevevő vállalatokat a koronarontás tendenciájával vádolják.

Az első pillanatra látni lehet, hogy ebben ellenmondás van, mert ha Éber ur azt állítja, hogy az iparvállalatok csak az élvezett jegybank-hitelből tudnak megélni, akkor elismeri azt, hogy csak a koronaromlásból élnek, tehát akkor, midőn a jegybankhitelt igénybe veszik, már eleve a korona romlására kell, hogy törekedjenek, hogy megélhetésüket biztosítsák. Olyan iparvállalatokra pedig, illetve olyan vállalatokra, amelyek csak abból tudnak megélni, hogy a korona romlásából hasznot huznak és ez a kizárólagos életlehetőségük, szükség nincs és az ilyen parazita vállalatoknak el kell tűnniök.

A továbbiakban arra utal Éber ur, hogy meg kell várni az időt, amidőn a külföldi kölesönből kifolyólag a korona ugyanis stabilizálódik és az lesz majd azután az a manna, amely minden vállalatot a romlás tól megment. Kérdelem tehát, hogy mi a különbség abban, ha valaki egy olyan hitelt kap, amely a valorizáció útján stabil, vagy pedig olyan hitelt kap, amely a koronának a kölesön folytán történt stabilizálódása esetén stabil. A különbség ezen két hitel között semmi, mind a kettő egyforma.

A kötelező valorizáció alapján felvett hitel, mely esetben mindkét fél, úgy a hitelező, valamint az adós egyformán védve van, szerintem 8% kamattal mellett volna lehetséges, mint az a békében volt, mert a hitelező soha sem élhet azzal akifogással, hogy nem kapja meg a kihelyezett összegek aranyértékét és annak 8% kamata, tehát minden uzsorát kizár, míg abban az esetben, ha a hitelező a külföldi kölesön útján stabilizált hiteleket nyújtja, arra fog hivatkozni, hogy nem biztos a korona stabilitásában, az minden percben romolhat és ezen a címen nem fog 8%-kal megelégedni és ugyanazt fogják a hitelezők, ez esetben a bankok tenni, amit az osztrákok tesznek, ahol a kötelező valorizáció szintén nem történt meg, hogy 40—50%-ot fognak az iparvállalatoktól követelni kamattal fejében és ezáltal az iparvállalatokat teljesen tönkre fogják tenni, mert elképzelhetetlen, hogy egy vállalat ilyen magas kamatozású hitel mellett fennállani tudjon, még abban az esetben is, ha különben az iparvállalatok legjobbjai közé volna sorozható.

Hogy mennyire igazam van, kitűnik a GyOSz választmánya legutolsó ülésének anyagából, ahol ezzel a kérdéssel foglalkozott és bár az ott képviselt vállalatok mindegyike valamely bank érdekelttségéhez tartozik és így kénytelenek voltak sordinot használni, elsírták azt, hogy a jelenlegi, a bankok által felszámított 70% kamattal mellett nekik el kell pusztulniuk és ez ellen orvoslásra van szükség. Ez az én érvelésem mellett szól és annak következménye, hogy azok az iparvállalatok, amelyek eddig szívesen látták azt, hogy a valorizálatlan hitelek útján az Éber ur szerinti nagy haszonra tettek szert, most, hogy a korona vásárlóképessége az utolsó időben stabil maradt, tehát a romlásból nem élhettek, érzik a 70% kamattal romboló voltát. Meg vagyok arról győződve, hogy ezen iparvállalatok egy 8%-os, már a mai viszonyoknak

megfelelő stabil kölcsön mellett, nem kényszerültek volna ezen feljajdulásra.

Hollós ur, mint bankexponens, mint egyedüli méltatható érvet azt hozta fel, hogy a valorizálatlan jegybankhitelek végeredményben csak a kisiparosnak hoznak hasznot, tehát hogy a valorizálatlan jegybankhitelek, mikor a bankok útján folyósítatnak, végeredményben csak a kisiparnak használnak és hogy azok megszűnése a kisipart tenné tönkre. Tehát Hollós ur szerint azok a mérhetetlen milliárdok, amelyek abból keletkeztek, hogy a jegybank valorizálatlan hitelt adott, mind odavándoroltak a kisiparosokhoz, tehát valószínűleg Hollós igazgató ur szerint, mindazok a kétes existenciák, akik Budapesten autóznak és akik a budapesti örült luxust fejtik ki, a kisiparosok köréből kerülnek ki, holott én mindig abban a hiszemben voltam, hogy ezek a bankérdekeltségek, tőzsdebizományosok, tőzsdeügynökök etc. köréből kerülnek ki.

Próbálja meg egyszer Hollós ur kiszámítani, ha valaki a jegyintézettől 1923 január 1-én 100 millió valorizálatlan kölcsönt kapott, akkor még 12% évi kamat mellett és ha ezt az összeget egyszerűen csak kosztba adta, hogy a koszt pénz révén hányszorosát teszi ki ez az összeg ma és akkor meg fogja állapítani Hollós ur maga is, hogy a koszt pénz útján ebből a 100millióból annak 15-szöröse, tehát másfél milliárd lett. Ha azonban a 100 milliót bankrészvényekben helyezte el, ugyan csak ez év elején és ha a bankrészvényeket a múlt hóban eladták, akkor ez az összeg nem a tizenötszörösére emelkedett, hanem, amint azt az egyik szaklap megállapította, kb. átlagosan a 80-szorosára, tehát 8 milliárdra. Már most, ha az első esetben a másfél milliárdból visszaadta a jegybanknak a becsületes évi 12% kamat betudásával a jegybanknak járó összeget, úgy szerény 1.4 milliárd, ha pedig bankrészvényekkel operálva számítunk, úgy 7.9 milliárd az a csekély polgári haszon, amelyet a bankérdekeltség a valorizálatlan jegybankhitel útján magának nagy munkával megszerezni tudott. Ilyen körülmények között érthető, hogy a bankok, tőzsdebizományosok és az ahoz csatlakozó paraziták miért ragaszkodnak annyira a valorizálatlan hitelekhez.

Már most meg kell néznünk, hogy ennek a horribilis és megdöbentő haszonnak kik a vesztesei. Hogy ki nyeri, azt nagyon könnyű volt megállapítani, az, aki a hitelt igénybe veszi, a hitel igénybevétele pedig legnagyobbbrészt a bankok utján történik és csak egy nagyon kis töredéke az az összeg az összes kereskedelmi hiteleknek, amely az iparnak és mezőgazdaságnak jut. A többi mind a tőzsdét táplálja, tehát vagy koszt pénz, vagy részvényvásárlás címén nyer elhelyezést a tőzsdén.

A veszteség az egész ország dolgozó rétegét sújtja. A lateiner, a tisztviselő és munkáselem viseli a terhet. A jegyintézet egy fikció. A jegyintézet ma az állam, tehát a lakosság összesége. Minden bankó, melyet a jegyintézet az érdekeltségnek valorizálatlanul kiad, egy olyan váltó, melyet az ország minden lakosa fedez és girál, tehát mindazon nyereséget, amelyet a bankok és a hozzácsatlakozó paraziták nyertek, ez a réteg volt kénytelen fedezni olyképpen, hogy ezeknek az összegek-

nek megfelelően kellett amugy is nyomorult életstandardjuket még le-
jebb szállítani.

Az előbbieken azért ragadtam ki az 1923 január 1-től körülbelül
augusztusig terjedő periodust, mert ez volt az az időszak, amidőn az
ugynevezett átértékelés folytán és koszt pénz alakjában az érdekeltek
a legnagyobb harácsolást végezték és fejtegetéseim indokolására meg-
említem, hogy ez a periódus volt az, amidőn a dolgozó tömegek a leg-
erősebben nyomorogtak, a köztisztviselők és munkások már a napi ke-
nyeret sem tudták maguknak megszerezni, mert hiszen az ő indexük
alig változott és így minden egyes munkateljesítőnek éhezéssel leadott
összege az az összeg, amely az előbb említett harácsoló összegek fede-
zetét képezte.

Mint igen fontos érvet, amely nem engedi meg, hogy a valorizá-
ció, illetve a kötelező valorizált hitelek bevezettessenek, azt jelölték
meg az érdekeltek, illetve a valorizációellenesek, hogy nem lehet valo-
rizált betéteket elfogadniok a bankoknak mindaddig, amíg ők arról meg
nem győződtek, hogy mindazokat az összegeket, amelyek valorizált be-
tét alakjában befolyának, valorizált kölcsön alakjában továbbíthatják
és hogy beállhat az az eset, hogy egy része a valorizált betéteknek, mely
nem lesz azonnal kihelyezhető, károkat fog okozni a bankoknak, tehát
a megoldásba nem lehet belemenni.

Ez a beállítás is hamis. Először hamis azért, mert sajnos, annyi
betét nem fog befolyani, mint amennyire az iparnak és mezőgazdaságnak
szüksége lesz, tehát nem fog a trezorban semmi sem maradni. Nem
helytálló ez a feltevés még azért sem, mert tegyük fel azt az esetet, hogy
a pénznek egy kisebb vagy nagyobb hányada átmenetileg nem lesz ki-
helyezhető, ez ellen a bankok igen könnyen tudnak védekezni és meg-
vagyok győződve, hogy ennek a módját nagyon is könnyen meg fogják
találni, mert csak azt tennék, amit békében tettek, amidőn az arany-
betétek egy hányada ugyancsak kamatozatlanul hevert a trezorban.

A védekezés abban állott, hogy amíg a bankok a betétekre, a
konjunktura szerint 2—3—4, avagy estleg 5% kamatot adtak, 5—6—7
és 8% kamatot szedtek be a hitelt kérőktől és abban a 3%-ban, amelyet
a bankok ezen tranzakciónál elértek, benne foglaltatott az 1% is, amely
a kihelyezetlen, tehát hasznot nem hajtó takarékbetétekből adódó vesz-
teség fedezésére szolgált a békében, a jövőben pedig a ki nem helyezett
összegek, ill. papirkoronák devalválódnak, és kamatvesztést szenvednek és ez amortizálendő.

Felemlítették ugy Éber, valamint Hollós urak, hogy az első kö-
vetelmény volna, ha Isten ments, a valorizált betétek valóra váljanak,
hogy a Devizaközpont szűnjön meg. Hát megnyugtatom az urakat,
hogy abban a pillanatban, amidőn a kötelező valorizálás megoldott
és mindenkinek módjában lesz megtakarított filléreit bankokban elhe-
lyezni, anélkül, hogy félnie kellene, hogy koronája, melyet elhelyezett
devalválódik, tehát hogy mindenki a betétel napján elhelyezett arany-
értéket kapja vissza, nem találkozik olyan örült, aki pénzét valutába
fogja fektetni, azokat törvénytelen uton megszerzi, magát kellemetlen-

ségeknak teszi ki, hanem pénzt successive, úgy amint azt megtakarítani tudja, ha csak 2—3% kamatra is, bankoknál fogja elhelyezni és ha senki sem fog valutával üzérkedni, a valutaüzérkedés ellensúlyozására felállított Devizaközpont magától meg fog szünni és éppen úgy mint Ausztriában, a valuta szerzése, vétele és eladása szabad lesz.

A Devizaközpontra való hivatkozás szintén csak ürügy, hogy a kötelező valorizálást megghiusítsák.

Példaként felemlitem még a mostani építkezési rendeletet, amely szintén egy szerencsétlen tünete a mai gazdálkodásnak. A jegybank ma a vállalatoknak a lefolytatandó építkezésre 60% hitelt nyújt. Hogy ez a 60% milyen 60% lesz, azt talán a bankok a legjobban tudják abból az időből, amidőn a békében az építkezésre ugyancsak ca 60% hitelt engedélyeztek, de amely hitel az építkezést fedezendő összegnek, hála a kitűnő költségvetéseknek, amelyeket annak idején a bankokhoz benyújtottak a legrosszabb esetben 100%-ot tettek ki, és néha még ezen felül is, úgy hogy egyes építetők a folyósított jelzálogkölsönből még a megvásárolt telek egy részét is törleszthették, illetve többet kaptak jelzálogkölsönként, mint amennyi az építkezéshez kellett és miután semmi sem új a nap alatt, mondta egyik kitűnő jósunk, már előre látom, hogy mikép fognak az építkezési költségvetések mostan kinézni, amiből joggal következtethető, hogy a Jegyvintézet által folyósítandó hitelek nem 60%, hanem átlagban szerény 100%-ot fognak kitenni évi 20% becsületes kamat mellett. Ezen évi 20%-on felül törleszteni kell az építető vállalatoknak 5 év alatt a kölcsönösszeget is, ami újabb 20%-ot jelent évenként, tehát 40%-ot kell a vállalatoknak évenként törleszteni abból a horribilis összegből, amelyet ezen célra felvesznek.

Kérdem tehát, ha az építkezés céljára felvett vagy felveendő hitelnél az építető vállalatok nem kimondottan a korona romlására számítanak, honnan gondolják ezt a 40%-ot évenként előteremtteni? Dehogy is gondolnak a 40% törlesztésre, kimondottan a korona romlására utaznak. De ha a korona nem romlik, hanem stabil marad (hiszen javulhatna is), ami azt jelenti, hogy a kölcsönt, amelyet ők abban a hiszemben vettek fel valorizálatlanul, hogy azt annak egy kis hányadával visszafizethetik, stabil maradván, tehát tulajdonképpen valorizálva, előrelátható, hogy valamennyi vállalat ezen körülmény folytán a pusztulásnak néz elébe és óva kell intennem a vállalatok vezetőit attól, hogy építkezést ilyen immorális alapon eszközöljenek.

Végül az index bevezetésének hatásáról kívánok egy pár szót szólni, melyet az országban talán csak egyedül én valósítottam meg:

Nem igaz, hogy az index bevezetése katasztrófára vezetne. Az index bevezetése, amint az előbbiekben szólottam, nem azt jelenti, hogy tisztviselőink és munkásaink a békebeli fizetésüket kapják aranyban, hanem igenis azt jelenti, hogy a békebeli aranyfizetések, tehát a megélhetésnek csak egy hányadát kapják meg, de a fizetésnek ezt a hányadát a vásárló képességet illetőleg megrögzítettük, úgy hogy ugyanolyan munkateljesítmény mellett azt az életstandardot, melyet megállapítottunk, változatlanul megtarthatják. Ennek ellenében természetesen

tisztviselőink és munkásaink meg kell hogy adják és meg is adják azon teljesítményt, amelyet békében adtak meg és így munkásaink összes telepeinken nem a bolsevista 8 órát, hanem a békebeli 12 órát teljesítik. Ha tehát alkalmazottaink a békebeli munkát teljesítik, természetesen egy olyan bért kellett megállapítani, amely bár a békebeli javadalmakat el nem éri, annak azonban 70%-át teszi ki, mely 70% elegendő ahhoz, hogy munkaerejét megóvhassa, mert az a vállalkozó, aki a primitív megélhetést sem akarja alkalmazottainak biztosítani, a munkaerőt, a munkakészséget és a munkakedvet üti agyon és ezzel azt az alapot semmisíti meg, amely minden vállalkozásnak legfontosabb tényezője.

Közlemények és ismertetések.



Borbély Lajos. Társaságunk régi érdemes tagja, köveskällai Borbély Lajos, a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmü Rt. ny. műszaki vezérigazgatója, volt országgyűlési képviselő, szeptember 29-én 80 éves korában meghalt. Borbély Lajosban a magyar közgazdasági élet egyik legrégebb és legkiválóbb munkását vesztette el. A selmechányai bányászati akadémia elvégzése után már 1869-ben a salgótarjáni vasgyárban volt első állandóbb jellegű állomása. Mikor 1881-ben a salgótarjáni vasfinomító egyesült a rimamurányvölgyi vasművel, az új vállalatnak Borbély Lajos lett a műszaki vezérigazgatója. Lelkes uttörője volt a magyar nemzeti eszmének és a vállalat bánya- és kohótelepeinek terjeszkedése és fejlődése egyuttal a magyar kultúra erősödését jelentette. Közgazdasági téren kifejtett eredményes működése ismételt elismerésben részesült; a Magyar Tudományos Akadémia a Wahrmann-éremmel tüntette ki. Az 1910. évi általános választások alkalmával a borsodmegyei dédesi választókerületet képviselte egészen az országgyűlés megszűnéséig. Vezérigazgatói állását 1914-ben hagyta el. Mint a Közgazdasági Társaság választmányi tagja üléseink legbuzgóbb látogatói közé tartozott, emlékét a Magyar Közgazdasági Társaság kegyelettel fogja megőrizni.

Az 1920. évi népszámlálás eredményei.

Magyar Statisztikai Közlemények, Új sorozat.
69. Kötet. Budapest 1923 40 + 3031.

Több, mint 20 íves terjedelmű kötetben bocsátotta közre a m. kir. központi statisztikai hivatal az 1920 évi népszámlálás első kötetét, a népesség főbb demografiai adatait községek és népesebb puszták, telepek szerint. A kötetet dr. Szabóky Alajos h. államtitkárnak, a statisztikai hivatal igazgatójának előszava vezeti be, érintve azokat a komplikációkat, amelyek közt az 1920 évi népszámlálás végbement (a Délvidéken felszabadult részeken tudvalevőleg majdnem egy évvel később lehetett a népszámlálást megtartani) s azokat a módosításokat, amelyeket a kötet szerkezetében a tíz évvel előbb megjelent hasonló kiadvánnyal szemben eszközöltetett. A módosítások — azon az egy kényszerű tényen kívül, hogy a népszámlálás, sajnos, most szűkebb területre volt kénytelen szoritkozni — nem lényegesek. Elhagyták a katonai népesség

kimutatását, mint nem aktuálist, elhagyták a külföldi honosságra vonatkozó adatokat, mert ezek a népszámlálás idején nagyon bizonytalanok voltak, s az így nyert teret a kormegoszlás gazdagabb tagozására használták föl, ami annál érdekesebb, mert a háborus évek gyermeke születése így külön rovatban szemeltetően eienk tarul. Gazdagodott a kötet tartalma annyiban is, hogy már az 50 főnél népesebb puszták és telepek fontosabb demográfiai adatait is közlik; ez a része a közleménynek idővel igen becses népesség történeti anyaggá fejlődhetik. Ugyancsak népességtörténeti szempontból fontos az a rész is, mely a községek lélekszámanak immár hat népszámláláson át való fejlődését mutatja, az 1910. évi értékes jegyzeteket újabbakkal egészítve ki. Végül egy szomorúan érdekes kuriozum következik: azoknak a nyugatmagyarországi községeknek az adatai, amelyek területe a népszámlálás idején meg birtokunkban volt, azóta azonban Ausztriához csatoltatott. Óriási veszteségünk egy töredékéről tehát be tudunk számolni az újabb adatok szerint is, még pedig a magunk egyformán néző tekintetével, nem pedig, mint a többi elvesztett területnél, idegeneknek magyarsikkasztó szemüvegén át.

Az adatoknak ezt a gazdag sorozatát egy rövidre fogott és mégis elmélyedő bevezetés nyitja meg, Kovács Alajos miniszteri tanácsos tollából. A népszámlálás előzetes eredményeinek rektifikálásával, valamint az időközben történt változásoknak figyelembevételével megállapítja a megmaradt és elszakított területeket és népességet. Kiemelhetjük, hogy városi népességünkben 62.7%-ot tudunk megtartani, a vármegyék népességéből pedig 33.1%-ot.

Ismerteti a mai területet s ennek népsűrűségét, továbbá e területnek az utolsó évtizedben való népnövekvését. A tényleges szaporodás a megcsonkított területen 4.9% volt, körülbelül 373.000 főnyi. Ez, a hetvenes évek óta ismeretlen alacsony arány még mindig magasabb a háboruban exponált egyéb országokénál, s a menekülések szomorú tömegének köszönheti, hogy ekkorára nőtt. A természetes népszaporodás — egynegyedmillióra becsülve a háboruban elesetteket — mintegy 116.000 főnyi volt; ebből 60.000 embert le kell számítani az évtized békés első éveiben mutatkozó kivándorlási többlet címén, tehát mostani területünk lakosságának alig lehetett 56—60.000 főnél többel növekednie. A tényleges népszaporodásból mintegy 310.000 lélek tehát nem magyarázható másként, minthogy 1910 óta került erre a vidékre: részben még a háboru alatt az ekkor működő centripetális és városiasító erők hatásaként, részben az összeomlás után, amikor hontalanná tett véreink kerestek boldogulást a megmaradt kis szigeten. A természetes szaporodás tekintetében — a háboru okozta kisebb eltolódásokkal — a régi szabályszerűségek mutatkoztak az utolsó évtizedben is e területen; északkelet legnagyobb szaporaságával szemben a minimumot a Dunántul néhány vármegyéje mutatja. A városi népességnek s a vidékinek tényleges szaporodása közt nincs nagy különbség: az előbbi 5.6, az utóbbi 4.6%-os erejű. A városok közül Győr majdnem 13%-os növekvést mutat. Debrecen közel 12%-osat, s Miskolc 10%-ot meghaladót: Budapest nö-

vekvése 5.5%-os csupán, de a környékbéli — lassanként várossá fejlődő — falvak annál inkább erősödtek, úgy hogy az egész Pestmegye e címen 12.8% szaporodást ért el. A megmaradt terület erősebb fejlődése 1869 óta 1910-ig' mindig megnyilatkozott az elszakított területekével szemben; a megcsonkított területen ez idő alatt 51.8%-kal nőtt a népesség, az egész Magyarországon pedig 34.5%-kal. A központnak ez a nagyobb vonzóereje formálta át békésidőkben ideáramló nemzetiségeinket, s tette őket a magyar kultúra részeseivé.

Fontosságban nagyot nőtt a szokásos népszámlálási adatok közül a nemek arányának kiderítése. A megcsonkított területen 1910-ben 27.000-rel több nő volt mint férfi; 1920-ban pedig 238.000-rel; a férfiak száma 2.1, a nőké 7.7%-kal nőtt. Vannak vármegyék, — amelyeknek fia legtöbb véraldozatot hoztak a háboruban — ahol a nők szaporodása tizszer akkora, mint a férfiaké: Somogyban pedig a nők szaporodása mellett a férfiaké közel 3.000-rel megrogyott, Budapesten a nők növekedése 50.000-nél több, a férfiak száma 2300-al csökkent, s a városi népességben másutt is erősödött a nőtöbbség. Ennek a magyarázata azonban nemcsak a helyőrségek mai hiánya, vagy az, hogy a gyári munkások visszatértek a mezőgazdasághoz, (az ily folyamatok lassabban bonyolódhatnak le, mintsem hogy ez már 1920 végen annyira észrevehető lett volna), hanem a háborús iparoknak a nőensége, amely jutalmazó keresetre hívta be a vidék asszonyait, s akiknek visszatérését gyakran a családi kötelem felbomlása, gyakran a továbbra is biztató kereseti viszonyok akadályozták meg. Sajnos, a városba vezető ut sokkal simább, a faluba visszatérés útja sokkal göröngyösebb, s a legtöbben meggondolják, mielőtt erre lépnének.

Tanulságosak a korstatisztika adatai is. A legfiatalabb korosztálynak nálunk elég széles rétege ezuttal megkeskenyült, nem mintha valami ideálisabb kormegoszlás felé közelednénk, hanem mert a legújabb nemzedék a háborús születések elmaradása folytán bizonyos hanyadban kiesett a népességből. A három évnél fiatalabbak aránya 31.7%-kal fogyott, a 3—5 éveseké pedig 41.9%-kal. A többi korcsoportban természetesen mindenütt növekednie kellett a népességnek, még abban is, amely a háború pusztításainak a legjobban ki volt téve, a 20—39 éves csoportban. A 40—59 évesek aránya a legkisebb növekvést mutatja, a 60 éven túliaké a legnagyobbat. Ez utóbbi, minthogy az abszolút számok is növekedtek, az élet tartam azon fokozatos javítására vall, amelyet már az előző évtizedben is lehetett észlelni; a 40—59 évesek csekély szaporodásához azonban baljóslatu magyarázatot is lehet fűzni. Ennek a korcsoportnak a nagyobb része még a háboruban résztvett, fizikuma azonban legkevésbé volt ellenálló. A szokatlan fáradalmak ebben a korban támadják meg leginkább a kevésbé ellenálló szervezeteket. Azt a régen táplált aggodalmakat, hogy a háború idején exponált nemzedék alacsonyabb élettartamu lesz, ez a csekély növekvés mintha igazolná. A halálozási statisztika korcsoportonként és halál-okonként való részletesebb feldolgozása pozitívabb feletet ad majd arra, hogy nem túlozunk-e ebben az aggodalomban. A kormegoszlás

némi eltolódását különben a menekülők tömege is magyarázhatja; ezek alkalmasint nagyobb részben voltak 20—39 évesek, akik hoznattak magukkal 60 éven felüli eltartottaikat is. A 40—59 év közötti megállapodottabb életkorúak valószínűleg csak akkor hagyták el otthonukat, ha erre őket a vegso szükség kényszerítette.

A családi állapot szerint való tagozódás nem mutat nagy kilenéseket; a házasok most is 40%-át teszik a népességnek, csökkent azonban másfél százalékkal 52-re a nőtlének és hajadonok aránya (mert a legifjabb korosztályok képviselője gyöngébb), viszont nőtt az özvegyeké (7%-ra), valamint az elváltaké (a növekvés itt százalékban csak egy tizedet jelent). Számszerint az özvegyek száma 111,724-gyel nőtt, az elváltaké 10.321-gyel; az előbbi növekvés a háborúval magyarázható (különösen sok nő van az özvegyek sorában), az utóbbi a házassági perek szaporodásával.

Korábbi népszámlálásaink büszkesége volt, mikor az anyanyelvben beállott változásokat kimutathatta: most csak fájó emlékek ebrednek föl bennünk, mikor az új beszámolót olvassuk. Nemzetiségi kérdésünk nem lehet, mikor a lakosság 89.6%-a magyar és 96.8% beszél a magyar nyelvet. Hogy mégis tarkabb legyen a kép, a népszámlálási kiadvány szinte aggódalmas pontossággal sorolja föl a nem magyar ajkúakat a legapróbb nemzetiségig is; így beszámol a 6.9%-os németségen s az 1.8%-os tótokon kívül a százalékoknak már csak apró törtjeiben kifejezhető oláhokról, ruthénekről, horvátokról, szerbekről, bunyevácokról, lengyelekről, cigányokról, csehekről, vendekről, oroszokról, olaszokról, bolgárokról, franciákról, angolokról, törökökről. A háború alatt és után való nemzetiségi izgatás eredménye itt-ott meglátszik azon, hogy németeknek vallották magukat oly falvak lakói is, akik egyébként már a magyarosodás biztos útján voltak; de ez elenyésző töredék, a németek aránya az ország megmaradt területén mégis fogyott, ugyszintén a többi nemzetiség is, újabb bizonyosságául annak, hogy az ország közepének egybeolvasztó erejét az elmúlt évtized viharai sem tudták gyöngíteni. A nemzetiségi adatoknak kitűnő ellenpróbája a nyelvismeret följegyzése; a megmaradt területen a magyarul nem tudók aránya 26%-kal. száma több mint 92.000-rel csökkent.

A hitfelekezetek arányában nincs feltűnő változás azokhoz az adatokhoz képest, amelyeket 1910-ről átszámíthattunk. A katolicizmusnak terjeszkedő tendenciája azonban most is észrevehető, a reformátusok és ágostaiak gyengébb szaporodásának mutatkoztak, a zsidóság pedig különösen gyöngének. (Szaporodása 0.4% volt, aránya vissza is esett 6.2%-ról 5.9%-ra.) Ennek a valószínű magyarázata az évtized utolsó éveiben különösen erősödő kikeresztelkedési mozgalom; de az eltolódáshoz hozzájárulhatott az is, hogy a megszállott területekről való menekülők közt aránytalanul kevesebb volt a zsidó.

Nagyon örvendetes, hogy a kultúra fejlődésének nem kedvező viharos évtizedben az irni-olvasni tudók aránya tovább javult: mai területünkön 1910-ben a 6 évnél idősebb népességnek 80.3%-a tudott irni-olvasni, 1920-ban pedig 84.8%-a. Maga a háború valószínűleg sok had-

viselt embert rákényszerített az írás-olvasás megtanulására, viszont a legöregebb analfabéta kor évekből sokan elhaltak: ez magyarázza meg a növekvést, az elemi oktatás intenzitásának csökkenése dacára is. Tíz év múlva valószínűleg kevésbé kedvező képet kapunk, mert akkora a 6 éven felüliek sorába kerül a háborus évek gyér születésű nemzedéke.

A lakóházak számára vonatkozó adatok ebben az első feldolgozásban még nyersebbek, hogy sem további következtetésekre adhatnának alkalmat.

A tudós kommentáló, s a magyar statisztikai hivatal egyaránt igen derék munkát végeztek, mikor a mai idők sok nehézségei közt ilyen hatalmas kötetet alapozták meg ismereteiket Magyarország megcsonkított területének népességi viszonyairól. —*ay.*

Az új vámtarifa kérdéséhez.

Naményi Ernő: A vámtarifatervezetről. Budapest, 1923. 31. 1.

A legutóbbi néhány év a magyar vámpolitikai irodalom terén igen élénk munkásságot mutat fel, tegyük hozzá tudományos szempontból is értékes munkásságot. Míg régebben inkább csak pártpolitikai szempontokból megirt és jelszavak után induló röpiratokban foglalkoztak a vámüggyel és csak elvétve lehetett e kérdésről egy-egy Matlekovits vagy Láng tollából való és kellő tudományos készültséggel kidolgozott magyar könyvet olvasnunk, addig a mai generáció már egyre több értékes munkára hivatkozhatik. E jelenségnek a magyarázata kétségkívül abban keresendő, hogy most, önálló vámterületünk mellett vámpolitikánk irányítása is teljesen a mi kezünkben van és nem merül ki a Bécsben készült vámtarifák egyszerű kommentálásában; az első magyar autonóm vámtarifatervezet készítése az érdekeltségek széleskörű részvételével folyt le, amely érdekeltségek felelősségük tudatában a közgazdasági tudomány minden eszközével igyekeztek magukat felvértezni, sőt a közgazdasági tudomány rajtuk kívülálló művelőinek véleményét is kikérni. A kérdéssel való intenzív foglalkozás több szakemberünket arra készítette, hogy leszűrődött véleményét könyv alakjában is a nagy nyilvánosság elé vigye.

Igy mond véleményt szerzőnk is az új magyar vámtarifa-tervezetről. Munkáján meglátszik, hogy gondos elméleti és gyakorlati kutatások és a kérdés alapos ismeretének az eredménye. Noha álláspontja szerint szabadkereskedő, elég objektív hozzá, hogy a tarifatervezetet abból a két szempontból vegye bírálat alá, hogy annak vámtételei alkalmas fegyverek-e a vámpolitikai küzdelmek megvívásánál, továbbá, hogy az a védelem, amelyet a tervezet a hazai iparnak nyújtani kíván, iparunk *egyetemének* érdekében áll-e? Az első kérdésre iparunk helyzetének adatokkal való ismertetése után azzal felel, hogy cukor-, malom-, keményítő- és gépiparunk a megkisebbedett vámterületen csak úgy tartható fenn, ha részükre a vámpolitika szabadelvű kezelésével újból nagyobb piacot tudunk szerezni. Elismeri, hogy ma, amikor iparát minden nemzet többé-kevésbé magas vámmal védi, lehetetlen volna a védelemtől lemondanunk, de a tervezetbe felvett tételeket e célra tulmagasaknak tartja. Ebből a szempontból konkrétan sorra veszi a tervezet tételeit és bemutatja a védelem kívánt áru értékéhez való arányukat. Igen részletes elméleti megokolással válaszol a második kérdésre is, azzal az eredménnyel, hogy szerinte a 700.000 hazai ipari kereső közül 65%-nak, a kis- és középiparban foglalkoztatottaknak nem áll érdekükben a vámvédelem

fokozása, sőt ami a kézműipart illeti, ott e fokozás következtében határozottan károsodástól fél. Szerző e véleményével ugyan nem érthetnek egyet a magyar ipar vámvédelem útján való fejlesztésének a hívei, de el kell ismerünk, hogy Naményi a maga álláspontját a vámkérdés komoly és alapos ismeretével fejti ki.

Sidó Zoltán.

A Méhely Kálmán pályadíjak.

A Cobden-Szövetség Méhely Kálmán-pályadíj címén háromszáz darab tizkoronás arany jutalmat tűz ki. Ez összegből négy kisebb terjedelmű és két terjedelmi korlátokhoz nem kötött pályamunkát kíván jutalmazni. Egyenként *huszonöt darab tizkoronás arany jutalmat* tűz ki:

1. Egy tizenhat-husz oldal terjedelmű nyomtatott füzetre, mely tudományos alapon, de népszerű előadásban foglalja össze a szabad kereskedelmi mozgalom történetét, törekvéseit, eredményeit és céljait.

2. Egy három-négy iv terjedelmű tanulmányra, mely a gazdaságtörténeti statisztikai anyag tudományos felhasználásával vonja meg a gazdasági liberalizmus korszakának mérlegét Magyarországon.

3. Egy három-négy iv terjedelmű tanulmányra, mely a nagyközönség számára is érdekes formában, de forráskutatások alapján és szigorú tudományos módszerrel foglalja össze Széchenyi István elméleti tételait és gyakorlati tevékenységét a közgazdaságtan és a gazdasági élet területén.

4. Egy három-négy iv terjedelmű tanulmányra, amely a háború után következett válság elemzése alapján értékesíti az elmúlt évek tapasztalati igazságait a közgazdaságtan elméleti szempontjából.

Ezeket a pályamunkákat 1924 május elsejéig kell jelígyés levéllel ellátva a Cobden Szövetség elnökségéhez beküldeni.

Ezenfelül a Cobden Szövetség *két, egyenként száz darab tizkoronás arany pályadíjat* tűz ki, amelyek közül az egyik azt a célt szolgálja, hogy a gazdaságtörténet új eredményeiről és a gazdasági fejlődés egész menetéről egy abszolút értékű tudományos kézikönyv kerüljön a magyar közönség kezébe. A másik ugyanilyen összegű díjat minden korlátozás nélkül kaphatja meg olyan közgazdaságtani, gazdaságtörténeti, szociológiai pályamunka, amely valamilyen jelentékeny problémát dolgoz fel exakt tudományos alapon és olyan eredményekkel, hogy a pályamunka a magyar tudományos irodalom fontos gyarapodását jelenti.

A Cobden Szövetség fentartja magának a jogot arra, hogy a két utóbbi pályázat jutalomnyertes munkáját fordításban is közzétehesse, kiadványai gyanánt. Ez utóbbi pályamunkákat 1924 október elsejéig kell jelígyés levéllel ellátva a Cobden Szövetség elnökségéhez beküldeni, e pályázaton azonban részt lehet venni a teljes munka helyett két-három nagyobb fejezet fedolgozásával is, az egész munka részletes tervének csatolása mellett, de az legalább is 1924 május elsejéig nyújtandó be.

A Méhely Kálmán-pályadíjért pályázó munkák közül a jutalmat nem nyert, de a bírálólat nyomán kiadásra érdemesnek ítélt pályaműveket a Cobden Szövetség megfelelő írói tisztelet díj mellett megveheti. Ugy ezeknek a műveknek, mint a jutalmazottaknak kiadói joga kizárólag a Cobden Szövetséget illeti.

Uj könyvek.

Dr. Buday László: *A statisztika munkaköre*. Kiadja a Magyar Tudományos Akadémia. Alapár 1 K.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás

Magyarország.

1923. évi XXVI. t.-c. a nagy taglétszámú szövetkezetek közgyűléseiről és a szövetkezeti üzletrészek névértékének felemeléséről.

Egyes szövetkezetek szervezeteiben beállott nagymérvű változás előzhatatlanná tette azt az intézkedést, hogy a tizezer tagot meghaladó taglétszámú szövetkezetek közgyűlése a tagok által választott kiküldöttekkel legyen megtartható. Az alapszabályokban részletesen meg kell állapítani a képviselők választásának módját, a megválasztás időtartamát s a képviselő-közgyűlés szervezetét és ügyrendjét. Az alapszabályok e rendelkezései csak akkor hatályosak, ha azokat a cégbiróság jóváhagyja, lényeges tartalmukat a cégjegyzékbe bejegyzi és a Központi Értesítőben közzéteszi. Új a törvény ama rendelkezése is, hogy a szövetkezeti üzletrészek névértékét vagy az arra befizetendő összegeket a közgyűlés, illetve a kiküldöttek közgyűlése, legalább $\frac{3}{4}$ szótöbbséggel, felemelheti. E. D.

1923. évi XXVII. t.-c. a magyar Szent Korona országai egyesített címerének és az ország külön címerének magánosok és magánjellegű testületek, vállalatok és intézetek által való használatáról szóló 1883: XVIII. törvénycikkkel megállapított engedély-díj újabb felemeléséről.

Az engedélyért annak kiadásakor 200.000 korona díjat kell fizetni. Ezt az összeget a jövőben a minisztérium a pénzürtékben beálló változásoknak megfelelően rendelettel felemelheti vagy leszállíthatja. A jótékonycélú s más közérdekű egyesületek és intézetek díját a kormány elengedheti vagy mérsékelheti. E. D.

1923. évi XXVII. t.-c. a trianoni békeszerződés egyes gazdasági rendelkezéseivel kapcsolatos belső elszámolásról.

A törvény rendelkezései abban az esetben nyernek alkalmazást, ha az elszámolandó jogviszony egyfelől magyar állampolgár, másfelől oly Szövetséges és Társult Hatalom vagy ennek állampolgára közt áll fenn, amely állam a trianoni békeszerződés értelmében megfelelő bejelentést tett Magyarországgal szemben.

A magyar állampolgárnak idegen pénznemekre szóló tartozását (ideértendők az aranyra és ezüstre szóló tartozások is, nem számítandók azonban ide az Osztrák-Magyar monarchiával a világháború alatt szövetségben volt állam pénznemére szóló tartozások) rendszerint tíz egyenlő félévi részletben kell a m. kir. Felülvizsgáló és Kiegyenlítő Hivatalnál megfizetni. Múltánylást érdemlő esetekben hosszabb részletfizetési határidőket lehet engedélyezni vagy egyes részletek megfizetésére halasztást lehet adni. Ha a magyar adós joghatályos egyezséget kötött vagy szándékozik kötni, állami támogatásban is részesíthető (kölcson, esetleg vissza nem térítendő segítség.)

Az eredetileg koronaértékre szóló, a trianoni szerződés értelmében a Szövetséges és Társult Hatalom pénznemére átszámítandó tartozás „koronatartozás”

átszámításából eredő többletet szintén tiz, féléves részletben kell megfizetni. Kedvezmények itt is vannak; pl. az adós gazdasági létét fenyegető teljesítés esetében az átszámításból eredő többlet 20%-át, kivételesen magasabb hányadát is, az államkincstár átveheti.

Az idegen pénznemre szóló követeléseket a magyar hitelezővel szemben abban a pénznemben s abban az összegben kell elszámolni, amelyben azokat a m. kir. Felülvizsgáló Hivatal elszámolta. Idegen pénznemre szóló igény az is, amelyet az államkincstár ellen azon az alapon támasztanak, hogy valamely szembenálló Hatalom az igénylő valamely javát, jogát vagy érdekét zár alá vette s felszámolta és ennek ellenértékét a magyar Hivatal javára írta. Az elszámolt összeget a Hivatal rendszerint állami kötelezvényekben folyósítja, melyek bemutatásra szólnak, 3½%-al kamatoznak s legfeljebb 20 év alatt sorsolás útján törlesztendőek.

A magyar állampolgárok koronakövetelése az érdekelt Szövetséges és Társult Hatalom pénznemére számítandó át s névértékben, hazai országos pénznemben kell a magyar hitelező részére kifizetni.

Az a követelés, amelyet a m. kir. Felülvizsgáló és Kiegyenlítő Hivatal valamely szembenálló Hivatal javára írt, a követelést biztosító zálogjogokkal együtt a m. kir. államkincstárra száll át.

A m. kir. államkincstárt a jelen törvény alapján megillető követelés tiz év alatt évül el, a kincstár elleni igények pedig öt év alatt.

A pénzügyminiszter az egyes Szövetséges és Társult Hatalmakkal szemben fennálló viszonylatokban olv. határidőket tűzhet ki, amelyekben belül a magyar hitelezők kötelesek igényeiket a m. kir. Felülvizsgáló és Kiegyenlítő Hivatalnál bejelenteni. A bejelentés szándékos vagy gondatlan elmulasztása esetén a pénzügyminiszter esetről-esetre kimondhatja, hogy a követelés vagy igény megterítés nélkül az államkincstárra száll át.

A törvény alkalmazása körében felmerülő ügyekben, hacsak a törvény vagy egyéb jogszabály másként nem intézkedik, a m. kir. Felülvizsgáló és kiegyenlítő hivatal jár el. Mérlegeléstől függő kérdések a mellette szervezett Döntőbizottsághoz tartoznak.

E. D.

1923. évi XXIX. t.-c. az Országos Közlekedési Bizottságról.

A törvény azt célozza, hogy az 1907. évi XXXVI. t.-c. alapján létesült Országos Közlekedési Tanácsot egy új szervvel pótolja. A Közlekedési Tanács ugyanis azt a célt, amelyért létesített, hogy t. i. a kereskedelemügyi minisztert egyes szakkérdésekben tanácsával ellássa, tájékoztassa, esetleg véleményét nyilvánítsa, tagjainak túlnagy száma miatt nem érhetette el.

Tekintettel arra, hogy a jövőben súlyos és változó viszonyok között a miniszternek fokozott mértékben lesz szüksége, hogy egy céljának megfelelőbb szervet meghallgasson, indokolttá vált egy másik szerv felállítása, mely kisebb taglétszáma s célszerűbb összeállítása által feladatának megoldására alkalmasabb.

Elnöke a kereskedelemügyi miniszter, alelnöke a kijelölt kereskedelemügyi államtitkár vagy a minisztérium valamely főtisztviselője. A Bizottság tagjainak száma 30, akiket három évre a kereskedelemügyi miniszter nevez ki, még pedig egy-egy tagot a belügyi, a pénzügyi, a földművelésügyi, az igazságügyi, a honvédelmi és a közlekedési miniszterek kijelölése alapján, a többi 24 tagot a gazdasági életben résztvevők sorából. Az ülésekre a Bizottság körén kívül álló szakértő is meghívható.

E. D.

1923. évi XXX. t.-c. a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk egyes rendelkezéseinek ideiglenes módosításáról.

Bár az 1890. I. t.-c. helyett egy egészen új törvénytervezet előkészítés alatt áll, az említett törvény egyes szakaszainak módosítása nem volt tovább odázható.

Sürgős volt az 1890-es törvényben felállított azt a korlátozást megszüntetni, mely szerint a közigazgatási bizottságoknak és a törvényhatóságok első tisztviselőinek közuti, építési és szállítási munkákra csak 30.000 frt., illetve 1000 frt erejéig volt engedélyezési hatásköre. A pénz jelenlegi értéke mellett ez a szük értékhatár állandó fennakadást okozott. A törvény ezért megengedi, hogy az értékhatárok rendeleti uton időről-időre módosíthatók legyenek. Hasonló okból megszünteti a törvény a vámszedési jogok engedélyezésénél a közigazgatási bizottságnak biztosított véleményező hatáskört, mert e hatáskörnek a mai viszonyok közt szöszerint való alkalmazása az eljárást annyira elnyújtja, hogy mire a vámdíjtételek engedélyezhetők lennének, azok az értékviszonyok időközi gyors változása folytán már nem megfelelők. Felhatalmazza végül a törvény a kereskedelemügyi minisztert, hogy a községi (vicinális) közutak ügyeinek ellátását, minthogy a közutak törvényhatósági kezelésbe vétettek, az 1890:I. törvénycikk rendelkezéseitől eltérően. rendelettel ideiglenesen szabályozhassa.

E. D.

1923. évi XXXI. t.-c. az Osztrák Köztársasággal Budapesten 1923. évi április hó 10-én kötött választott bírósági megállapodás becikkelyezéséről.

A háboru után az a kívánság, hogy az államok közti vitás ügyek eldöntése minél több esetben választott bíróságokra bizassék, fokozottabb mértékben nyilvánult meg. Választott birói egyezményeket egyébként már a volt osztrák-magyar monarchia is kötött. A törvényben a szerződő felek kötelezik magukat, hogy a köztük felmerülő vitás kérdéseket a jövőben lehetőleg barátságos megegyezéssel intézik el. Az ily módon meg nem oldható kérdést e célra választott egy vagy több választott bíró elé kell terjeszteni.

E. D.

1923. évi XXXII. t.-c. az 1923/24. költségvetési év első hat hónapjában viselendő közterhekről és fedezendő állami kiadásokról.

A szorosan vett indemnitáson kívül a törvény több fontos intézkedést tartalmaz, melyek közül kiemeljük a következőket.

Felhatalmaztatott a pénzügyminiszter, hogy egyes bevételi forrásoknak eddig törvényben megállapított, de a pénzérték változásai folytán már meg nem felelő mérvét ezentul a mindenkori viszonyoknak megfelelően, rendelet útján állapíthassa meg.

Módosítja a törvény a vagyonátruházási illetékről szóló 1920:XXXIV. t.-c.-et. Így kimondja, hogy az illetékkiszabás alapjául a hagyatéknak az illetékkiszabás végett történt bejelentése idején meglévő forgalmi értéke szolgál. Eddig ugyanis a feleknek módjukban volt a fizetés elhuzásával az illetéket, esetleg évek előtti érték alapján, időközben leromlott koronával megfizetni. Visszterhes átruházásnál, az átruházási illetéket a jogügylet bejelentésére kitűzött határidőn belül kell készpénzben befizetni. Az illetékekkel egyenlő összeg s az esetleges bírságok akkor is fizetendők, ha az ingatlan továbbruházása miatt az előző átruházásról okiratot nem állítottak ki.

A törvény 9. szakasza a kincstári haszonrészesedést az épületek után fizetett bér, illetve a haszonérték 25%-ában állapítja meg. A bérelt épület (épület-rész) után járó haszonrészesedést minden esetben a bérlő tartozik viselni.

A vagyonváltságról szóló 1921:XV. t.-c. módosításaképen a törvény a váltásgrészvények értékesítése esetére a részvénytársaságok számára biztosított elővételi jog gyakorlásának 30 napos határidejét a tőzsdén jegyzett részvényekre vonatkozólag 3 napra szállítja le. Ha valamely részvénytársaság, amely vagyonváltságát váltásgrészvények útján rőtta le. alaptőkéjét felemeli, köteles ezt a pénzügyminisztériumnak írásban bejelenteni. Ha pedig az új részvényeket kibocsátó részvénytársaság új részvényeket nem ad a régi részvényeseknek, hanem másoknak is átenged, az államkincstárt ezekre a részvényekre is, megfelelő arányban, elővételi jog illeti.

A törvény feljogosítja a kereskedelemügyi minisztert, hogy az igazságügyi miniszterrel egyetértőleg a védjegy törlését, valamint a védjegyre vonatkozó tulajdoni és kizárólagos használati jog iránti vitás ügyek elintézését eljárási díj fizetéséhez kösse.

Tervezi a törvény a postatakarékpénztár értékpapírüzletágának rendeleti uton való szabályozását is.

Tartalmazza a törvény azokat az utasításokat és felhatalmazásokat, amelyek az állami (vármegyei, államvasuti) alkalmazottak bonyolult illetményrendszerének egyszerűsítésére vonatkoznak. Az eddig többféle címen kapott készpénzilletményeknek — a lakáspénz és családi pótlék kivételével — egységesítése a számfejtőhivatalok nagy tehermentesítését jelenti s az alkalmazottak régi panaszaát orvosolja. Kiterjesztő rendelkezés szól a világháboruban résztvevő alkalmazottak hadipótlékáról s rendezi a törvény a tisztviselő-lakbér, a természetbeni ellátás és a nyugdíjilletmények ügyét is.

Végül felhatalmazást ad a törvény a kormánynak, hogy a büntetőjogi értékhatárokat valamint a pénzbüntetéseknek és bírságoknak a fennálló jogszabályokban megállapított összegét felemelhesse vagy leszállíthassa. E. D.

A XXXIII. t.-c. az egyes pénzügyi természetű rendelkezésekről több, szorosan össze nem függő, de sürgős rendezést igénylő pénzügyi természetű kérdést szabályoz.

Legfontosabb az a rendelkezés, amellyel az 1922. és 1923. évi jövedelem- és vagyonadó új kivétel mellőzésével az 1921. évi alapján állapítja meg. Eszerint, tekintetbe véve a koronaárfolyam esését, a belföldi áremelkedést, ezzel kapcsolatban egyrészt a magánjövedelmek valószínű növekedését, másrészt az állami kiadások fokozódását, az 1922. és 1923. évekre az 1921. évinek 5-szöröse, illetve 20-szorosra fizetendő jövedelmi- és vagyonadó gyanánt. (A pénzügyminiszter ezen a címen 5 milliárdra becsülve az 1921. évi jövedelem- és vagyonadók eredményét 20, illetve 80 milliárd K bevételre számít). Kivételeket statuál a törvény azokra az esetekre, amelyeknél a jövedelemforrások nem szolgáltattak ily mértékű jövedelemnövekedést, vagyis a ház- és szőlőbirtokoknál s kimondja, hogy az esetben, ha az adózó összes jövedelmének több, mint 90%-a ház, illetve szőlőbirtokból származott, a szorzószám 1, s csak abban az esetben, ha a két jövedelmi forrás nem hajtotta volna az összes jövedelem 20%-át, marad változatlanul a szorzószám 5. ill. 20. Az így megadott alsó és felsőhatár között a pénzügyminiszter rendeletileg állapítja meg a szorzószámokat.

Az adózók érdekeinek védelmére helyet ad a törvény az 1921. évi adónak az 1922. és 1923. évekre kiterjedő hatállyal való felülvizsgálásának. Ha pedig a jövedelem, ill. a vagyon időközben változást szenvedett volna, az adózó helyesbítést kérelmezhet. Rosszhiszemű, csak a fizetés teljesítésének elhalasztását célzó kérelmek megakadályozása végett ily esetekben is be kell azonban fizetni az esedékes adóknak legalább 60%-át. Kedvezményt biztosít azoknak, akik az 1922. és 1923. június végéig bizonyos összegű adót befizettek. Megengedi, hogy ezeket az adókat a saját jegyzésből származó, nostrifikált hadikölcsönkötvényekkel és pénztárjegyekkel is fizethessék.

Az 1922. évre és 1923. első három negyedére esedékes adókat 1923. október végéig, az 1923. utolsó negyedére esedékeseket pedig 1923. végéig kell befizetni. Késedelmes fizetés esetén a törvényes kamatlábbal egyenlő eddigi késedelmi kamat a mai viszonyok közt semmi anyagi hátránnyal nem sújtaná a késedelmezőt, ezért a törvény a buzaértékekben esedékes, tehát valorizált köztartozások kivételével, adópótlékot állapít meg. Ezen a címen havonként a hátralékos összeg 10%-át kell fizetni. Az adópótlékot leszállítani vagy elengedni nem lehet. Kimondja még a törvény, hogy 1924-től kezdve a jövedelem- és vagyonadót új törvény alapján kell ki-

vetni, amelyben az 500 aranykoronánál kisebb jövedelmeket és vagyonokat ezektől az adóktól menteseknek kell nyilvánítani.

Azután intézkedik a törvény az állami *borital- és huszfogyasztási adók* megszüntetéséről. Ezeket az adókat a városoknak (községeknek) engedi át, egyszersmind felhatalmazva őket sör- és szeszfogyasztási adópótlék szedésére. A vármegyék és községek az 1923. évre is vehetnek ki pótagókat, de ezek alapja csak az 1922. évi összeg lehet. A városi díjat, illetékek mértékét a törvényhatósági bizottság utólagos jóváhagyása mellett a városi tanács időről-időre megállapíthatja.

A *bortermelési adót* a bortermelés válsága következtében 1923. szeptember 1-től kezdve ideiglenesen fölfüggeszti.

Hogy az *Országos Központi Hitelszövetkezet* a mezőgazdasági hiteligenyek kielégítésében tevékenyebben közreműködhessek s e célból körzeti szövetkezeteket létesíthessen, felhatalmazza a törvény a pénzügyminisztert további alapítványi üzletrészek átvételére. A „*Hangya*” termelő értékesítő és fogyasztási szövetkezettel szemben hasonló felhatalmazást kap a pénzügyminiszter, aki e szövetkezet igazgatóságába egy tagot delegál.

Megállapítja az 1923/24. és 1924/25. költségvetési évre a *mezőgazdasági kamarai illetéket* a földadó fél, illetve a haszonbérlet után fizetendő általános kereseti adó alapjául megállapított jövedelem egytized százalékában.

Felhatalmazza a földművelésügyi minisztert, hogy a *vízitársulatok* évi költség- és kölcsönjárulékaiknak buzaértékben való kivetését megengedhesse.

Felhatalmazza a minisztériumot az 1923/24. költségvetési évre, hogy a *gabona-neműek s egyéb élelmezési cikkek* iparszerű feldolgozásával, tárolásával és forgalomba hozatalával foglalkozó üzemek birtokosait készletük bejelentésére kötelezhesse, a bejelentés helyességéről meggyőződést szerezhessen, s a lakosság ellátása érdekében ezeknek az üzemeknek a helyiségeit használatra átvehesse.

Felhatalmazza végül a földművelésügyi minisztert, hogy az *erdők és kopárterületek állami kezeléséért* fizetendő évi általánosösszeget — az eddigi 5—5 év helyett — évtől-évre rendeletileg megállapítsa.

P. L.

Közlekedés.

A világ tengeri kábelhálózata. (W. St.)

A tengeralatti táviró és a világkereskedelem fejlődése szerves összefüggésben vannak egymással. Minden állam, elsősorban pedig minden tengeri és gyarmati hatalom vizalatti kábelhálózatának kiépítését és tökéletesítését a kereskedelmi érdekek irányítják.

Az első tengeralatti kábel Dover és Calais között 1851-ben adatott át a forgalomnak. A tengeralatti táviró nagy haladását következő számadatok igazolják:

A világ tengeri kábelhálózatának fejlődése:

Év	1000 km.-ekben	Év	1000 km.-ekben
1860	2'4	1908	464'9
1870	24'0	1916	466'0
1880	78'0	1911	499'6
1890	211'0	1918	519'3
1900	320'0	1922	590'2
1903	412'0		

A tengeralatti táviróhálózat még a háború alatt is, de különösen a háború utáni években erősen fejlődött, úgy hogy a világ 1922. évi 3566 kábelének összehossza már 590.183 km. volt, ez a hossz már 14'7-szerese a földövnök.

1913 óta a kábelek száma nagyobb arányban növekedett, mint a huzal-

A budapesti tőzsdén jegyzett néhány fontosabb

Értékp. neve	június 15—július 15				július 15—augusztus 15				augusztus 15—	
	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam
M. Hitel	VI. 18	73.750	VII. 12	214.000	VII. 19	272.500	VIII. 13	590.000	VIII. 17	655.000
Ganz-D.	VI. 15	3.475.000	VII. 12	7.400.000	VII. 17	7.000.000	VIII. 13	22.500.000	VIII. 21	21.500.000
Ganz v.	VI. 18	395.000	VII. 12	860.000	VII. 19	760.000	VIII. 13	2.225.000	VIII. 23	2.025.000
Salgó	VI. 15	144.500	VII. 12	327.000	VII. 19	320.000	VIII. 13	730.000	VIII. 21	670.000
Köszén	VI. 15	536.000	VII. 12	1.042.500	VII. 17	1.047.500	VIII. 13	2.875.000	IX. 6	2.450.000
Rima	VI. 15	39.500	VII. 12	88.750	VII. 17	81.500	VIII. 13	250.000	IX. 6	167.500
Cukor	VI. 18	607.500	VII. 12	1.280.000	VII. 17	1.325.000	VIII. 13	4.050.000	VIII. 23	3.237.500

A főbb külföldi fizetőeszközök árfolyamválto-

Piac	június 15—július 15				július 15—augusztus 15				augusztus 15—	
	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam
Wien	VI. 16	10.60	VII. 7	12.70	VII. 16	12.55	VIII. 14	27½	VIII. 16	27½
Berlin	VII. 11	4.80	VI. 25	7.70	VII. 14	0.7	VII. 16	5.30	IX. 15	0.03
Prag	VI. 15	206½	VII. 7	268.—	VII. 26	261½	VIII. 28	600.—	VIII. 16	580.—
Belgrád	VI. 15	76¾	VI. 23	96.—	VII. 18	92.—	VII. 28	210½	VIII. 25	199.—
Bukar.	VI. 19	37¾	VII. 14	46½	VII. 16	46.—	VII. 28	104½	VIII. 17	78½
Varsó	VI. 19	5.70	VI. 15	9½	VII. 23	7.40	VII. 28	11.30	IX. 13	782½
Milano	VI. 15	320.—	VI. 23	382.—	VII. 18	373.—	VII. 31	878.—	IX. 1	827½
Páris	VI. 15	438.—	VI. 22	522.—	VII. 18	505.—	VII. 28	1185.—	VIII. 16	1058.—
Zürich	VI. 15	1.232½	VII. 14	1.510.—	VII. 16	1.510.—	VII. 28	3585.—	VIII. 16	3500.—
London	VI. 15	31.600.—	VII. 9	40.190.—	VII. 18	39.490.—	VII. 28	91.885.—	VIII. 28	88.200.—
New-Y.	VI. 15	6.862.—	VII. 7	8.785.—	VII. 18	8.616.—	VII. 31	20.055.—	VIII. 15	19.400.—

A főbb külföldi fizetőeszközök

Piac	június 15—július 15				július 15—augusztus 15				augusztus 15—	
	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam	legmagasabb Időpont	árfolyam	legalacsonyabb Időpont	árfolyam
Wien	V. 15	78½	VII. 9	83½	VIII. 9	77.—	VII. 16	80¾	VIII. 20	771/8
Berlin	VII. 9	0.00.21	VI. 15	0.00.53	VIII. 15	0.00.95	VII. 16	0.000.25	IX. 15	0.0046
Prag	VI. 15	16.65	VII. 9	17.80	VIII. 2	16.—	VII. 16	17.15	VIII. 15	16.15
Belgrád	VII. 7	6.05	VI. 21	6.40	VII. 31	5.80	VII. 16	6.20	VIII. 21	5.75
Bukar.	VI. 20	2.70	VII. 14	3.—	VIII. 15	2.45	VII. 18	2.95	IX. 14	2.55
Varsó	VII. 11	0.00.4	VI. 15	0.00.7	VIII. 4	0.00.23	VII. 16	0.00.5	IX. 14	00.02
Milano	VII. 13	24.60	VII. 8	25.80	VIII. 10	23.35	VII. 16	24.65	IX. 1	23.45
Páris	VII. 3	32.87½	VI. 15	35.35	VIII. 13	30.35	VII. 14	34.02½	VIII. 16	30.25
Bpest	VII. 2	0.06¾	VI. 15	0.07	VIII. 1	0.03	VII. 16	0.065	IX. 1	0.03
London	VI. 16	25.68	VII. 7	26.53	VIII. 9	25.—	VII. 16	26.40	IX. 5	25.09
New-Y.	VI. 18	556.½	VII. 7	587.½	VIII. 9	547½	VII. 16	573.—	VIII. 16	551.50

értékpapir árfolyamváltózása.

szeptember 15		szeptember 15—október 15		október 15—november 15					
legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb				
Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam				
VIII. 30	955.000	X. 15	668.500	IX. 27	870.000	XI. 7	562.000	X. 22	718.000
IX. 14	41.000.000	X. 15	5.350.000*	IX. 24	46.375.000	XI. 7	4.050.000	XI. 14	5.675.000
IX. 14	4.200.000	X. 12	1.725.000	IX. 17	4.000.000	XI. 7	1.325.000	XI. 14	2.075.000
VIII. 28	785.000	X. 15	544.000	IX. 24	750.000	XI. 7	468.500	XI. 14	577.000
VIII. 28	3.150.000	X. 15	2.600.000	IX. 24	3.400.000	XI. 7	1.940.000	XI. 14	2.700.000
VIII. 28	200.000	X. 15	107.000	IX. 24	190.000	XI. 7	83.000	XI. 14	111.000
IX. 14	4.250.000	X. 15	3.312.500	IX. 24	4.462.500	XI. 7	2.515.000	XI. 14	3.425.000

*) A tőkeemelés után.

zásai a magyar Devizaközpont jegyzése alapján

szeptember 15		szeptember 15—október 15		október 15—november 15					
legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb				
Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam				
IX. 15	28.60	IX. 29	28.50	IX. 19	28.80	X. 16	28.40	XI. 15	28.95
VIII. 16	0.7	X. 13	0.000.4	IX. 15	0.003	—	—	X. 15	0.000.5
IX. 15	698.—	X. 6	598.—	IX. 18	618.—	XI. 15	592½	X. 15	600.—
IX. 15	217.—	IX. 17	214.—	IX. 26	235.—	X. 27	232.—	X. 22	245.—
IX. 15	89½	IX. 15	98½	X. 15	100½	X. 15	100½	XI. 15	114½
IX. 15	910.—	X. 15	3.82½	IX. 12	8.12½	XI. 15	1—1.30	X. 2	3.82½
IX. 15	889½	IX. 15	889½	IX. 25	917½	X. 18	907½	XI. 2	917½
IX. 15	1163.—	IX. 15	1163.—	IX. 26	1243.—	XI. 15	1153.—	X. 15	1213.—
IX. 15	3550.—	IX. 15	3550.—	X. 15	3550.—	X. 15	3550.—	XI. 15	3550.—
IX. 15	90.300.—	X. 15	90.000.—	IX. 18	90.700.—	XI. 15	89.700.—	XI. 15	20.600.—
IX. 15	19.950.—	X. 15	19.800.—	IX. 18	20.050.—	X. 15	19.800.—	X. 15	1590.200

árfolyamváltózásai a zürichi piacon.

szeptember 15		szeptember 15—október 15		október 15—november 15					
legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb	legmagasabb	legalacsonyabb				
Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam	Időpont	árfolyam				
IX. 2	78½	X. 2	78½	IX. 18	80.—	X. 16	78½	XI. 15	80¼
VIII. 15	0.000.0195	IX. 15	0.000005	—	—	—	—	—	—
IX. 15	16.92½	X. 6	16.50	IX. 19	16.98	XI. 2	16.42½	X. 16	16.65
IX. 15	6.10	IX. 17	6.05	IX. 27	6.60	XI. 7	6.49	X. 23	6.87½
VIII. 15	—	IX. 18	2.52½	IX. 30	2.69½	X. 15	0.00.03	XI. 15	3.—
VIII. 15	0.00.27	X. 16	0.000.15	IX. 15	0.00.21	XI. 15	2.60	X. 15	0.00.06
IX. 15	24.95	IX. 15	24.80	IX. 25	25.80	XI. 15	24.50	X. 15	25.40
IX. 15	33.95	X. 4	32.45	IX. 26	34.60	XI. 15	30.05	X. 15	34.25
VIII. 21	0.03¼	IX. 26	0.0297½	IX. 17	0.0310	X. 25	0.03	XI. 15	0.03.75
IX. 14	25.58	X. 15	25.25	IX. 19	25.71½	XI. 15	24.86	X. 19	25.28
IX. 14	564.—	X. 15	577½	IX. 17	665½	XI. 16	557.—	XI. 15	572½

hossz: így az átlagos hosszúság kábelenként az 1913. évi 202'6 km.-ről 1922-ben 165'5 km.-re szállt le. A tengeralatti táviróvonalak legnagyobb része magántársulatok birtokában van; a többi, főleg parti kábelek állami kézben vannak. Az állami kábelek száma és hossza nagyobb mértékben növekedett, mint a magánkábeleké:

	1913		1922		Növekvés %-ban	
	szám	km.-hossz	szám	km.-hossz	szám	km.-hossz
Állami kábelek	2.152	93.415	3.092	141.223	43'7	51'1
Magánkábelek	411	425.861	474	448.960	15'3	5'4
Összesen	2.563	519.346	3.566	590.183	39'1	13'6

Az 1919. évtől kezdve következő fontosabb kábelösszeköttetések létesítettek:

Kiinduló pontja	Végző pont	km. hossz	Üzembehelyezés időpontja
Fayal (Azori szigetek)	Halifax	3.900	1917
Ascension (Délatlanti ocean)	Rio de Janeiro	3.900	1919
Peterhead (Nagybritannia)	Archangel	3.600	1915/17
Aden	Bombay	3.400	1920
Madras	Singapore	3.200	1921
Miami (Florida)	Barbados	3.000	1920/22
Singapore	Hongkong	2.800	1914

A többi új vonal főként rövidebb parti vonal Délamerika partjain, valamint a Földközi tengeri és a Holland-indiai szigetek közt.

A legtöbb állam építő tevékenysége 1913 óta mozgalmas. A százalékos emelkedés a legnagyobb Hollandia adatánál, amely állam indiai hálózatát erősen kifejlesztette, itt a növekvés 114%-os. További nagyobb százalékokat találunk Olaszországnál (93%), Svédországnál (62'8%) és Japánál (59%).

A legfontosabb államok üzemben lévő tengeri kábelhálózata a következőképpen alakult:

Ország	1913.		1922.		Növekvés (=), vagy csökkenés (-) a hossz %-ában
	szám	hossz km-ekben	szám	hossz km-ekben	
Németország	114	43.294	108	3.275	-- 92.5
Nagybritannia ¹⁾	508	261.882	580	272.398	+ 4.0
Egyesült-Államok ²⁾	101	100.096	114	141.282	+ 41.1
Franciaország ³⁾	102	43.677	126	65.030	+ 48.9
Pacific Cable-Board ⁴⁾	7	14.539	7	17.426	+ 19.9
Dánia ⁵⁾	176	17.515	239	16.663	-- 4.9
Japán	180	9.114	214	14.487	+ 59.0
Németalföld ⁶⁾	67	6.177	60	13.230	+114.2
Spanyolország	24	5.803	34	6.613	+ 14.0
Olaszország	59	2.024	97	5.833	+ 92.9
Brit-India	13	3.720	14	4.331	+ 16.4
Norvégia	770	2.598	1294	4.019	+ 54.7
Délamerikai Államok és Mexico	80	2.154	81	1.928	-- 10.5
Ausztrália és Újzéland	71	1.692	76	1.682	-- 0.6
Svédország	106	557	236	907	+ 62.8

¹⁾ Írországgal és Kanadával, ²⁾ Alaskával és a Fülöp-szigetekkel, ³⁾ Indokínával együtt, ⁴⁾ Nagybritannia és Írország, Ausztrália és Újzéland, valamint Kanada közös tulajdonát képező vonalak. ⁵⁾ Farör-szigetekkel és Izlanddal. ⁶⁾ Holland-Indiával együtt.

A kábelhálózat 46.2%-a a legnagyobb tengeri és gyarmati hatalom: Nagy-britannia tulajdona; 272.400 km.-nyi vonalaiból a túlnyomórész 14 magántársulat birtokát képezi. Második helyen az Egyesült-Államokat találjuk 141.282 km.-nyi vonallal (az összes hálózat 23.9%-a). A harmadik helyen Franciaország következik 65.030 km.-rel (11%); ebből 33.430 km. magánvállalatok kezében van. 17.430 km.-es vonalaival a „Pacific Cable-Board“ következik, tehát a Nagybritannia, Ausztrália és Kanada együttes tulajdonát képező vonalak, melyek között találjuk az 1902. évben lefektetett eddig leghosszabb 6.400 km.-es Vancouver—Fanning-szigeti (Csendes óceán) vonalat. — Jelentékenyebb vonalakkal rendelkeznek még Dánia, Japán és Hollandia is.

Németország 1913-ban 114 kábellel és 43.300 km. huzallal (8.1%-a az összes hálózatnak) még a harmadik helyen állott. A versaillesi szerződés értelmében azonban Németország 37.000 km.-nyi vonalat vesztett el, úgy, hogy jelenleg csak 3275 km.-es hálózattal rendelkezik. Ezenkívül Németország még 4446 km.-es magánkezben lévő, de forgalomban nem álló parti hálózattal is rendelkezik.

Th. L.

Indexszámítások.

(W. St.) 1913. = 100: Németországra vonatkozólag 1913 = 1. Lengyelországra 1914. jan. 1 = 1. 1920. 1921 1922.

	dec.	dec.	jan.	febr.	márc.	ápr.	máj.	jun.	jul.	aug.	szep.	okt.	nov.	dec.
Németország ¹⁾ a)	14	35	37	41	54	64	65	70	101	192	287	566	1.151	1.475
Németország b)	21	42	46	54	67	75	80	93	140	291	432	945	1.674	2.054
Egyesült Államok ²⁾ a)	179	140	138	141	142	143	148	150	155	155	153	154	156	156
" b)	179	142	142	146	147	149	158	162	165	165	164	165	164	164
" c)	138	124	124	126	125	127	129	131	131	131	136	145	150	149
" d)	164	135	137	140	138	139	141	144	144	143	145	151	153	154
Anglia ³⁾ a)	264	168	167	165	163	160	160	160	160	156	154	155	157	155
" b)	244	157	156	156	157	159	159	160	158	153	151	153	154	152
" c)	220	162	159	158	160	159	162	163	163	158	156	158	159	158
" d)	251	162	159	156	156	158	158	159	159	156	156	159	161	159
Franciaország	435	326	314	306	307	314	317	325	325	331	329	337	352	362
Belgium	—	369	366	350	347	344	348	356	360	360	364	385	408	—
Olaszország	655	595	577	563	533	527	524	537	558	571	582	601	596	580
Spanyolország	224	183	180	177	176	185	176	177	174	174	173	171	—	—
Svájc	241	177	171	171	163	161	160	161	165	166	165	171	172	175
Hollandia	233	165	161	162	161	161	165	167	162	155	153	156	158	158
Dánia	341	178	177	182	178	177	179	180	180	178	176	180	182	181
Svédország ⁴⁾ a)	299	172	170	166	164	165	164	164	165	163	158	155	154	155
" b)	—	188	180	178	178	176	176	174	174	174	170	169	163	165
Norvégia	377	269	260	253	240	236	231	230	232	227	225	221	221	220
Lengyelország	—	570	592	634	735	751	786	877	1.016	1.358	1.524	2.013	2.756	3.464
Cseh-Szlovákia	—	1.675	1.520	1.552	1.491	1.471	1.471	1.464	1.386	1.155	1.059	1.917	999	1.003
Bulgária	2.392	2.155	2.172	2.272	2.287	2.514	2.695	2.436	2.489	2.526	2.531	2.558	2.564	—
Kanada	214	170	168	169	167	166	167	166	166	164	163	162	164	165
Japán	206	210	206	204	201	198	194	197	201	195	193	191	188	183
Kína (Shanghai)	—	146	149	150	152	148	146	144	144	142	139	143	143	149
Brit-India (Bombay)	192	190	190	186	192	188	189	190	188	186	181	174	176	173
Ausztrália	204	155	154	154	153	155	162	163	164	163	165	166	165	—

¹⁾ a) Stat. Reichsamt, b) Frankfurter Zeitung számításai. ²⁾ a) Board of Labour, b) Fed. Res. B., c) Bradstreet, d) Dun's Rev. számításai. ³⁾ a) Board of Trade, b) Statist. c) Economist, d) Times számításai. ⁴⁾ a) Handestidn., b) Komm. Koll. számításai. (Th. L.)

A szénkérdés Magyarországon.¹⁾

A szénkérdésről kívánok értekezni. A szénkérdésnek csupán néhány részletét fogom érinteni. Távol áll tőlem a gondolat, hogy megkíséreljem egy felolvasás keretében a szénkérdést minden vonatkozásban kimeríteni. E nagyfontosságú témának csak egyes részleteit fogom tárgyalni, azokat, amelyek szerény nézetem szerint a közvéleményt leginkább foglalkoztatják és amelyeknek szakszerű ismertetése — az esetleg fenforgó téves nézetek kiigazítása érdekében is — a fogyasztó és a termelő szempontjából egyaránt kívánatos.

Elsőül veszem a szénforgalom megkötöttségének kérdését, mely téma számtalan ankét és ujságcikk révén a közvéleményt immár mintegy két év óta állandóan foglalkoztatja. A szénforgalom megkötöttségét az 1917. évi január 6-án megjelent 72—1917. M. E. sz. rendelet mondta ki, amely megalakította az Országos Szénbizottságot és feljogosította ezen bizottságot, hogy a szénkészletek zár alá vételével a szén, brikett és kokszt forgalmát szabályozza.

Vizsgáljuk meg, mi tette szükségessé, hogy a háboru harmadik évében a szénforgalom szabályoztassék, a hazai széntermelés felett való rendelkezés a bányák kezéből kivéssék és külön e célra létesített — hatósági jogkörrel felruházott — szervezetnek adassék át.

1914 július 27-én tört ki a szerencsétlen véget ért világháború. A helyzet akkor az volt, hogy a hazai szénbányák termelése rendes, évtizedes fogyasztóik részére rövidebb-hosszabb szerződésekkel le volt kötve. E szerződésekben bennfoglaltatott ugyan a vis-major-klauzula abban az értelemben, hogy vis-major esetén a szerződő szénbányavállalat a szállítási kötelezettség alól mentesül, de ezen joggal a hazai szénbányavállalatok nem élhettek azon egyszerű oknál fogva, mivel az egyenlő elbánás elvéhez kötve lévén, nem gyakorolhatták a visszalépés jogát egyesekkel szemben, hanem egyszerre összes szerződéseiktől kellett volna visszalépniök, tehát olyan vevőik szerződéseit is egyoldaluan meg kellett volna szüntetniök, akiknek kielégítése éppen a háboru okán feltétlenül kívánatos volt. A bányavállalatoknak nem állván más eszköz rendelkezésre, mint ép az imént említett egyenlő elbánás eszköze, a háborus követelmények kielégítésére nem látszott más mód fenforogni, mint az, hogy az államhatalom lépjen közbe és az ő súlyával és tekintélyével védje meg a háború előtt szerződésre lépett, tehát jóhiszeműen szerződött szénbányavállalatokat az egyik vagy másik vásárló részéről esetleg megindítandó perrel szemben — és az állam, illetve egy általa létesítendő és

¹⁾ A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 nov. 6-iki ülésén tartott előadás.

megfelelő hatáskörrel felruházott szerv bizassék meg annak megállapításával, hogy a bányákból kikerülő szén kinek szállittassék el. E jogkör statuálásánál a döntő szempont az volt, vajjon valamely üzemnek szénrel való ellátása a hadviselés érdekei szempontjából indokolt-e vagy sem.

Kétségtelen, hogy az ilykép életrehívott szervnek a magángazdaságba való belenyulása sok üzemre fájdalmas operációt jelentett. Az akkori, mindinkább kiéleződő viszonyok megkövetelték azonban, hogy a magánérdekek figyelmen kívül maradjanak és hogy valami történjék, már csak azért is, mivel csökkenő saját széntermelésünk mellett az ugyanazon monarchiában dolgozó ostrai, nemkülönben a velünk szövetséges németországi bányákból — melyek együttesen fedezték a hazai termeléssel nem fedezhető szén-szükségletet — a biztosított szállítások mindinkább meggyérültek. Az említett bányavidékek ugyanis szintén kénytelenek voltak a háboru követelményeire tekintettel lenni és saját gyáriparukat megelőzően hadiiparukat kielégíteni. A magyar hadiipar azonban ez időben fokozott mérvben volt az ostrai és porosz szénre utalva és habár szövetségeseink az egységes hadviselés érdekében minden lehetőt megtettek arra nézve, hogy Magyarország hiányzó szénmennyisége lehető teljes kielégítést nyerjen, az egyre nagyobb mérveket öltött katonai szállítások folytán a legjobb szándék is a nagy távolság miatt gyakran hajótörést szenvedett. Helyesen és az akkori viszonyoknak megfelelően járt el tehát Tisza István kormánya, midőn az Országos Szénbizottság kreálásával kézbevette a szénrel való ellátás hatósági megszervezését, mert 1916-ban már nap-nap után mindjobban érezhetővé vált, hogy igyekeznünk kell lehetően a magunk lábán állani és a magyar hadiipar szükségletét — amennyire csak lehet — hazai szénrel fedezni.

Azon, egyes üzemekre nézve kétségtelenül fájdalmas intézkedéstől eltekintve, hogy egyik vagy másik telep részére a szénszállítás részben, sőt sok esetben teljesen meg lett szüntetve, meg kell állapítanom, hogy a termelő és fogyasztó érdekeltség bevonásával létesített Országos Szénbizottság a viszonyokhoz mérten a legmesszebbmenő objektivitással járt el és hazai szenet csakis oly üzemeknek juttatott, melyeknek fentartása a háboru szempontjából tényleg kívánatos volt.

Az 1919. évi november 8-án megjelent 4953—1919. M. E. sz. rendelet az eredetileg létesített Országos Szénbizottságot, illetve a termelők és fogyasztók bevonásával működő vegyes bizottságot megszüntette és a korábban ezen bizottságnak biztosított hatáskörét a Szénügyek kormánybiztosára ruházta át. 1922 március 7-én jelent meg azután a 996—1922. M. E. sz. rendelet, amely a Szénügyek Kormánybiztoságának hatáskörébe utalja mindama teendőket, amelyek a szénellátás, illetve a széntermelés biztosítása, fokozása, a szén-behozatal, a szén, brikett és kokszt forgalmának szabályozása, valamint köz-szükségleti célokra való igénybevétele tekintetében szükségesek. Ugyanezen kormányrendelet értelmében az Országos Szénbizottság hatáskörébe utalt tennivalók ideiglenes ellátásával a Szénügyek Kormánybiztososa bizható meg. (Ami már a fenthivatkozott 4593—1919. sz. rendelet alapján meg is történt). Az Országos Szénbizottságnak most már teljesen az államhatalom által kifejlesztett működése nem enged ugyan jogos kritikát abból a szempontból, hogy mindenkor a legindokoltabb szükségletek elégítették-e ki. Minden további nélkül azonban, mint közvetlenül érdekelt félnek, ki kell jelentenem, hogy úgy Vázsonyi Jenő és boldog emlékezetű Rau Gotlob, mint a Szénügyek

Kormánybiztosságának jelenlegi vezetője: Szőnyey Lóránt működésükben mindenkor a legnagyobb objektivitással jártak el. Jogos panasz e tekintetben soha nem merülhetett fel és ha kb. két év óta gyűlések és beadványok, sőt utóbbi időben a nemzetgyűlésen is számos interpelláció követték egymást, amelyek mind a szénforgalom megkötöttségével foglalkoztak, úgy az idegölő munkát végző szénkormánybiztosnak mindenesetre elégtételül szolgálhat az, hogy az Országos Szénbizottság megszüntetésére vonatkozó akciók, beadványok és interpellációk soha személyes éllel nem bírtak és bármily részről is történt ezirányban felszólalás, mindenkor csakis oly érvek sorakoztattak fel, melyek arra utaltak, hogy a szóbanforgó intézmény mint olyan a változott viszonyok folytán és különösen azért, mert hiszen immár ötödik éve annak, hogy a háboru befejeződött, idejét multa és ma termelő és fogyasztó egyaránt a szabadforgalom után vágyódik.

Legyen szabad nekem ehelyütt ezirányu álláspontomat ugyancsak kifejtenem, noha talán szerénytelenség nélkül hivatkozhatom arra, hogy első perctől fogva, midőn lelkiismeretem szerint úgy láttam, hogy a szénforgalom szabaddátételének ideje elérkezett, ezen álláspontot foglaltam el és következetes maradtam mindenkor és mindenütt, valahányszor és valahol ezirányu álláspontomat ki kellett fejtenem.

Mielőtt a háborus évek statisztikájára és az akkori széntermelési viszonyok ismertetésére áttérnék, mindenekelőtt felhivom t. Hallgatóim figyelmét a Magyarország szénfogyasztását, — termelését, — behozatalát és kivitelét feltüntető táblára. Egy pillantás ezen táblára, mely a vonatkozó adatokat 1882-től az elmúlt év végéig tünteti fel, azt mutatja, hogy Nagy-Magyarország szénszükségletét sohasem fedeztük egyedül, annak csakis egy része fedeztetett hazai szénnel, a hiányt mindenkor külföldről voltunk kénytelenek behozni.

Ezen hiány, illetve a külföldről behozott szénmennyiség régebben a szükségletnek kerek 20%-át, később fogyasztóiparunk fejlődésével kerek 30—35%-át tette.

Legyen szabad az idevonatkozó statisztikát kissé részletesebben ismertetni.

A háborut közvetlenül megelőző 1913. évben Magyarország szénfogyasztása 147,179.610 métermázsa volt, mely mennyiségből itthon 102,740.510 métermázsa termeltetett, úgyhogy 48,416.110 métermázsat voltunk kénytelenek részint Ausztriából, részint Németországból, illetve Nagybritanniából behozni, hogy a hazai szükséglet fedezve legyen. Csekély 3,977.010 métermázsat ez évben a szomszédos Ausztriába ki tudtak vinni, nagyjában ugyanannyit, mint amennyit az előző években is oda kivittünk.

1914-ben a katonai behívások folytán Magyarország széntermelése csak 91,746.660 métermázsat tett ki. A katonai behívásokkal kapcsolatban számtalan üzem kénytelen lévén megállni, a fogyasztás ez évben 126,675.270 métermázására csökkent. Behozatalunk ez évben az előzőhöz képest kereken 10 millió métermázásával volt kisebb.

Az 1915. év fogyasztási adatai körülbelül ugyanazt mutatják, mint az 1914. évi adatok.

A hazai termelés körülbelül ugyanannyi maradt, (92,608.710 q) a behozatal is körülbelül változatlan (37,441.960 q), összfogyasztásunk is majdnem ugyanannyit mutat 1915-ben, mint 1914-ben (128,504.730 q).

A minden egyéb iparban megállapítható fásultság 1916-ban a széntermelésnél is mutatkozni kezdett. Akkor, midőn az ágyuk a harcmezőn javában dörögtek és amidőn ilykép szénre fokozott mérvben volt szükségünk, 1916-ban 143,303.270 métermázsára emelkedett fogyasztással, illetve szükséglettel állunk szemben, midőn pedig a hazai széntermelés már csak 90,838.080 métermázsát tett és így 54,100.360 métermázsát kellett behoznunk.

1917-ben a széntermelés további csökkenést mutat. 87,094.800 métermázsás termeléssel szemben szükségletünk 135,598.100 métermázsas volt, úgyhogy 50,470.330 métermázsát kellett behoznunk és már csak kereken 2 millió mázsát tudtunk Ausztriába kivinni.

Jogosnak kellett ily körülmények között minden faktornak elismerni, hogy az egyes gyárak szénellátása körül mutatkozott bajok további konzekvenciái csakis az államhatalom közbelépésével hárihatóak el és így anélkül, hogy a kétoldalú érdekeltek részéről bármily megjegyzés is elhangzott volna, kezdte meg az Országos Szénbizottság működését.

1918-ban széntermelésünk további csökkenést mutat. 79,734.740 métermázsás termeléssel szemben áll ugyancsak 124,113.710 métermázsára csökkent szükséglet.

1919-ben, a kommün szomorú évében, széntermelésünk már csak 39,024.600 métermázsát tesz és ezzel visszacsuszott arra a mennyiségre, melyet a hazai bányák 1893-ban, tehát már 26 évvel korábban is az akkori fejletlen viszonyok között termeltek.

1920-at illetően a trianoni szerződés gyászos eredményeként már csak csonka Magyarország széntermeléséről beszélhetünk. Ez kitett 1920-ban 49,562.900 métermázsát az akkori 47,891.200 métermázsás szükséglettel szemben, úgyhogy ez évben 2,469.400 métermázsas szenet vihettünk ki. Az akkori viszonyokhoz képest feltűnően tekintélyes mennyiség magyarázatául szolgáljon, hogy ez időben a lajtaufalusi bányák még hazánkhoz tartoztak és azok termelése a bányatulajdonos Bécs város villamostepele részére került kiszállításra.

1921-ben 61,996.600 métermázsas szenet termeltünk és 65,624.840 métermázsát fogyasztottunk. Behozatalunk ez évben 6,119.660 métermázsas volt, kivitelünk pedig — legnagyobbbrészt ugyancsak az imént említett Bécs városi villanytelep részére — 1,994.900 métermázsására rugott.

A múlt 1922. évi széntermelés már 71,176.100 métermázsára emelkedett. E mennyiségből 3,056.100 métermázsát vittünk ki, viszont 8,297.290 métermázsát hoztunk be, úgyhogy saját szénfogyasztásunk az elmúlt évben 76,417.290 métermázsát tett.

Mint az előbbieken előadni bátorokodtam, az állandóan javuló hazai széntermelés folytán 1921 és 1922-ben a szükségletnek már csak mintegy 10%-át kellett külföldről behoznunk, a háboru előtti évek 30—35%-os behozatalával szemben.

A folyó évet illetően a helyzet a következő :

Az eddig közzétett hivatalos adatok szerint a hazai bányák augusztus végéig 48,806.140 métermázsas szenet termeltek. Ha szeptember 1-től f. é. december végéig a magyar bányák széntermelését 26½ millió métermázsára becsülöm, ugy ez évben kb. 75·3 millió métermázsas saját termelésű szén fog rendelkezésünkre állani, az összesen előreláthatóan mintegy 80 millió métermázsát tevő szükséglettel szemben. A hiány, melyet ilykép fedeznünk

kell, kb. 5—6 millió métermázsa lesz, mely mennyiségből becslésem szerint szénre kb. $3\frac{1}{2}$ —4, kokszra $1\frac{1}{2}$ —2 millió métermázsa esik.

Kérem ily körülmények között, mennyiben jogosult a szénbányák, valamint a fogyasztó ipar ama kívánsága, hogy a szénforgalom megkötöttsége az egész vonalon szűnjék meg. E kérdésre a teljesen objektív válasz nem lehet más, mint az, hogy a megkötöttség minden vonatkozásban annál is inkább megszüntetendő, mert a hazai széntermelés az ország szénszükségletéhez viszonyítva immár oly kedvező arányt ért el, mint eddig soha és mint amilyennél kedvezőbbet a közeljövőben egyáltalán nem várhatunk.

Mint már ismételten rámutattam, a háborút megelőző években szénfogyasztásunk 20—35%-át hoztuk be állandóan. Ezzel szemben a jelen állapot az, hogy a f. évi fogyasztásnak már csak kb. $5\frac{1}{2}$ %-át vagyunk kénytelenek behozni. És ha ehhez hozzáteszem, hogy a külföldről behozandó mennyiségnek kb. egyharmada kokszra esik, tehát egy oly cikkre, melyet idehaza csak minimális mennyiségben és pedig ugyancsak külföldi szénből termelünk, mert hazai szeneink, sajnos, kokszot nem adnak, a fenmaradó mennyiségnek jórészt pedig oly szénmennyiség teszi, amelyet magas kalóriájánál és egyéb különleges okoknál fogva a hazai ipar sem most, sem a jövőben nélkülözni nem tud, úgy meg kell állapítanom, hogy a hazai széntermelés elérte azt a fokot, melyet tőle egyáltalán várni lehet és amely egyenlő azzal, hogy immár a hazai széntermelés teljes egészében fedezi a hazai szénrel egyáltalán fedezhető szükségletet.

E körülmény tudatában határozta el magát Walkó miniszter ur őexcellenciája arra, hogy f. é. szeptember 15-ével az ipari szénre nézve a szabad forgalmat visszaállítja, majd pedig bizonyos körülmények közbenjötté folytán úgy határozott, hogy ezen feloldást jövő évi március 1-ével lépteti életbe, az u. n. durvaszenekre nézve azonban továbbra is bizonyos korlátozásokat tart fenn. Megelégedéssel kell tudomásul vennünk a miniszter ur ónagyméltósága elhatározásának első részét, de a felsorolt körülmények tudatában nem nyugodhatom bele abba, hogy a megkötöttség a széntermelés bizonyos részére továbbra is fenmaradjon. Ezt semmiféle körülmény nem indokolja, hiszen — hogy csak a közelmulttról beszéljek — hivatkozom az elmúlt nyári idényben tett tapasztalatokra, melyekkel be van bizonyítva, hogy a hazai bányák még a mezőgazdaságnak rövid szállítási terminusokra összeroldó szénszükségletét is — amennyiben ily irányu megrendelések hozzájuk beérkeztek — késedelem nélkül el tudták intézni. Ha ezek után még ma is szénbehozatalról beszélünk, úgy — ismétlem — ez tisztán és kizáróan a már említett speciális célokat szolgáló szénmennyiségeket illeti, amelyek a hazai bányákból a magyar szén minősége folytán, sajnos, nem pótolhatók. A kilátásba vett részleges felszabadítás ilykép nem elégitheti ki az igényeket, már csak azért sem, mert elkerülhetetlennek látszik, hogy bizonyos összekötések be ne következzenek akkor, amikor a hazai termelés egy része lékötve marad és úgy a hatóság, mint maguk a bányavállalatok rendelkezési joga nem az egész termelésre, hanem annak csakis bizonyos részére fog kiterjedni. Nem tudom elképzelni, hogy akár a hatóság, akár a bányák ily korlátozott rendelkezési jog mellett képesek legyenek harmónikusan egymás mellett működni és így azt kell mondanom, hogy a kormány által kilátásba vett intézkedés még mindig nem honorálja teljes egészében az érdekeltek kívánságát. Hinni akarom, hogy Walkó miniszter ur még nem mondta ki

az utolsó szót és hogy a körülmények behatása alatt jövő évi március 1-ével nem a részleges, hanem a teljes felszabadítást fogja kimondani, már csak azért is, mert úgy a múlt, mint a jelen világosan igazolják, hogy a külföldi szénről végkép lemondanunk nem lehet, a jelen pillanatban pedig nemcsak a hazai, hanem a külföldi szén is kielégítő mennyiségekben áll a fogyasztás rendelkezésére és így a megkötöttség minden vonatkozásban idejét multa.

A szénkérdés egy másik vonatkozásban is erősen foglalkoztatja közvéleményünket. Ugy a hivatalos körök, mint egyes érdekeltségek sokat beszélnek napjainkban Magyarország szénkincséről. Az idevonatkozó meggondolások dr. Papp Károlynak 1910-ben megjelent művéből indulnak ki, amelyben dr. Papp Magyarország szénkincsét 1.717,707.418 tonnára becsüli és e mennyiséget három részre osztva

kőszénből	141,273.700 tonnára
jobbminőségű barnaszénből	1.443,280.718 »
és gyengébb minőségű barnaszénből	133,153.000 »

becsüli Nagy-Magyarország szénkincsét. Mennyiségi tekintetben a hazánk megcsonkításával elvesztett szénterületek az említett becslés számadatait kétharmadukkal csökkentik, amennyiben dr. Papp becslésének részletezéséből kivehetően összesen 1.072.555.000 tonna szénkincset veszítettünk el. Maradt volna ezek szerint 645,152.418 tonna, mint csonka Magyarország szénkincse.

Nagy-Magyarország és csonka Magyarország szénkincsének egymáshoz való viszonyát a fenti adatok nagy általánosságban megvilágítják. A 645,152.418 tonnás szénmennyiség csonka Magyarország területén belül is revízióra tart azonban igényt, mert nem lehet figyelmen kívül hagyni ama körülményt, hogy midőn dr. Papp művét megírta, még igen jelentős területek szénkincse ugyszólván teljesen ismeretlen volt, a már akkoriban művelés alatt állott területek jórésze pedig még nem volt annyira kikutatva, hogy az 1910-ben közzétett adatokat mint abszolút helytállókat, a mai időben is elfogadhatóknak tarthatnók. Dr. Papp művének tanulmányozása után meg kell állapítanom ugyanis azt, — hogy egyebet ne említsek — hogy a Mátra és Bükk alján, valamint a borsodi medencében lényegesen kisebb szénvagyonot állapít meg, mint amelyet az azóta eszközölt kutatások alapján ma már ismerünk. Csupán a borsodi medencében tudtommal ma már körülbelül 250 millió tonnával nagyobb szénmennyiséget ismerünk, mint amennyit dr. Papp művében részletez és ugyancsak a Mátra és Bükk alján a gyengébb minőségű, fiatalabb koru barnaszénből legalább 200 millió tonnával nagyobb szénmennyiség várható. Nem kívánok ma teljesen pontos számbeli fejtegetésekbe bocsátkozni tekintettel arra, hogy csonka Magyarország szénkincsének felvétele a kormány intézkedése folytán éppen most van folyamatban és az idevonatkozóan megállapított pontos adatok remélhetően már nemsokára publikálva lesznek. Azt hiszem, nem tévedek, ha a dr. Papp műve szerint csonka Magyarországra visszaszámított 645,152.418 tonna szénkincsel szemben a tényleges szénkincset legalább 1300 millió tonnára becsülöm. Ha már most Magyarország fejlődő iparának mindinkább fokozódó szénszükségletét évi átlagban a folyó évi 80 millió mázsával szemben kereken évi 90 millió mázsára, vagyis 9 millió tonnára teszem, úgy meg kell állapítanom, hogy nem áll az, amit napjainkban ismételt hallhatunk, hogy csonka Magyarország szénkincse 50—60 év múlva

ki fog merülni, hanem az elkerülhetetlen veszteségnek bőséges beszámítása mellett is azt látom, hogy szénszükségletünk legalább 120 évre biztosítva van.

Nem hallgathatom el ehelyütt, hogy szénkincsünk nagy részét barnaszén és ennek is tekintélyesebb részét a gyengébb minőségű szenek teszik. Helyeslem ezek folytán a kormány abbeli törekvését, hogy az ipar a gyengébb minőségű barnaszének fokozottabb mérvben való kihasználására rendezkedjék be. E berendezkedés azonban csak okkal-móddal történhetik és amennyiben ezzel azt a célt szolgáljuk, hogy Magyarország iparát a külföldről való behozataltól függetlenítsük, ezen törekvésnek okvetlenül az összes érdekeltek helyeslésével kell találkoznia. Az eddig e téren elért eredmények nem túl nagyok. Vérmes reményeket a kitűzött cél gyors eléréséhez nem is fűzhetünk, mert nem lehet figyelmen kívül hagynunk ama körülményt, hogy a gyengébb minőségű barnaszének eltüzeléséhez szükséges üzemi átalakítások itt-ott csak nagyobb költséggel fogatosíthatók, melyeket iparunk mostani nehéz helyzetében csak nagy áldozatok árán képes elviselni. Kormányunk e tekintetben is igyekezett az ipar segítségére jönni azáltal, hogy 1922 július havában bizonyos szenekre nézve jelentős fuvardíjkedvezményeket engedélyezett. Anélkül, hogy az objektivitástól csak némiképp is eltérnék, azt kell azonban mondanom, hogy amíg a tett intézkedés a kívánt célt csak igen kis részében tudta elérni, bizonyos érdekeltségeknek egyenesen kárt okozott. A megadott fuvarkedvezmény is eltér a Máv. eddigi évtizedes szokásától és bizonyos szeneket »ligniteknek« elnevezve, azokat a kb. 40%-kal olcsóbb X/d osztályba sorozza, a hazai barnaszénekre nézve egyébként alkalmazni szokott X/c osztály helyett. Bizonyos szeneknek a X/d osztályba való ezen különleges besorozása nem történt a legszerencsésebb módon. Eltekintve attól, hogy a Máv. ezzel az eddig mindenkor gyakorolt egyenlő elbánás elvétől eltért, hibás a tett intézkedés már csak azért is, mert a hazai barnaszének között — speciális viszonyainknál fogva — lehetetlen pontos határt vonni és lehetetlen a barnaszén fogalmán belül, akár kalóriákhoz kötve, akár más érték alapján oly pontos határt vonnunk, hogy ezáltal a drágább osztályban megmaradt szenek sérelmet ne szenvedjenek. A helyzet — mint azt az illetékes köröknek ma már el kell ismerniök — tényleg úgy alakult, hogy ugyanolyan minőségű és illetve ugyanoly kalóriájú szenek különböző vasuti díjtétel mellett szállíttatnak, aszerint, amint azokat az 1922. évi júliusi besorozás ligniteknek nevezi vagy sem. Egyes szeneknek ezen sem geológiai, sem más szempontokkal nem indokolható külön besorozása nemcsak a Máv.-ra, hanem — mint már említeni szerencsém volt — a drágább osztályban megmaradt szeneket termelő bányákra és azok fogyasztóira nézve is sérelmet jelent és így talán nem fogok részrehajlással vádoltatni, ha rámutatok arra a tévedésre, melynek, hogy úgy mondjam, a Máv. áldozatul esett és amely tévedés a f. é. november 1-én életbelépett vasuti tarifák mellett, becslésem szerint a Máv. részére — átlag 150 kilométeres szállítást véve alapul — havonta kb. 250 millió korona, egy évben tehát kb. 3 milliárd korona elmaradt fuvarbevétel jelent. Kérem ezek után, mennyiben jogosult, hogy a Máv. amugy is veszteséges üzletvitele mellett ily nagymérvű áldozatot hozzon akkor, midőn egyrészt a kívánt célt amugy sem éri el, másrészt indokolatlanul hátrányos helyzetbe hoz bizonyos szénbányákat és végezetül az egyenlő elbánás elvétől való eltéréssel megindítja a lavinát és jogcímet ad fuvardíjkedvezmények kérésére, holott önmaga szorult rá leginkább arra, hogy

bevételeit a lehető legnagyobb mérvben fokozza. E megállapításnál semmikép sem vezet — úgy érzem — valamelyes részrehajlás, hanem tisztán az igazság szolgálata, amely azt kívánja, hogy egyenlő mértékkel mérjen a szuverén állam vasutja minden adózó polgára részére és ne történjék meg az, hogy amidőn a jelenleg üzemeltető kb. 80 hazai szénbányavállalati cég közül 4 vagy 5 bányának kedvezményeket nyújt, ugyanakkor a sokkal nagyobb számban levő egyéb bányák helyzetét indokolatlan fuvardíjkedvezmények nyújtása által megnehezítse.

Nem lehet céltudatos, hogy mai felolvasásom keretében politikával foglalkozzam. Ezt nem is fogom tenni, de mindenképp szükségét érzem annak, hogy a bányavállalatok túlzott hasznát illetően bizonyos oldalról a közvéleménybe mesterségesen bevitt tévhitet lehetőleg eloszlassam.

Csak néhány nappal ezelőtt volt alkalmunk politikuskok szájából hallani, hogy »az ország széntermelése egy év alatt 457 milliárd korona hasznót hajt a szénbányáknak, tehát annyit, amennyit az állam egész évi költségvetése kitesz«. Ezen állítást könnyen meg tudom cáfolni. Teszem ezt azért, mert úgy érzem, hogy szolgálatot teszek a köznek akkor, midőn a tényállást a maga valóságában fentartás nélkül feltárom. Itt előre kell bocsátanom, hogy úgy mint a szén elosztása, a szén árának megállapítása is nem a bányák, hanem a hatóság: az Országos Központi Árvizsgáló Bizottság által történik. Ezen körülmény már eleve kizárja azt, hogy — mint ugyancsak napnap után van módunkban hallani — szénkartell létezzék és hogy a szénkartell ténykedésére volna a szén árának emelkedése visszavezethető. Ama körülmény, hogy az Országos Központi Árvizsgáló Bizottság állapítja meg a szén árát, és pedig mindenkor a szén tényleges termelési költségeihez képest, — tehát a szén kalórikus értéke sem mérvadó, hanem csupán annak termelési költsége — ez eleve kizárja ilyen megállapodás létezését, eltekintve attól, hogy egy ilyen intézménynek semminemű praktikus haszna nem volna. Közismert dolog, hogy a szén árának hatósági szerv által történő megállapításánál ugyancsak nem a bányák azok, amelyek megérdemelt hasznuk mérvét egyoldalúan megállapíthatnák, hanem a haszontétel megállapítása a kormány részéről — még pedig igen szűkös mérvben — történik. Azért használom ezen nem éppen enyhe kifejezést, mert elfogulatlanul bírálva a kérdést, azt kell mondanom, hogy nincsen az országban egyetlen ipar sem, amely százalékokban kifejezve oly minimális haszonra dolgoznék, mint a magyar szénbányászat. És ha ennek dacára egyes bányavállalatok papirkoronákban kifejezve képesek is hasznót kimutatni, úgy ez tisztán és kizáróan az illető vállalat technikailag tökéletesebb berendezésének és ama körülménynek tudandó be, hogy a nagyobb forgalom tényleg bizonyos üzemi felesleggel jár, oly csekéllyel azonban, amellyel egyébként egyetlen más ipar sem elégednék meg.

Kétségtelen, hogy a szén ára emelkedett. Kétségtelen az is, hogy a békebeli árakhoz viszonyítva a mai árak lényeges emelkedést mutatnak, de e kérdés elbírálásánál nem szabad elfelejtenünk azt sem, hogy számos cikket, amelyet a bányák elhasználnak, külföldről, idegen valutákért, az aranyparitást lényegesen meghaladó árakon kell behozniok, számos egyéb olyan itthon készült cikk ára pedig, amely ugyancsak a széntermelés nyers anyagát képezi, lényegesen az aranyparitás felett áll. Hogy e tekintetben csak néhány példát soroljak fel, megemlítem, hogy míg például

a benzin ára békében kg.-ként 30 fillér volt, mai ára 3600.— K, vagyis a békebeli ár 12000-szerese,

a bányafa ára békében köbméterenként kb. 18.— K volt, szemben a mai kb. 140.000 K-ás, vagyis 8000-szeres árral,

a vas ára a békebeli kg.-kénti 18 fillérről annak 8000-szeresére, 1470 K-ra emelkedett,

a sodronykötél, amely a háboru előtt kg.-ként 72 fillérbe került, ma 12.700 K-ba kerül, vagyis a békebeli ár 18000-szeresébe. És így tovább.

Mint már előbb is említeni szerencsém volt, a haszontételt a kormány állapítja meg és pedig az u. n. »hozam«-nak engedélyezett összeg $\frac{1}{4}$ részében, kötelezván a bányavállalatokat arra, hogy a hozam címén engedélyezett összeg $\frac{3}{4}$ részét beruházásokra és leírásokra fordítsák, a fennmaradó $\frac{1}{4}$ részből pedig az üzletvezetéssel járó egyéb kiadásokat fedezzék. Számításom szerint az összes hazai bányáknak engedélyezett u. n. »hozam« kerekén 20 millió aranykoronát, ennek $\frac{1}{4}$ része tehát 5 millió aranykoronát, illetve 3700-zal átszámítva, 18·5 milliárd mai papirkoronát tesz ki, tehát csak mintegy $\frac{1}{24}$ részét annak az összegnek, amelyet csak legutóbb is bizonyos körökből a közvéleménybe dobtak bele azért, hogy ezzel a bányák becsületes törekvését elhomályosítsák és őket tegyék felelőssé a szénárak emelkedéséért, amiért pedig felelősek nem lehetnek.

És kérdem továbbá minden elfogulatlan bírálótól, indokolatlannak nevezhető-e ezen mai papirkoronákban számított bruttó haszon annál az iparnál, amely jelenlegi termelésénél kb. 50.000 munkást foglalkoztat és egy évre számítva — becslésem szerint — mai papirkoronákban — az ingyen juttatott lakást, fűtést és világítást nem számítva — évente kb. 300 milliárd mai papirkoronát fizet munkabér címén és amely ipar termelésének számlaértéke a mai árakat alapul véve kb. évi 730 milliárd papirkoronát tesz ki, úgyhogy a számlázott értéknek 2·6%-át keresik bruttó kamathozadékként a befektetett sok százmillió aranykorona tőke után vállalkozói haszon és egyéb olyan kiadások címén, amelyek a hozadékból fedezendőek.

Hozzáteszem itt, hogy ezen némiképp kedvezőbb állapot is csak ez év március 1. óta áll fenn. Ezen időpontig még az említettnél is lényegesen kisebb haszontétel volt engedélyezve, oly csekélység, hogy az, a bányászattal járó súlyos kockázathoz viszonyítva, egyáltalán alig állott valamelyes arányban.

A szén áráról beszélve, ki kell röviden térnem egy oly árképző tényezőre, mely a mai viszonyok között elég súlyosan esik a latba. Ismeretes, hogy Magyarországon a föld alatt található szén kitermelése a földtulajdonos engedélyéhez van kötve, ami annyit jelent, hogy csak a földtulajdonossal előzetesen létrehozott megállapodás után lehet szén után kutatni, szén bányászni. Ezen megállapodások a háboruelőtti időkben rendszerint akként jöttek létre, hogy a földtulajdonos a külszin alatt levő szén kiaknázásának jogát vagy egy közösen megállapított összegért örökáron adta el, vagy terragiumot kötött ki magának a kitermelt szén minden métermázsája után. A terragium rendszerint 2—4 fillért tett métermázsánként. Jött a háboru és ennek kapcsán pénzünk elértéktelenedése, aminek folytán az eredetileg kikötött 2—4 filléres terragium már nem elégítette ki a földtulajdonos igényeit. Ezen körülmény arra indította a kormányt, hogy miként a földbérleteknél a haszonbért, úgy a szén után fizetendő terragium nagyságát is rendeletileg szabályozza, mivel ily kormányintézkedés hiányában bizonyára a perek egész

halmazával kellett volna az illetékes bíróságoknak foglalkozniok. Az 1921 február 1-én 760/1921. M. E. szám alatt megjelent kormányrendelet — az 1918 június 14-iki szász bányatörvény 35. §-ának mintájára — akként szabályozta a terragium kérdését, hogy kimondta, miszerint »a földtulajdonost ellenszolgáltatásként 1921 január 1. napjától kezdődően a kitermelt vagy az értékesített szénmennyiség árának $1\frac{1}{2}\%$ -a illeti meg, amennyiben a felek szerződési megállapodása szerint ellenszolgáltatásként csak ennél kisebb összeg járna«.

Ezen kormányrendeletből kifolyóan az Árvizsgáló-Bizottság meghallgatásával a kereskedelemügyi és a pénzügyminiszter negyedévenként megállapítja a hazai szenek országos átlagárát és amennyiben a szénjogot a bányavállalat nem örökáron vette volna meg, az ekként közzétett országos szén-átlagár $1\frac{1}{2}\%$ -a fizetendő a földtulajdonosnak terragium címén. Megjegyzendőnek tartom, hogy a kormányrendelet megjelenését közvetlenül megelőző és azóta lefolyt időben is számos szénjogbérleti szerződés csakis úgy jöhetett létre, hogy a bányavállalkozó $1\frac{1}{2}\%$ -nál magasabb terragium fizetésére kötelezte magát.

A törvényes $1\frac{1}{2}\%$ -os terragium a folyó év első negyedében barnaszén után 975 koronás átlagár alapján métermázsánként 14·62 K, kőszén után 1346 koronás átlagár alapján 20·19 K-t tett, ez év második negyedében barnaszén után 1958 koronás országos átlagár mellett 29·37 K, kőszén után 2552 koronás országos átlagár mellett a terragium 38·28 K-t tett. Ez év harmadik negyedében körülbelül 125 K lesz a terragium, míg a folyó év utolsó negyedében a terragiumot barnaszénnél métermázsánként az előrelátható országos átlagár alapján körülbelül 150 koronára becsülöm, ami különösen a gyengébb hazai szeneknél többet tesz, mint a bányavállalat haszna.

Megjegyzem, hogy terragium a földtulajdonosnak minden körülmények között jár, tehát akkor is, midőn a bérlő vállalat esetleg semmit sem keres, vagy netán termelésére rá is fizet és egyáltalán nincsen figyelemmel arra, hogy a bányászattal járó összes kockázatot egyedül és kizáróan a bérlő vállalat viseli. A rendeletileg szabályozott terragium kérdését a kormány most törvényvel kívánja rendezni. E célból 1922. évi december 7-iki kelettel törvényjavaslatot terjesztett a nemzetgyűlés elé, mellyel ugyancsak kimondatni kívánja, hogy »a földtulajdonost a kitermelt vagy az értékesített szénmennyiség árának $1\frac{1}{2}\%$ -a illeti meg, amennyiben a felek szerződéses megállapodása szerint ennél kisebb összeg járna«. E törvényjavaslattal szemben a hazai bányavállalatok állást foglaltak és rámutattak a vállalkozói haszon és a földtulajdonosoknak kijáró terragium közötti aránytalanságra és kérték a törvényjavaslat olyértelmű módosítását, hogy a terragium a földtulajdonos részére ne a szén árából, hanem a vállalat által elért haszontól függően, a haszon bizonyos százalékában állapíttassék meg, abból a felfogásból kiindulván, hogy ha már a befektetéseket és ezzel kapcsolatosan a vállalkozásnak minden kockázatát a bérlő viseli, a földtulajdonos is csak az üzleteredménytől függően részesüljön bizonyos haszonban. A bányavállalatok említett fölterjesztése eddig még nem nyert elintézését és így talán van remény arra, hogy ezen jogos kívánság, mely nem is annyira a bányavállalatok, mint sokkalta inkább a köz érdekét szolgálná, meghallgatásra fog találni.

Nem akartam e témát mai felolvasásomban mellőzni, mert rá kellett mutatnom ezen el nem hanyagolható jelentős árképző tényezőre és mert

utalni kívántam arra, hogy akkor, midőn a szénárak emelkedéséről beszélünk és a hazai szenek árát a külföldiekkel összehasonlítjuk, nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy a velünk versenyző külföldi bányák terragiumot, illetve haszonbért nem fizetnek. Nagy-Magyarországon is pl. az erdélyi és horvát bányák nem fizettek terragiumot. Erdélyre és Horvátországra nézve ugyanis az u. n. osztrák bányatörvény állott fenn, mely törvény értelmében a bányászati jog a megszerzett zártkutatómányok által, melyekért évente csak néhány korona felügyeleti illeték fizetendő, biztosítható anélkül, hogy a földtulajdonos hozzájárulása kikérendő volna. Ugyanily rendelkezés állott és áll fenn a régi Ausztriában és áll fenn ma is az utódállamokban. A szén itt szabad ásvány, ennek bányászásához a földtulajdonos beleegyezése nem szükséges, a földtulajdonos semmiféle terragiumot, bányabért, termelési jutalékot vagy ellenszolgáltatást nem igényelhet. Ugyancsak a bányaszabadság alapelveire van fektetve Poroszország, több német állam, Franciaország, Bulgária stb. bányajogrendszere is, míg terragiumos alapon van felépítve Szászország, Anglia, Belgium, Törökország és az északamerikai Egyesült-Államok szénjogrendszere.

Távol áll tőlem azt hinni, hogy az érintett témákkal a szénkérdés egész anyaga ki van merítve. Ez semmikép se volt célom, hanem csupán az, hogy néhány oly részletet ragadjak ki, melyek közvéleményünket, megítélésem szerint, leginkább foglalkoztatják és amelyek némelyike tekintetében itt-ott téves nézetek látszanak fenforogni, mások tekintetében pedig a helyzet tisztázása kívánatos. Talán sikerült egyik-másik részletet jobb világításba helyeznem. Ha igen, úgy célom teljes mértékben elértem.

Vida Jenő.

Az értéktőzsde jelentőségéről.¹⁾

Feleslegesnek tartanám itt ebben a társaságban fejtegetni azt, hogy mi a tőzsde, visszapillantani annak történelmi fejlődésére és ismertetni a tőzsde-intézmény mai strukturáját az egész földön. Erre akadnának nálamnál hivatottabbak és azok sem egy előadás keretében végeznék el ezt a nagy feladatot. De tudtommal a Közgazdasági Társaság már az ország súlyos gazdasági helyzetére való tekintettel is jelenleg főleg aktuális kérdéseket kíván tárgyalni és ezért én arról akarok beszélni, hogy mit jelent Magyarország tőzsdéje, tehát a budapesti tőzsde a magyar közgazdaság számára a jelen időben.

Meg akarom állapítani mindenekelőtt, hogy nézetem szerint igen nagy fontossága van jelenleg a magyar értékpapirpiacnak az állami hitel szempontjából, a magyar mezőgazdaság és ipar fejlesztése szempontjából, az egész mobil nemzeti vagyon konzerválása szempontjából, a nemzetközi kapcsolatok, szempontjából és végül a magyar állam bevételei szempontjából. Hogy mindeme kapcsolatoknak létezését és fontosságát kellőleg kiemelhessem és ezeknek létezését bizonyithassam azokkal szemben is, akik a tőzsdében nem akarnak mást látni, mint egy helyet, ahol játszani lehet, szükséges, hogy nagy vonásokban vázoljam a budapesti tőzsde jelenlegi szervezetét.

A Budapesti Áru- és Értéktőzsde (én most csak az értéktőzsdéről kívánok beszélni) nagyfoku autonómiát élvez, amennyiben a tagok által szabadon választott, jelenleg 55 tagból álló tanács kormányozza a tőzsdét. Ezen tanács a maga kebeléből küld ki egy 15 tagu igazgató-bizottságot és a tanács választja meg az elnököt, valamint a két alelnököt. Az elnökség javaslatait az igazgató-bizottság elé terjeszti és az készíti elő azokat a tanács összülése számára, ahol azok sorsa felett végleg döntenek. A kormány részéről egy miniszteri biztos van kiküldve, ki az összes igazgatóbizottsági és tanácsi üléseken résztvesz, a tőzsde összes hivatalos kiadványait ellenjegyzi, kinek ellenőrzése azonban tulajdonképpen arra szorítkozik, vajjon a tanácsi határozatok megfelelnek-e a törvényileg jóváhagyott alapszabályoknak és az országos törvényeknek általában. Csak megemlítem ezen a helyen, hogy az 55 tőzsdetanácsos egyszersmind mint a Budapesti Áru- és Értéktőzsde választott bíróságának tagja is működik, ahova az ország nagyobb kereskedelmi pereinek jó része kerül eldöntés végett. Ezen önkormányzati jog adta meg a tőzsdének eddig azt a lehetőséget, hogy teljesen szabadon fejlődjék és hogy az európai tőzsdék között oly helyet foglaljon el, mely megfelelt a régi Magyarország gazdasági erejének és mely messze tulszárnyalja a mai Magyarország gazda-

¹⁾ A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 nov. 8-iki ülésén tartott előadás.

sági súlyát. Igaz, hogy ezt részben annak is köszönhetjük, hogy az utód-államok tőzsdéi Wien kivételével szervezetlenségük folytán alig bírnak jelentőséggel, csak a prágai tőzsde kezd a legutóbbi időben igen erős versenytársá fejlődni. Így azután az elszakadt területek értékpapír-tranzakciói is részben itt benyolítottatnak le és ez egyik fontos része ama nemzetközi kapcsolatoknak, melyekre bevezető szavaimban ráutaltam.

Ha már most vizsgálni akarjuk az értéktőzsde egyéb vonatkozásait a gazdasági élettel, akkor mindenekelőtt emlékeztetnem kell arra, hogy Magyarország még századunk elején is, tehát alig két évtizeddel ezelőtt olyannyira tulnyomóan agrár állam volt, hogy említésre méltó nagyiparral alig birt. Mezőgazdaságilag azonban 1870 és 1910 között igen szépen fejlődtek a dolgok, nagy beruházások történtek, mezőgazdasági iparok létesültek és mindez főleg annak volt köszönhető, hogy olcsó és hosszulejáratu jelzáloghitelek állottak a mezőgazdaság rendelkezésére. Természetes, hogy az intézetek ezeket a hiteleket azért nyújthatták, mert ők viszont az ezen hitelek alapján kibocsátott zálogleveleket a magántőkénél megfelelően el tudták helyezni. Ezeknek a zálogleveleknek is az értékpapírpiac adta meg azt a nagy előnyt, hogy miután mindenkor lehetett belőlük venni és eladni, végeredményben a mezőgazdaságnak nagyrészt immobil célokra kölcsön adott tőke az értékpapírpiac által mobil kihelyezéssé változtattatott át. Ugyanabban az időben kísérletek történtek ugyan szövetkezeti uton is segítségére jönni különösen a kisebb mezőgazdasági hiteligenyeknek, de éppen a hitelszövetkezetek terén valami nagy hatást ebben a tekintetben nem lehetett tapasztalni és nagyon jellegzetes ebből a szempontból két részvénynek legutóbb a budapesti tőzsdén elrendelt jegyzése, melynek egyike a Hangya Ipar Részvénytársaság, másika pedig a kecskeméti »Fructus« Részvénytársaság részvényeinek jegyzése. Ha a szövetkezetek vagy a termelők szövetkezése nagyot akar alkotni, akkor nagyon helyesen áttér a részvénytársasági formára és az értékpapírpiacot veszi igénybe terveinek megvalósítása céljából. Ugyanazt teszik tehát, amit az ipar terén is látunk. Már évtizedek óta nem hiányoztak volna a létesítendő nagyiparnak az előfeltételei, hiszen megvolt a nagy és erős fogyasztási terület, de nem volt meg a kellő *mobil* tőke az ilyen iparnak a megteremtésére, mert az Ausztriával való közös vámterületünk mellett másnak, mint erősen megalapozott és teljesen versenyképes iparnak itt létezési lehetősége nem volt. Minthogy pedig tulajdonképpeni nagy gazdagsága az országnak akkor is csak a földbirtok kezében volt immobilizálva, a más országokban ismeretes ipari és kereskedői nagyvagyonok nálunk alig léteztek, bizony nagyon gyenge eredménnyel járt a törekvés, megszervezni Magyarországnak a saját iparát és ezáltal idővel aktívá tenni Magyarország kereskedelmi és fizetési mérlegét. Ma, midőn Ausztriától különváltunk és önálló vámterülettel bírunk, ez a kérdés még sokkal égetőbben aktuális, mint volt akkor. És látjuk is, hogy dacára a legutóbbi 4—5 esztendő sok súlyos politikai és gazdasági bajának, a mértékadó bank és bankári körök mégis erősen nekiláttak a magyar ipar fejlesztésének. Kérdés már most, honnan teremtették elő az ehhez szükséges pénzeszközöket és honnan fogják azokat a jövőben a további kiépítéshez előteremteni?

Azok a betétek, melyek a bankok, takarékpénztárak és bankároknál összegyűlnek, azok ezen célra nem használhatók fel. Hiszen egy előrelátó cég nemcsak arról tartozik gondoskodni, hogy aktívái és passzívái aránya a

megfelelő legyen, de arról is, hogy az aktívái és passzívái mobilitás szempontjából helyes arányban álljanak egymással. Már pedig rövid lejáratu betétek a passivák között és ezek ellentétele az aktívák között ipari részeselek formájában a mobilitás követelményeinek semmiképpen sem felelnének meg és a legnagyobb bajba sodorhatnák az illetőket, ha ilyen módon akarnának iparfejlesztés céljaira pénzt előteremteni. Nem marad tehát más hátra, mint a nagyközönségtől pénzt egyenesen és kimondottan iparalapítás és iparfejlesztés céljaira kapni. Ez természetesen nagyban csak részvényérdekeltség formájában lehetséges. De a tőkepénzesek széles rétegei részvényjegyzés vagy részvényvásárlás formájában csak akkor hajlandók résztvenni az ipari vállalkozásokban, ha az így elhelyezett tőkéjük nem jelent részükre egyszerűsített immobilizációt, azaz ha megvan a lehetőségük bármikor ezen részeseleküket akár nyereséggel, akár veszteséggel, de szükség esetén mégis csak realizálhatni. Ezt a lehetőséget pedig csakis egy jól megszervezett és jól működő értékpapirtőzsde adja meg. Mert ez az a piac, melynek első főfeladata, hogy az ország vállalatainak részvényeit ott mindenkor eladni, megvenni lehessen. Ezért nem képzelhető iparfejlesztés erős tőzsde nélkül.

De nemcsak a mezőgazdaságnak és az iparfejlesztésnek van szüksége időnként nagyobb tőkékre, hanem normális viszonyok között magának az államnak is szüksége van időről-időre hosszú lejáratu belföldi kölcsönökre. Ezeket is csak a tőkés közönség nagy rétegeitől lehet megkapni, akik azonban szintén csak akkor fognak ilyen állami kötvényeket vásárolni, ha módjukban van azokat bármikor a tőzsdén eladni és ismét megvehetni. Tehát a normális állami hiteléletnek is elengedhetetlen feltétele a jól működő értékpapirpiac. Innen van azután, hogy a nemzet mobil tőkéjének nagy része, akár állami papirokba, akár ipari részvényekbe, vagy akár milyen más részvényekbe legyen fektetve, a legnagyobb mértékben érdekelve van abban, hogy egy jól funkcionáló tőzsde álljon rendelkezésére, mert az ilyennek hiánya a tőkeelhelyezésnek mobilitását, tehát alapfeltételét a legnagyobb mértékben veszélyeztetné. Hogy mindezekon felül ma már az értékpapirforgalmi adó az államháztartásban bizonyos szerepet játszik, talán nem utolsó sorban fontos körülmény.

Mindezen elmondottakat tekintetbe véve, világos lehet minden közgazdaságilag képzett ember előtt, milyen súlyos feladatot teljesít nálunk a tőzsde és milyen nagy felelősség hárul a tőzsde mindenkori vezetésére. Ilyen óriási országos gazdasági érdekek és az egyes közgazdasági faktorok magánérdekei, melyek végeredményben azonosak kell hogy legyenek, de bizony ezer és ezer részletkérdésben nagyon is különbözők, ezeket egymással összeegyeztetni és helyesen összeegyeztetni bizony nagyon nehéz feladat. És ha ezen nehéz feladat teljesítése közben még a tudatlanság és a rosszakarat, a politikai demagógia az intézmény és a vezetés folytonos megtámadásával és megrogalmazásával is megnehezíti ezt a feladatot, akkor ezek a támadók tulajdonképpen ezzel nemcsak a tőzsdeintézménynek, hanem még sokkal nagyobb mértékben az előbb felsorolt nagy országos gazdasági érdekeknek ártanak.

Hogy a budapesti értékpapirpiac intézményének kiépítése nem tökéletes, azt, eltekintve attól, hogy a különböző nemzetek tőzsdéi között egyetlen egynek berendezései sem tökéletesek, még egészen speciális okok is indokolják.

A budapesti tőzsde béke idején, amidőn az értékmérő — a pénz — állandó volt és az ország lakosságának csak egy elenyésző kis része foglalkozott ipar-

szerűleg értékpapirüzletekkel, a mainál sokkal kisebb forgalmu volt. A háboru alatt a tőzsde zárva volt. A békekötést követte az áldatlan Károlyi-regime és az átkos kommün, valamint az azt követő román megszállás. Tehát az 1914-ben bezárt tőzsde csak 1919 legvégén tudott ismét valahogyan működésbe jönni, s ezen időponttól fogva a katasztrofális koronaromlás jegyében állván, hirtelen oly óriási mérveket öltött, melyekkel a tőzsde berendezkedései teljesen lépést tartani nem tudtak. Ehhez járult, hogy a tőzsdére tóduló tömeg, azok, akik tőzsdetagságért folyamodtak, nagyrészt olyanokból állottak, kik az ország szétदारabolása folytán pályájukból kivetettettek, s akikkel szemben a tőzsde mindenkori vezetősége természetesen kötelességének érezte megadni a lehetőséget, hogy egy új életpályán próbáljanak boldogulni. Magam is résztvettem ebben az engedékenységekben, s nyugodtan mondhatom, hogy dacára az ennek nyomában járt hátrányoknak, ma is helyesnek tartom azt, amit tettünk és ha ma újból kellene döntenem e kérdésben, ugyanezt tenném. Nagyon alaposan válogatta meg a tőzsde vezetősége a jelentkezőket és ennek köszönhetjük azt, hogy az ugynevezett új elemek, akik tehát más pályáról jöttek át a tőzsdére, tulnyomó részben teljesen megfelelnek a korrekt és tisztességes üzletemberrel szemben támasztható követelményeknek. De az bizonyos, hogy ily módon az értékpapirüzletben résztvevők száma óriási módon megsaporodott és bizony beletelik egy bizonyos időbe, míg az új elemek az üzletkötésnek és üzletlebonjolításnak technikáját annyira elsajátítják, hogy zavart ne okozzanak.

De nemcsak a hivatásos értékpapirkereskedők, illetőleg tőzsdetagok száma szaporodott meg, hanem ezzel egyidejűleg és részben ezzel összefüggően a kívülálló közönségnek részvétele az értékpapirüzletben egyenesen aggasztó méretet öltött. Addig, míg csak arról volt szó, hogy a további korona-eséstől való félelem folytán nagyon megnövekedett azok száma, kik vagyonukat értékpapirokba helyezték el, addig ez még egy természetes folyamat volt, mely tekintettel a budapesti tőzsdén jegyzett értékpapiroknak tulnyomó részben kitűnő minőségére, se az illetőkre, se a gazdasági életünkre veszedelmet nem jelenthetett. Midőn azonban később, amidőn a megélhetés a folyton fokozódó drágaság folytán mindig nehezebb és nehezebb lett, tömegesen tódultak a tőzsdére megbízásaikkal olyanok, kik nem elhelyezni akarták tőkéjüket, hanem úgy vásároltak részvényeket, hogy tőkéjük csak a vásárolt részvények vételárának egy hányada kifizetésére volt elégséges, a többivel pedig adósak maradtak, s ezért mindig magasabb és magasabb kamatokat (kosztpént) kellett fizetniök, akkor ez már nem egy tőkeelhelyezési, hanem egy spekulációs folyamat volt, mely annál veszedelmesebb, mert főleg olyanok vesznek benne részt, akik ezen a téren laikusok, a spekuláció ilyen módjának veszedelmeit nem ismerik és akik között elterjedt az a balhit, hogy az ilyen módon való spekulálás a tőzsdén feltétlen biztos üzlet, mindig csak nyereséget hozhat és így lehetővé teszi a fokozódó drágaság mellett is a kényelmes, uri megélhetést. Ez a számítás természetesen bevált addig, amíg a korona folyton zuhant, amint azonban a korona kissé megjavult, vagy akár csak meg is állott hosszabb ideig zuhanásában, az értékpapiráfolyamokban tehát egy technikai okoknál fogva természetes visszafejlődés és egy azt követő stagnáció következett be, mindannyiszor kitűnt, hogy ez a hitelbe való spekuláció mégsem biztos üzlet és bizony igen gyakran az adósság, mely a vett papirokat terhelte, megette azt a tőkét, amelyet az illetők befizettek. Ez is azonban olyan jelenség,

amelyet minden romló valutájú ország értékpapírpiaca körül észlelhetünk, s amely annyira nem tartozik a dolog lényegére, hogy amint félig-meddig normális viszonyok fognak pénzünk értéke körül beállani, ez a spekulációs mód is megint redukálódni fog ama szűk körre, melynek ez hivatásához tartozik és ismét csak szórványosak lesznek azok az esetek, mikor ebben laikusok elégtelen tőkeerővel vesznek részt. Addig is azonban, míg ez a helyzet előáll, kötelessége volna minden tényezőnek, mely a közönségre hatni tud, tehát elsősorban a sajtónak, a közönséget ezen veszélyekről tájékoztatni és lehetőség szerint odahatni, hogy a közönség a spekulálásnak árnyoldalait megismerje, de nem mikor már késő, a praxisban, hanem előzetesen, lelkiismeretes és szakszerű intelmek útján.

Egy másik olyan tér, amelyet a laikus közönség mindnagyobb tömegben keres fel és amelyen avatatlansága folytán szintén igen nagy veszteségeket szenved: a kosztüzlet. — Egy része a közönségnek ugyanis nem vásárol hitelbe papirokat, hanem ellenkezőleg rendelkezésre álló tőkét a tőzsdére viszi olyan célból, hogy azt olyanoknak adja kölcsön, akik éppen a hitellel való spekulálás céljából az ilyen pénzeket igénybe veszik és pedig időnként egészen ijesztően magas kamattételek mellett, de most már hosszú idő óta mindenesetre olyan kamatozás mellett, mely messze-messze túlhaladja az elsőrangú pénzintézetek által nyújtott betéti kamatlábat. Eleinte a közönség azoktól, akikre pénzét ilyen célból rábízta, megfelelő, tehát 2—3-szoros árfolyamértékű értékpapírfedezetet kért és kapott. Az idők folyamán az az abuzus fejlődött ki, hogy a publikum pénzét egyszerűen átadta mindenféle értékpapírfedezet nélkül, aminek oka abban rejlik, hogy a cégek, akiknél ezt a pénzt elhelyezték, nem bíztak annyira az illető pénzelhelyező laikus emberben, hogy annak a pénzürtékét sokszorosán meghaladó értékpapírokat merték volna átadni. Így azután az ugynevezett kosztpénzbetét, mely azelőtt, amíg evvel csak szakemberek foglalkoztak, egy lombardüzlet jellegével bírt, ma bizonyos rétegeknél átalakult egy teljesen fedezetlen betéti üzletté. Míg tehát azelőtt a közönség csak néhány feltétlenül biztosnak ismert bankra és takarékpénztárra merté bizni a pénzét betétként, addig ma már ezrekre megy azon cégek száma, kikre a publikum pénzét fedezetlenül rábízta, — a neve ennek az üzletnek még mindig kosztüzlet, a lényege azonban már régen nem az. Micsém természetesebb tehát, hogy mind sűrűbben fordulnak elő oly esetek, hogy az ilyen cégek, melyeket ilyenformán elárasztanak lényegileg nem kosztpénzzel, hanem betétekkel, megszedülnek, saját vagyonukat messze meghaladó kockázatos üzletkebe mennek bele és azokba bele is bukznak, betevőiknek óriási károkat és veszteségeket okozva. Ezen a téren is csak a sajtó felvilágosító munkája tudna pillanatnyilag javulást előidézni. Később, ha pénzünk értéke állandósulni fog, az ily módon elérhető kamatozás amugyis meg fogja közelíteni ismét a normális kamatlábat és akkor — hiányozván a mai óriási kamattöbbletnek az ingere — itt is a régi normális viszonyok fognak ismét beállani.

Mindeme abnormális körülmények olyannyira megduzzasztották a tőzsdei forgalomban érdekelték számát s a tőzsdei forgalmat magát, hogy a tőzsde intézménye az üzletek ezen óriási szaporodásával lépést tartani nem tudott. Egyrészt a szerencsétlen helyiségviszonyok és másrészt az, hogy az ezrével alakult új értékpapírcégeknek kellő számban szakavatott tisztviselők nem állottak rendelkezésre, lehetetlenné tették a megfelelő terjeszkedést. Ugy az

értékpapirüzletben résztvevő cégek, valamint a tőzsdének üzletkötési, árjegyzési és egyéb adminisztratív helyiségei és a Giro- és Pénztáregyletnek helyiségei is — dacára a folytonos terjeszkedési igyekezetnek — elégtelenek és úgy az egyes cégeknek, valamint a Giro- és Pénztáregyletnek tisztviselőikara sem elégséges, vagy legalábbis nem elegendő mértékben áll szakavatott és ebben az egészen speciális üzletágban tapasztalt tisztviselőkből. Ez az oka egyszersmind annak is, hogy a tőzsdetanácsnak minden reformtörekvése, mely az üzletkötést, az árjegyzések ellenőrzését és az üzleteknek a Giro által való lebonyolítását rendszeresebbé akarná tenni, nagyrészt hiábavaló, mert minduntalan beleütközik keresztülvihetőségük az imént kifejtett helyiség- és tisztviselőmizériákba. Természetes, hogy ez az állapot folyton javul, hiszen folyton épülnek irodák és a Giro terjeszkedése azért mégis csak halad, folyton újabb és újabb tisztviselőket vesznek fel úgy az egyes cégek, mint a Giro s azok az idők folyamán mégis csak beletanulnak az ügyekbe, de ez a menet oly lassu, hogy azoknak, akik gyorsan és alaposan szeretnének az értékpapirüzlet minden terén ideális rendet teremteni, bizony türelmetlenkednek. És ezt a jogos türelmetlenséget, mely az értékpapirpiac iránti jóindulatból származik, igyekeznek kihasználni azok, akik mindenkor csak a zavarosban szeretnek halászni és ebből a célból a minden téren többé-kevésbé létező jogos elégedetlenséget és türelmetlenséget igyekeznek uszítással szítani és saját politikai, vagyis inkább üzleti céljaikra kihasználni.

Tőzsdeintézményünk határozottan azon az uton van, melyen továbbhaladva belátható időn belül képes lesz igen nagy forgalmat is zökkenés nélkül lebonyolítani. Ennek a célnak az elérésére azonban ernyedetlen, folytonos, céltudatos és komoly munkát igényel és nem demagóg frázisokkal való dobálódzást.

Fleissig Sándor.

Az árutőzsde jelentőségéről.¹⁾

Az Elnök Ur Önagyméltósága arra kért fel, hogy mint a budapesti áru- és értéktőzsde egyik alelnöke és a Magyar Gabonakereskedők Szövetségének elnöke, a gabonatőzsdéről és a vele szoros összefüggésben lévő kérdésekről a tisztelt társaságnak előadást tartsak.

Csak nagyon rövid idő választ el bennünket azon időponttól, hogy a budapesti áru- és értéktőzsde 60 éves multra tekinthessen vissza. Kis kezdetből roppant viszontagságok közepette nagy intézménnyé fejlesztették elődeink a tőzsdét, mert ezen cél elérésére vezetői mindenkor egész tudásukat, nagy szorgalmukat és befolyásukat vetették latba. Hogy azonban a tőzsdei élet oly méreteket öltön, mint aminőket most látunk, arra elődeink sohasem gondolhattak. Hiszen boldogult Kornfeld báró elnöktől zokon vették, hogy a mai tőzsdeépületet oly nagyszabásúra építtette, mely azonban ma már tulkicsinynek bizonyul. Igaz, hogy azelőtt a gabonatőzsde óriási forgalmával dominálta a tőzsdét, míg ma az értéktőzsde erősen megnövekedett forgalmával van homloktérben.

A tőzsdét sohasem szerették, állandóan voltak és vannak ellenségei, és meg kell állapítani, hogy nem csekély munka volt ezen sürü támadásokkal szemben a tőzsdét fenntartani és a mai nivóra fejleszteni. Természetesen ez a vezetők önfeláldozó ténykedése dacára sem járt volna sikerrel, ha intézőköreink a tőzsdei intézmény fenntartását nem tartották volna mindig országos érdeknek, ha engedték is mindig, hogy egy kicsit vagy nagyot üssenek rajta. Már tíz évvel a budapesti áru- és értéktőzsde létesítése előtt lépett működésbe egy gabonacsarnok helybenhagyott alapszabályokkal, hol termelők, gabonakereskedők, malmok és fogyasztók állandóan találkoztak, mozgásba hozták az ország termését és megkezdődött a rendes piaci forgalom, mely alapját képezte a mindenkori helyes áralakulásnak. Ezen gabonacsarnok erősebb fejlődéséből alakult ki 1864 év elején az áru- és értéktőzsde, melynek létesítése a Kereskedelmi és Iparkamara és a Lloyd Társulat érdeme. A tőzsde feletti felügyeletet a helytartótanács által kinevezett országfejedelmi tőzsdebiztos, majd 1869 után miniszteri tőzsdebiztos gyakorolta, kiknek feladata volt az egész ügyletforgalomra felvigyázni, különösen az árjegyzések megállapításánál közreműködni. A jegyzett árak annakidején a Hivatalos Közlönyben és a Pester Lloydban tették közhirrre. 1879-ben a tőzsdét már egy 30 tagból álló tőzsdetanács vezette, melyet a tőzsde szavazati joggal bíró tagjai egy évre választottak. Ezen tanács hatáskörébe tartozott a tőzsde összes ügyeit vezetni, tagokat felvenni, esetleg kizárni, az üzletforgalmat

¹⁾ A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 nov. 29-iki ülésén tartott előadás.

szabályozni, a tőzsdei szokásokat megállapítani, ügynököket kinevezni, az árjegyzésről gondoskodni és az állandó választott bírósági kollégiumot megalkotni.

1893-ban módosultak az alapszabályok és a tanács tagjainak számát 40-ben állapította meg, követelte ezeknél a magyar nyelv tudását, megállapította továbbá, hogy tőzsdetag lehet aki egy évig bejegyzett kereskedő. 1895-ben pedig a tagfelvételek tekintetében szabályzatot dolgozott ki a tőzsdetanács, mely pontosan megjelölte, hogy kik és mely körülmények mellett lehetnek tőzsdetagok, egyszersmind fegyelmi szabályzatot is, mely nagyjában még ma is hatályban van.

A készáruüzlet mellett a gabonátőzsde forgalmának jelentékeny részét buzában, rozsban, tengeriben, zabban, repcében a határidőüzlet képezte. A határidőüzlet ismérvei: a meghatározott egyenlő mennyiség, egyenlő minőség és egyenlő szállítási időszak, valamint az, hogy a legritkább esetben került egymással szembe a teljesítésnél az eredeti eladó és vevő, mert a leszámolást végző iroda állította az átadót és átvevőt a lánc eredménye szerint egymással szembe. Régebben egy kötés egysége 2500 métermázsára volt és a vevő az eladónak métermázsánként 1 forint, repcénél 2 forint foglalót adott. Később a mennyiség egységét 1000 métermázsára, rozsnál és repcénél 500 métermázsára redukálták, majd a foglalót is teljesen eltörölték, mert az az üzleti forgalomra nehezítően hatott.

A szállításnak eleinte két hónapon belül (buzánál, rozsnál, zabnál március—április, szeptember—október, tengerinél május—június, repcénél július—augusztus) kellett történnie, amit később azzal egyszerűsítettek, hogy a teljesítési határidőt egy hónapra redukálták (április, október, tengerinél május, július, repcénél augusztus).

A lebonyolítást igen hosszú időn keresztül meglehetősen primitív módon a tőzsde titkári hivatala végezte. Az eladók felmondási íveket nyújtottak be a titkári hivatalhoz (minden felmondási ív egy kötés volt) és ezen ívek két nap déli tőzsdeideje alatt forgattattak; azon cég, melyre a második napon $\frac{1}{2}$ 2-kor a felmondási ív forgattatott, az szerepelt mint átvevő, ha nem is volt átvenni valója. Ily esetben a kényszerátvevő a felmondóval bizonyos porologációs díj lefizetése ellenében megállapodott, hogy az újból nyujtsa be a felmondási ívet. Ezen állapot türehetetlen volt és ezért meg kellett azt szüntetni. Kornfeld Zsigmond báró, kinek a budapesti tőzsde annyit köszönhetett, itt is remediumot talált. A Giro- és Pénztáregylettel, mely az értékpapírüzletek lebonyolítására létesült és elég sok idő fölött rendelkezett, miután az értéktőzsde forgalma csak igen ritkán öltött ezen időkben nagy méreteket, megállapodott, hogy a gabonahatáridőüzletet is lebonyolítja. Természetes, hogy ezen újítás sok ellenzőre talált, különösen azon felmondóknál, kik elestek a véletlen átvevők prolongációs díjaitól. Azonban Kornfeld hajthatatlan maradt, és a Giro- és Pénztáregylet kifogástalan módon végezte ezen lebonyolítást is. Sajnos, a háboru kitörése folytán ezen üzletágat meg kellett szüntetni és azóta újból életre kelteni a viszonyok még nem engedték meg. Méltóztassanak megengedni, hogy a határidőüzlet kérdésével egy kissé bővebben foglalkozzam. A gabonahatáridőüzlet szerintem minden oly országban, mely fejlett gabonatermeléssel és malomiparral bír, nélkülözhetetlen életszükséglet.

Meg is fogom magyarázni, hogy miért.

A határidőüzlet révén mód van adva a termelőknek, hogy gabonájukat előre, a teljes napi értékben eladhassák; a határidőüzlet tehát ekkor árbiztosítási szerepet tölt be, továbbá lehetővé teszi, hogy malmaink előre adhatnak el bármely nagymennyiségű lisztet, mert ezen eladásokkal szemben a határidőpiacon magukat fedezhetik, mely vételeket később, midőn már azon helyzetben vannak, hogy készárut vehessenek, ezzel kicserélik. Ma a termelők nem adnak el előre gabonát árbiztosítás szempontjából, malmaink sem adnak el előre oly nagymennyiségű lisztet, melyek miatt a határidőüzletet szükségesnek lehetne mondani, mindannak dacára él benem a meggyőződés, hogy belátható idő múlva a határidőüzletet az ország egyetemes érdekében a tőzsdetanács vissza fogja állítani. Régente a határidőüzlet ellenzői főleg a nagytermelők soraiból rekrutálódtak. Ellenezték a határidőüzletet német minta szerint, mert árromboló hatásának mondták, holott egy kis objektivitással a lanyhaság igazi okát meg tudták volna állapítani. Azon időkből, amidőn a gabonaárak olyan alacsonyok voltak, nemcsak nálunk és Európában, Szibériában voltak jó termések, hanem akkor Amerikában mindig újabb és nagyobb területeket használtak fel gabona-termelésre, úgyhogy a világtermelés lényegesen fölülmulta a világfogvasztást. Ez természetesen átmenetileg, ha az átmenet hosszabb ideig is tartott, leszorította a gabona árnívóját, mely árdepresszió gyengébb termések esetén, pl. 1879-ben, 1897-ben és 1907-ben, teljesen megszűnt. Ezen években az árszint olyan magasságot ért el, melynél a külföldről hozzánk gabonát lehetett behozni, pedig oly rossz termés, mely a régi monarchia szükségletének fedezésére külföldi gabona behozatalát szükségessé tette volna, a ritka kivételek közé tartozott.

Azáltal, hogy a gabonahatáridőüzletet mindig kikezdték, annak megvédése céljából különböző egészséges ujitásokat teremtett a tőzsdetanács. Ezek közé sorozható, hogy kényszerlebonyolításokból eredő keresetektől megvonta a jogsegélyt, ha a lebonyolítás kisebbmértvű áreltolódás esetén eszközöltetett, vagy pedig ha az egyik szerződő fél ilyfajta üzletekben járatlan lévén, annak kizsákmányolását láthatta a választott bíróság. A tőzsdetanács igyekezete mindig az volt, hogy az illetéktelen elemeket távoltartsa a tőzsdétől, és ha ez nem mindig sikerült, úgy az nem a tőzsde vezetőségén mult, hanem az emberek gyarlóságán, kik mindig igyekeztek a legitim határidőüzletet differenciára irányuló üzletkötésekre felhasználni s így a határidőüzletet kompromittálni. Amint eddigi előadásomból látni méltóztattak, a határidőüzlet elleni fővád az árszint lerombolása volt. A háboru kitörése óta nincs határidőüzlet, mégis azt láthatjuk, hogy mindig akadnak, akadtak kereskedők, kik későbbi átvételre vagy teljesen pénz nélkül, vagy pedig mérsékelt előleggel igyekeztek vételeket eszközölni és a napiárnál lényegesen magasabb árakat fizetni. Ezen magasabb árak megvan a jogosultsága, mert úgy az elraktározási költségek, mint a most divó magas kamatok igen megdrágítják az elraktározott gabonát.

Azelőtt a határidőüzletet megrendsabályozni akarták, mert az árak olcsóbbodásától tartottak, a legújabb praxis pedig árfelhajtó tendenciát lát a későbbi átvételi terminusra kötött üzleteknél és azért ezeket nem akarja megengedni határidőüzletnek nevezvén el, ami tulajdonképen nem az.

Kifejtettem már előbb, hogy mik a határidőüzlet ismérvei, ezek a későbbi átvétellel jelenleg történő üzletkötéseknél teljesen hiányzanak és így csak forszirozva lehet ezen fajta üzletekre a határidőüzlet jellegét ráhuzni.

A tőzsdetanács ezen év tavaszán kénytelen volt rendeletet kiadni, mely szerint egy hónapnál hosszabb teljesítési időre üzletkötést a tőzsdén nem engedélyez, ilyen üzletekből eredő peres kérdések esetén pedig, ha hozzáfordulnak, a jogsegélyt megtagadja. Nem jutott eddig azon helyzetbe, hogy megtagadhassa a jogsegélyt, mert nem volt még előtte ilyen per. Egy per tétetett ugyan folyamatba, melynél az alperes jelezte, hogy többek közt ezen védelmet is fogja előterjeszteni, de a tárgyalás befejezése előtt a felek kiegyeztek, habár a szerződő felek nevére való tekintettel nagyon pikáns lett volna a bíróság határozatát megtudni. Mint már bátorkodtam említeni, meggyőződésem és az ország érdekében tartom, hogy ismét legyen határidőüzlet.

Még egy argumentumot akarok a határidőüzlet érdekében felhozni. Szerintem a határidőüzlet a legalkalmasabb egyszersmind a legártalmatlanabb eszköz arra, hogy az elszakadt országrészekkel a kapcsolatot oly szorossá fűzzük, mintha elszakadás nem is lenne. Ennek az előnyeit talán nem is volna ildomos kifejteni, a tényt pedig kétségbe vonni azért nem lehet, mert most is kötnek ott határidőüzleteket árbiztosítási szempontból, csakhogy az amerikai piacokat keresik fel, amit nagyon szívesen a közelfekvő magyar határidőpiaccal helyettesítenének. Félreértések elkerülése végett azonban kijelentem, hogy határidőüzletre egyelőre gondolni sem lehet. Határidőüzletnek gabonában nincs jogosultsága és nincs életképessége mindaddig, míg az utódállamokkal kereskedelmi szerződéseink nincsenek és mindaddig, míg a kötött forgalom bármely formában fenntartatik. A határidőüzletnek életető eleme a teljes forgalmi szabadság. Amíg ez nincs meg, nemcsak hogy nem tudna hivatásának megfelelni, hanem csak káros következményeket váltana ki, miután egy tulzott irányba terelhetné a spekuláció az árfejlődést, anélkül, hogy annak ellensúlyozására külföldi gabonát behozni vagy magyar gabonát kivinni lehetne.

A határidőüzlet kérdésével tovább nem akarok foglalkozni. Áttérek egy más tárgyra, a szabadforgalom kérdésére.

A háboru előtt az egész világ a szabadforgalom hive volt és nagyon károztatták Németországot, midőn Bismarck a nagyobb gabonavámokat létesítette és ezáltal saját mezőgazdaságát megvédve, lakosságának élelmét megrágította, egyuttal a gabonát exportáló államok ellenszenvét maga ellen kihívta. Az akkor nagyon hatalmas Németországtól ezt el kellett tűrni. Magyarország ugyanazon hibába esett, midőn a balkáni import ellen magát védve, oly magas vámokat statuált, hogy Szerbiából legtöbbször jobban konveniált a sokkal hosszabb Románián keresztül vezető tengeri uton a nyugati államokba exportálni, mint gabonáját nekünk eladni. Ezen egy bizonyos ideig az őrlési forgalom enyhített, de mezőgazdasági nagyon befolyásos köreink kiforszírozták, hogy az őrlési forgalom idővel teljesen megszűnt. Pedig Szerbiának kellett egy kivezető ut a gabonájának és talán másképp néznénk ma ki, ha akkori politikánk nagy termelőink mohóságával szemben erélyesebb tudott volna lenni.

A háboru első feléve után már látszott, hogy az tovább fog tartani, mint ahogy kezdetben gondolták és miután nemcsak rólunk, nemcsak Ausztriáról, hanem részben szövetségeseinkről is kellett gondoskodnunk, az észszerűség a kötött forgalomra vitt bennünket. 1915 júniusában megalakították a Hadi Terményt, mely nagy körültekintéssel és tudással vitte az ország ellátási ügyét. A háboru hosszú tartama a kötöttséget mint nagy terhet érezte. A termelők

megunták azt, hogy terményeiket állandóan az értékük alatt adják el, dacára annak, hogy az árakat minden évben emelték és termésük tekintélyes részét a forgalomtól elvonták és a sokszori rekvirálásokkal járó zaklatások sem voltak képesek a teljes rendelkezésre levő mennyiséget a fogyasztáshoz juttatni.

A háboru szomoru befejezte, a forradalmak letörése és a román invázió után a H. T. felszámolásba ment és helyette rövid ideig a Gok. vette át szerepét, majd *1920-ban* ez is megszűnt és a közlelmezési minisztériumban történt tárgyalások után megtörtént, hogy a *belföldi forgalom felszabadított*. A közlelmezési minisztérium *gondoskodott az ugynevezett ellátatlanokról*, vásárolta a gabonát, azt felőröltette és szétosztotta. Ez az állam részére nagy terhet jelentett, mert az állami aparátus költségessége, és hogy nem mindig a kellő időpontot használták fel vásárlásokra, nagyon megdrágította a kiosztott lisztet. Az ellátatlanok számát évről-évre csökkentették, de ezen állapot ma is *fennáll* és azt hiszem, hogy az ellátatlanok sem a részükre kiutalt mennyiséggel, sem pedig a minőséggel *megelégedve nincsenek*. A közlelmezési minisztérium a lebonyolítást a Futurára bízta és az őrlésből fennmaradó nulláslisztet a kivitel céljaira árverés útján általa forgalomba is hozza, mert ezen lisztre az országnak szüksége nincs.

A kivített *a kormány még nem szabadította fel*. Lisztben a malmoknak mennyiség előírása nélkül engedi azt meg és most már mérsékelt kiviteli illetéket kíván, ellenben a külföldi deviza beszolgáltatását követeli és az elérhető árak szerint változtatja meg a métermázsánként beszolgáltatandó devizák összegét. Ezen változtatások természetesen a kivített károsan befolyásolják, gyakran egy időre meg is akasztják.

A malmoknak *buzalisztból* ezidőszerint csak nulláslisztet engednek kivinni, míg a múlt hónapban az állami készletekből főzlisztet is adtak el exportra, mely *egyenlőtlen elbánás* legalább is visszatetsző.

Malmaink körében azt hangoztatják, hogy most már semmi indok sem forog fenn, hogy most már a főző- és kenyérlisztből is lehetne kivitelre engedni, mert a belföldi fogyasztás képtelen az ezen számokban előállított mennyiségeket elfogyasztani. A belföldi fogyasztás a rozsliszttel megbarátkozni nem tud és mégis azt kell tapasztalnunk, hogy rozslisztben a kivitel igen kisméretű. ennek oka kétségtelen az, hogy a külföldi árak alapján nem szabadna ennyi kiviteli illetéket követelni époly kevéssé a deviza beszolgáltatását. A rozsliszt-kivitel pangásának folyamánya, hogy a rozs ára alacsonyabb mint az árpáé és tengerié és hogy ennek folytán termelőink rozstermésünk jelentékeny részét marhaállományukkal feletetik. Ezen állapot visszásságára sok szót szaporítani felesleges. A rozstermésünk jelentékeny részét tehát *exportálni kellene* és mégis azt látjuk, hogy semmi sem történik azon irányban, hogy közvetítőkereskedelmünknek mód nyujtatna feleslegeink kivitelére. Az állami készletekből ugyan egy furcsa, ugynevezett árlejtéssel 1000 vagon adatott el, de ezen mennyiség tulságosan csekély a készletek tehermentesítésére. Nem az a fontos, hogy az állami készletek adassanak el, hanem az, hogy a nyílt piacon a kereskedők vásárolhassanak és ezt szabadon kiviessék. Ha ez megtörténne, akkor lehetetlen volna, hogy a rozs alacsony ára miatt ezen fontos kenyércikk felétetnék. Még meg tudom érteni, hogy limitált mennyiséget akar a kormány csak kiengedni és ennek folytán nem mindenkinek, hanem a kereskedők összességének, vagy egy vagy több nagyobb csoportjának (azoknak,

akik hivatottságukat az export terén már bebizonyították) adja meg az engedélyt a kivitelre, hanem azt semmiképen sem tudom helyeselni, hogy a kormány a rozs exportját illetőleg teljes passzivitásban marad.

Öthónapi időveszteség után a kormány is rájött arra, hogy a rozskivitel tovább nem lehet halasztani és az utolsó napokban több nagyobb tétel kivitelét engedélyezte. Már annak hírére, hogy a rozsbán kivitel lesz, annak ára erősen felszökött, úgyhogy a gazdák a rozst már nem fogják felétetni, hanem azt áruba bocsájtván igen előnyösen vásárolhatnak ezzel szemben árpát, tengerit.

Már többször kifejtettem, *hogy az állam nem alkalmas arra, hogy kereskedői funkciókat végezzen*. Kivülem sokkal értékesebb férfiak ugyanezen meggyőződést vallották, de sajnálattal kell megállapítani, hogy ezen téren eddig, javulás nem észlelhető. Az állam eredményesen nem tud kereskedni, mert bürokratikus alapon nem lehet kereskedni, nem bir kereskedelmi érzékkel és ennek folytán tanácsadóit sem tudja helyesen megválasztani. Rámutatok az állam *svájci buzaüzletére*.

A közéleti miniszter ur kétségtelenül a devizahiány részbeni enyhítése miatt, miután a malmoktól nagyobb devizaelőleget kapni nem tudott, határozta el magát arra, hogy Svájcban egy nagyobb tétel búzát adjon el. Habár elismerem, hogy a *miniszter ur mindent elkövetett*, hogy a legmagasabb árat érje el, állítom, hogy *ez neki nem sikerült*. Nem sikerült pedig azért, mert ilyen nagy mennyiséget Svájc egyszerre csak a napi értéken alul mert megvásárolni és ha kereskedő — nem névleges kereskedő — foglalkozhatott volna az eladással, akkor ezen buza csak kisebb részben jutott volna Svájcnak, a másik részét sokkal jobban értékesítették volna Ausztriában. Nem fontos az, hogy Svájc kapja a búzát, hanem fontos az, hogy mi a legjobb árat kapjuk, Ausztria kívánatra épügy fizet svájci frankkal, mint Svájc maga és azon ellenvetés, hogy a buza eladása Ausztriában a malmok lisztelhelyezését megnehezítette volna, komoly alappal nem bir.

Mint melléktünetet emlitem meg, hogy a *Svájc részére történő* szállításoknál az *átvevők igen rigórusak* és sokkal nehezkesebbek, mint az osztrák átvevők lettek volna.

Az objektív oldalról felhangzó *szemrehányásokra* az volt a válasz, hogy a búzát sürgősen *el kellett adni*, mert a devizahiány már ijesztő méreteket öltött és a malmokkal nem sikerült oly megállapodásra jutni, hogy nagyobb devizaelőleget nyujtsanak. Engedelmet kérek, így csak nem szabad egy államnak gazdálkodnia, *hogy oly szituációba kerülhessen, mely ennyire kényszerítően sürgőssé tegyen egy nagyszabású eladást*. Ha valami alkalmas az állam hitelét úgy belföldön, mint külföldön rontani, akkor az ilyen indokból eszközölt eladások *az első sort foglalják el*. Fejtegetéseim célja nem rekriminálás, hanem azt szeretném már látni, hogy az állam örökre bucsut mond a kereskedői tevékenységnek. A folytonos próbálgatások az országnak már eddig is számtalan milliárdjába kerültek és *végre szakítani kell egy oly rendszerrel*, mely az országnak csak kárára van.

A gabonakereskedelemnek állandó nagy küzdelmet kellett folytatnia, hogy ne üssenek rajta oly sebeket, melyek létében megtámadhatnák.

Midőn 1921 szeptemberében a forgalmi adót behozták, ezt megelőzve, felvilágosítottuk a pénzügyi kormányzatot, hogy búzára, rozsra, kétszeresre, kölesre és a malmoknak szállított árpákra nézve a forgalmi adómentességet kell statuálni, mert különben a kereskedők ezen cikkek forgalmából ki fognak

rekesztetni, mert a termelők a malmoknak direkte fognak eladni, miután a kereskedők csak az általuk fizetendő forgalmi adóval csökkentett árat tudják majd a termelőknek felajánlani. Kézenfekvő dolog volt, hogy a termelők ilyen áldozatra hajlandók nem lesznek és a gabonakereskedelem ezen vonatkozásban feleslegessé válva nem is juthat azon helyzetbe, hogy a kincstárnak forgalmi adót fizethessen. Ezen okfejtés oly világos volt, hogy azt a pénzügyi kormányzat be is látta és a felsorolt cikkekre a forgalmi adómentességet meg is állapította. A szituáció semmiben sem változott és mégis azt hallom, hogy oly törvényes intézkedés kontempláltatik, mely szerint az összes mezőgazdasági termények *forgalma után lesz a forgalmi adó fizetendő*, tehát a fenti cikkekre is. Ha ezt így keresztül fogják vinni, melyek lesznek a természetes következményei: a kereskedő kénytelen lesz a forgalmi adót, mint fix regietételt, kalkulációba venni és a mindenkori irányzat szerint vagy a termelő kap 3%-al kevesebbet, vagy pedig a vevő (malom) fizet 3%-al többet. Miután erre sem a termelő, sem a malom hajlandó nem lesz, ők egymást fogják felkeresni, *a közvetítő kereskedelem kiesik és így a kincstár sem kaphatja meg a remélt forgalmi adót*, ellenben eléri azt, hogy a gabonakereskedők, mint adóalanyok *lényegesen meggyengüljenek*, mert elesnek a főforgalmi cikkek hasznától. Tehát nemcsak hogy nem lesz többletbevétel, hanem ellenkezőleg sokkal kisebb jövedelmi és kereseti adóval lesz kénytelen megelégedni.

Vannak azonban nagyon súlyos mellékkövetkezmények is:

A gabonakereskedők elesvén forgalmuk legnagyobb részétől, kényszerítve lesznek kiadásait lényegesen restringálni. Ez *tisztviselők elbocsájtását* fogja maga után vonni, ami a tisztviselők amugyis súlyos helyzetével egyenesen katasztrófaszámba menne.

Azután a *kereskedők kezében nem lesz elég áru*, nem fog ezen főcikkekben a tőzsdén megfelelő üzlet kifejlődni. Hogy mily következményekkel jár majd azon körülmény, ha az áralakulás tekintetében *teljes bizonytalanság* fog uralkodni, amikor a fogyasztás akár a termelők, akár a malmok önkényének lesz kiszolgáltatva, azt majd csak a jövő fogja kimutatni.

Rátérek még az összes bajok kutforrására, a *Devizaközpontra*.

Több ízben volt már alkalmam élőszóval és írásban véleményemet a Devizaközpontról elmondhatni és bocsánatot kérek a tisztelt társaság azon tagjaitól, kik nézeteimet már ismerik, ha újból kénytelenek ezen fejtegetéseimet végighallgatni.

Miután én nem személyek, hanem rendszer — nézetem szerint helytelen rendszerek — ellen harcolok a legnagyobb készséggel és meggyőződésem szerint kijelentem, hogy nem a Devizaközpont általam igen nagyrabecsült vezetője ténykedésén mulik, *ha az ország devizaellátása ilyen siralmas helyzetben van. Ennek egyetlen oka az, hogy még egyáltalában létezik Devizaközpont, holott már régen kellett volna azt feloszlatni vagy legfeljebb, mint ellenőrző szervet fenntartani.*

A Devizaközpont *a külföldi devizákra és valutákra* oly árakat statuál, melyek 40—50%-kal *a tényleges értékük alatt* vannak.

Bizonyítéka ezen állításom helyességének azon körülmény, hogy *külföldre utazóktól* a központ az általa megállapított devizakurzusokhoz 50% *felárat* üt és csak így bocsátja az illetőknek rendelkezésére.

Az exportőrök *a megállapított alacsony devizakurzusok* folytán gyakran képtelenek a már kivitelre engedélyezett árukat tényleg ki is vinni, miáltal

egyrészt *külföldi vevőkkel szemben bajba jönnek*, másrészt *a nyakukon marad az áru*, amelyen belföldön többnyire *csak veszteséggel tudnának tuladni*. És ha felvetjük a kérdést, hogy miért történik mindez, miután a központ csak körülbelül 5%-kal drágábban adja tovább az igénylőknek a beszolgáltatott devizákat, arra kielégítő választ kapni nem lehet. Nem is lehet menteni azt, hogy az exportőrök zsebéből kiveszik a pénzt és odaadják — legkisebb részben az importőröknek, — hanem burkolt szubvenciót juttatnak — kiknek, nem tudom. — Igen helytelenül halljuk ezt nemzeti ajándéknak elnevezni, ez nem nemzeti ajándék, mert ez nem a nemzet vagyonából megy, hanem egészen más elnevezés illik erre, melynek kifejezése ily illusztris társaság előtt nem volna ildomos.

A Devizaközpont lehetetlen helyzetbe hozta és *ilyenben tartja az importőröket, kik képtelenek a fizetési kötelezettségeiknek külföldi hitelezőkkel szemben eleget tenni*, mert más uton, mint a központ útján, *a devizák be nem szerezhetők*, tekintettel arra, hogy nagy büntető szankciók vannak statuálva ha mellékutakon szerez magának valaki devizákat. Evvel szemben tapasztaljuk, hogy *egyes nagy vállalatok a devizaszükségletük kielégítésére igen sok cikkre kapnak kiviteli engedélyeket* és nagy szomorúsággal kell megállapítanom, hogy *ezen vállalatok a legitim gabonakereskedelem kezéből a kivitel tekintélyes részét kivették*. Azt hiszem, hogy minden objektív ítélkező ennek helytelenségét meg fogja állapítani.

Pedig ezen igazságtalanság kiküszöbölése igen könnyen volna lehetséges. *Kivitelre csak külföldi valutákban legyen szabad eladni, a kapott valutát teljes összegben be kelljen szolgáltatni, de a központ annak tényleges napi értékét legyen köteles a beszolgáltatónak kifizetni*. Ezáltal senki sem károsodik, senki sem jut jogtalan előnyökhöz és nem fog az exportőröknek eszébe sem jutni, hogy ne a teljes valutaösszeget szolgáltatassa be. Ha azonban mégis találkozna ilyen értelmetlen exportőr, — amit hinni nem akarok — akkor erre a legsúlyosabb büntetés kivetését is enyhének fogom találni.

De igen tisztelt uraim, végre ki kell már bontakoznunk a háborus mentalitásból, a megkötöttségből. Mindannyian bizunk abban és forró szívvvel kívánjuk, hogy szerencsétlen hazánk ismét lábra tudjon állani. Mindannyian akarjuk ezen cél elérésére teljes munkásságunkat, *teljes tehetségünket felsorakoztatni*, de minden törekvésünk kárba veszt, *mig nem kapjuk meg a teljes szabadságot*, legelső sorban a kereskedelem terén.

Frey Kálmán.

A városok és községek háztartásának rendezéséről szóló törvényjavaslatról.¹⁾

Az a nagy küzdelem, amelyet a magyar városok egyfelől háztartásuk egyensúlybantartása érdekében, másfelől anyagi helyzetük javításáért és rendezéseért folytatnak, évtizedekre vezethető vissza. Ebből a mindnyájunk által egyformán jól ismert tényből kiindulva, önkénytelenül felvetődik az a kérdés, hogy van az, hogy a magyar városoknak háztartásuk érdekében évtizedekre menő küzdelmet kellett folytatniok anélkül, hogy céljukat képesek lettek volna elérni?

Három okát adom ennek a meddő küzdelemnek; az elsőt abban a szinte következetes törvényhozói munkában látom, amely minden jövedelmi forrást — különösen a multban — elvont a városoktól, minden újabb állami közigazgatási feladat terhét pedig — különösen az utóbbi időben — legtöbbször minden ellenszolgáltatás nélkül a városokra ruházta; a második ok hasonlóképen a törvényhozói működéssel kapcsolatos, amennyiben a 70-es évek óta fennállott községi pótdórendszer amellett, — s ezt koncepcióként kell — hogy az államra is hátrányos, a helyhatóságok igényeit soha nem elégítette ki; a harmadik okot magukban a városokban kell keresnünk, abban a dicséretes törekvésükben, amelyet haladásuk érdekében ezen évtizedes küzdelmük ideje alatt, sokszor anyagi helyzetükkel egyáltalában nem számolva, kifejtettek s amely a kultúra haladásával, a közegészségügy erősebb istápolásával, a szociális gondoskodás kiterjesztésével, saját kezelésben levő intézmények és üzemek megteremtésével és fejlesztésével stb., mindig több és több, újabb és újabb áldozatokat kívánt.

Ezek közül az okok közül jelen fejtegetéseim során a magyar községi pótdórendszerrel óhajtok foglalkozni annak a törvényjavaslattervezetnek a kapcsán, amelyet a m. kir. pénzügyminiszter ur a városok és községek háztartásának rendezése érdekében készített s véleményezés végett Budapest székesfőváros törvényhatóságának megküldött.

* * *

Azok az alapelvek, amelyeken a magyar községi pótdórendszer felépült, s amelyről azt állítottam, hogy amellett, hogy az államra is hátrányos, a

¹⁾ A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 nov. 15-iki ülésén tartott előadás.

A címben említett törvényjavaslat az autonóm szervek pénzügyi hatáskörének igen nagyjelentőségű szabályozója és fejlesztője lehetne, sok hibájának kiküszöbölése mellett. E dolgozat szerzője természetesen főleg a városok, s különösen Budapest szempontjából bírálja a tervezet hibáit; a kérdést azonban oly fontosnak és sokoldalúnak találjuk, s a helyes megoldás kedvéért oly sürgősnek, hogy — főleg a községek szempontjából — a tervezetre még vissza fogunk térni. *A szerkesztő.*

helyhatóságok igényeit pedig nem elégíti ki, a községek rendezéséről szóló 1871. évi XVIII. t.-c.-ben vannak lefektetve; meg kell azonban nyomban állapítanom, hogy a törvényhozás ezt a rendezést annak idején is már ideiglenesnek tekintette, a megokolás következő szavai szerint:

»A törvényhozás feladata lesz véglegesen megoldani általában az állami adó és házi adó nagy kérdését nemzetgazdasági egészséges elveken és alapokon; egyelőre nem mutatkozik más mód, mint amelyet a javaslat tervez, amely a szabad királyi és rendezett tanácsú városokban divatozik, t. i. az egyenes államadó-forintok után krajcárokban vetni ki a házi adót.«

Ennek ellenére a városok és községek helyzetét alapvető módon szabályozó 1886. évi XXI. és XXII. t.-c., valamint Budapest főváros törvényhatóságának alakításáról és rendezéséről szóló 1872. évi XXXVI. t.-c. ezt a községi adórendszert vette át.

A közzolgáltatások egyesített kezeléséről szóló 1909. évi XII. t.-c. megokolásában néhai *Wekerle Sándor* is foglalkozik a helyhatósági háztartások rendezésének kérdésével, de megoldásra ő sem juttatta, mert megállapítása szerint, amint akkor mondotta: »Sajnos, pénzügyi viszonyaink között még messze van az az idő, amidőn a történeti multtal szakítva, e téren gyökeres és az adópótlékrendszer elejtésével önálló kivetési alapokon nyugvó helyhatósági adóreformra gondolhatunk.«

Nagy lépést jelentett volna a városok fejlesztéséről szóló 1912. évi LVIII. t.-c., amely kimondta, hogy a törvény életbeléptetésétől számított két éven belül a városok szervezetéről, közigazgatásáról, háztartásáról, ugyancsak a városi rendőrség országos rendezéséről törvényjavaslat terjesztessék elő; fájdalom, ez a törvényjavaslat nem látott napvilágot, s a városi rendőrség országos rendezését kivéve, a többi irányban a legújabb időkig sem történt intézkedés.

1917-ben Budapest székesfőváros törvényhatósága országos akciót indított a községi adórendszer reformja ügyében.

A főváros az egységes községi adórendszer alapkövetelményeként az állami és községi adózás terének lehető elkülönítését kívánta, úgy, hogy az állam és a városok egy és ugyanazt az adóforrást — egymással mintegy konkurálva — ki ne merítsék; az adózás terét elválasztotta akként, hogy az *általános fizetőképességen* alapuló adószedés joga elsősorban az államot, az ugynevezett szolgáltatás és ellenszolgáltatás, vagyis az érdekeltég alapján való adóztatás joga elsősorban a városokat illesse.

Ez a reform az ingatlanadókat a városoknak engedte volna át, amelyek lemondottak volna a többi hozadéki adó pótlékairól és így ezeket az adókat viszont az állam intenzívebben használhatta volna fel a maga javára.

E reformnak az alapeszméje az volt, hogy az ingatlanadónak már természeténél fogva is városi adónak kell lennie; az ingatlan jövedelmezősége szoros összefüggésben van a városok életével, közigazgatásával, mindazokkal a városi intézményekkel, amelyeket a városok nagy áldozatok árán a városfejlesztés érdekében létesítenek. Az állami ingatlanadó átengedése módot nyújtana a városoknak, hogy a házadót önállóan, modern alapokra fektetve, a telekadóval kombináltan szedhessék. Az ily kombinált adó természetes fejlődőképességével biztosabb alapot teremtene a háztartás egyensúlyban tartására, sőt idővel lehetővé tenné a hid- és kövezetvámok, a városi fogyasztási stb. adók megszüntetését. A német városok ilyen alapon fejlődtek nagygyá.

Ez a reform megakadt a háboru végével ráncszakadt csapások következtében, melyeknek súlya alatt összeroppant a községi pótdadórendszer is.

Ezen a helyzeten kívánna segíteni az a törvényjavaslat-tervezet, amelyet a pénzügyminiszter ur a városok és községek háztartásáról készített.

* * *

Alaki szempontból a törvényjavaslat, amely a városok által előterjesztett kívánások figyelembevételére szempontjából a multhoz képest kétségtelenül nagy haladást mutat, három címre oszlik : az első cím alatt a városok és községek vagyoni jogával, a második cím alatt a városok és községek közszolgáltatás-szedési jogával, a harmadik cím alatt a vegyes, átmeneti és záró rendelkezésekkel foglalkozik.*)

Törvényszerkesztés és alkalmazás szempontjából mindenekelőtt aggodalmat kelt, hogy a törvényjavaslat a községek és városok, sőt a vármegyék és a székesfőváros gazdasági ügyeit is egységesen rendezi, holott kétségtelen, hogy ezeknek a közületeknek igényei, szükségletei egymástól annyira eltérőek, hogy ez a körülmény egymagában véve is az egységes rendezést szinte kizárja *s ezért nézetem szerint külön-külön törvénnyel kellene szabályozni a községek, a városok és a székesfőváros háztartását.*

A törvényjavaslat általános irányát tekintve, a mai közigazgatási rendszer keretében mozog, az 1886. évi XXI. és XXII. t.-c. alapelveit fenntartva, egységes alapra helyezi a rendezett tanácsu és a törvényhatósági joggal felruházott városok háztartását, sőt a gazdálkodás szempontjából, átmenetileg, a fővárossal sem tesz kivételt, noha a törvényjavaslathoz fűzött megokolás (106. §.) elismeri, hogy a székesfőváros különleges helyzete, gazdálkodásának sokoldalúsága és ennek nagy arányai a főváros háztartásának önálló és független alapokon való rendezését teszik szükségessé, miért is az erre vonatkozó javaslat külön törvénybe lesz foglalandó.

Alapelveiben a törvényjavaslat arra törekszik, hogy

1. önálló alapokon fejlessze a városi adózást, a községek részére növekedő kiadásainak megfelelően fokozható bevételeket biztosítson ;
2. a községi pótdadó jelentőségét leszorítsa ;
3. a teherviselést arányossá tegye.

Mindezek érdekében a törvényjavaslat a városok és községek háztartási szükségleteit elsősorban a közvagyon jövedelméből kívánja fedezni ; az ebből nem fedezhető szükségleteket osztályozza aszerint, hogy miből erednek, és pedig :

1. a város (község) minden lakosát egyenlően érdeklő közigazgatásból merülnek-e fel ;

*) Az első címben négy fejezetre osztottan szabályozza a városi (községi) közvagyont, a költségvetést, a számadást és a jogorvoslatot ; a második címben hat fejezetre osztottan az általános rendelkezéseket ; az általános közigazgatási célok érdekében szedhető önálló közszolgáltatásokat, a különös rendeltetésű önálló városi és községi közszolgáltatásokat, a városi (községi) pótdadót, a városok és községek állami segélyezését, az eljárást és jogorvoslatokat. A harmadik cím alatt a vegyes intézkedések között szerepelnek azok a rendelkezések, amelyek a városi és községi alkalmazottak részére az eddig az államtól nyújtott háborus, drágasági, rendkívüli segélyeket és családi pótlékokat, valamint a kedvezményes áru természetbeni ellátást a városokra, községekre hárítják át.

2. különleges közigazgatási célokra szolgáló szükségletekből állanak-e elő, amelyeknek kielégítéséhez a lakosság érdekeltsége különböző mértékben fűződik;

3. egyes közintézmények és közüzemek létesítésére és fenntartására szükségesek-e.

Ilyen osztályozás mellett a szükségleteknek fedezésére más és más bevételi forrásokat jelöl ki, és pedig:

a) a város minden lakosát egyenlően érdeklő közigazgatási szükségletek fedezésére az alábbi sorrendben meghatározott következő bevételeket:

1. az általános kereseti adó jövedelmét;
2. az általános forgalmi adóból való részesedést;
3. a városi (községi) fogyasztási adók és adópótlékok jövedelmét;
4. az állami italmérési jövedékről szóló törvény alapján fizetett engedély-illetékekből származó bevételt;

5. a bortermelési adóból való részesedést;

6. a törvényhatósági joggal felruházott városokban a fényüzési lakásadó jövedelmét;

7. a városi és községi illetékek jövedelmét;

8. a helypénzek jövedelmét;

9. a 75%-ot meg nem haladó adókulccsal kivethető pótagót;

10. az állam által igénybe nem vett új adók bevételeit;

11. a 75%-ot meghaladó adókulccsal kivetett pótagót;

b) a különleges célokra szolgáló közigazgatási szükségletek kielégítésére a városrendezési, mezőrendészeti és tűzvédelmi járulékokat, a védelmi adót, az ebadót, a különleges jótékonyági adót, a vámokat, vásárvámokat és természetbeni szolgáltatásokat;

c) a közintézmények és közüzemek létesítésével és fenntartásával felmerülő költségek fedezésére az intézmények és üzemek igénybevételéért szedett használati díjakat és járulékokat.

A felsorolt bevételi forrásokat vizsgálva, megállapíthatók a következők:

Az általános kereseti adót továbbra is az 1922: XXIII. t.-c. szabályozza azzal a kiegészítéssel, hogy a város (község) annak kulcsát 5%-on fölül csak az esetben állapíthatja meg, ha háztartási kiadásai a törvényjavaslat szerint igénybevehető bevételi források teljes kimerítése után a pótagónak 150%-os kulcsa mellett sem volnának fedezhetőek.

Az általános forgalmi adóból való részesedés tekintetében a törvényjavaslat változatlanul fenntartja az eddigi törvényes rendelkezéseket.

Az állami borital- és husfogyasztási adó megszüntetése mellett, 1924. évi január hó 1-től a bor- és a husfogyasztás után a városok és községek önálló alapon vehetnek ki adót, amelynek legmagasabb tételét a pénzügyminiszter rendelettel állapítaná meg; szeszfogyasztási adópótlék fejében hektoliterfokonként 8 koronát, illetve literenként 5 koronát meg nem haladó adópótlékot, a sörfogyasztás után pedig 100 koronát meg nem haladó sörfogyasztási adópótlékot szedhetnek; jogositva lesznek a területükön termelt, gyártott vagy elfogyasztott ásványviz és szikviz után fogyasztási adót szedni, amelynek mértékét szabályrendelettel kell megállapítani.

Az állam által fogyasztási adókkal megrótt cikkek fogyasztása vagy bevitele után a szesz- és sörfogyasztási adópótlék kivételével a városok és községek más fogyasztási adókat vagy bevételi díjakat nem szedhetnek.

Az italmérési engedélyilletékeket továbbra is az állami italmérési jövedékről szóló 1921 : IV. t.-c. szabályozza.

A bortermelési adóból való részesedést a jövőre nézve is az 1921 : VI. t.-c. állapítja meg.

A fényüzési lakásadót (az 1922 : XXII. t.-c. 33. és 38. §-aiban foglalt rendelkezések betartása mellett) a törvényhatósági joggal felruházott városok ezentul is szabályrendeletben állapítják meg.

A városi illetékek közül a városi ingatlanvagyonátruházási illetéket a jövőben is az 1920 : XXXIV. t.-c. által vont korlátok között, az egyéb közigazgatási illetékeket pedig a belügyminiszteren kívül ezentul a pénzügyminiszter hozzájárulása mellett a városok szabályrendelettel állapítják meg.

Ugyancsak szabályrendelettel állapítják meg ezentul is a városok és községek a helypénzeket és az állam által igénybe nem vett önálló városi adókat, ez utóbbiakat azonban csak az esetben, ha az általános közigazgatási szükségleteiket az erre a célra kijelölt bevételi források kimerítése után és a 75%-os pótdókulcs alkalmazása mellett sem képesek kielégíteni. Ez az önálló városi adóztatási jog azonban ezentul csakis az egyenes adóztatás körére szorítkozhatik, a közvetett adóztatásra nem.

A városrendezési, mezőrendészeti, tűzvédelmi járulékokat, az ebadót, a különleges jótékonysági adót, a vámokat, a vásárvámokat és a közintézmények használatáért fizetendő díjakat vagy járulékokat a városok és községek szabályrendelettel állapítják meg, ellenben a védelmi adót törvény fogja szabályozni.

A városi (községi) pótdót a földadó, a házadó, a társulati adó, valamint a társulati adóról szóló 1922 : XXIV. t.-c. 28. §-a alapján az igazgatóság és a felügyelőbizottság tagjainak, továbbá a választmányi tagoknak és napi-biztosoknak javadalmazása után járó külön adó után kell kivetni.

A városi (községi) pótdó kivetési alapja 1923. évi január hó 1-től kezdve a földadónál — amiként ez eddig is volt — a földbirtok kataszteri tiszta jövedelmének kétszeres összege, a házadónál az állami házadó teljes összege helyett ezentul ennek csak a fele, az előbb említett igazgatósági és felügyelőbizottsági tagok társulati külön adójának a teljes összege.

Az állami házadóra adott ideiglenes mentességeket a törvényjavaslat nem érinti.

A társulati adóból az 1922 : XXIV. t.-c. 27. §-a értelmében a várost (községet) megillető részt a város (község) szükségleteinek mérlegelése alapján a pénzügyminiszter esetről-esetre évenként állapítja meg.

A községi pótdót az előbb említett adóalapok után egyenlő %-kal kell kivetni és a kivetési százalék ezentul az adóalap 150%-át nem haladhatja meg ; átmenetileg az 1924. és 1925. évekre a pénzügyminiszter szükség esetén 300%-os pótdót engedélyezhet.

Amennyiben a városok és községek 150%-os pótdóval és az itt felsorolt közszolgáltatásszedési joguknak teljes kimerítésével sem lennének képesek szükségleteiket kielégíteni, államsegélyben részesülhetnek és erre a célra, valamint a községi jegyzők, segédjegyzők illetménykiegészítésére szolgál a jövedelemadó után kivetendő 10%-os adóptlék.

E bevételi források ellenében a városok (Budapest székesfőváros), illetőleg a községek tartoznak viselni 1923. évi január hó 1-től kezdve mind-

azokat a háborus, havi drágasági és rendkívüli segélyeket, családi pótlékokat, melyeket 1914. évi augusztus hó 1-e óta a városi és községi tisztviselők és egyéb alkalmazottak, valamint a városi és községi nyugdíjasok, özvegyek és árvák részére az állam fizetett; átmenetileg az 1923. év végéig az állam ezeket a járadóságokat előlegezi az 1922. évi december hó 31-iki állapotnak és az ezen a napon hatályban állott jogszabályoknak megfelelő mértékben.

1923. év végén túl csak az olyan város (Budapest székesfőváros) vagy község tisztviselői és egyéb alkalmazottai, valamint nyugdíjasai, özvegyei és árvái részesülhetnek kedvezményes áru természetbeni ellátásban, amely város (község) az ezzel felmerülő összes költségeket az államnak havonként megtéríti.

Amikor a törvényjavaslatot ezekben ismertettem, mielőtt annak kihatásaira rátérnék, kiemelnj kívánom, hogy ez a javaslat a városok és községek között a bevételi források tekintetében csak annyiban tesz különbséget, hogy a községek részére általában kijelölt közszolgáltatások mellett a fényüzési lakásadót csak a törvényhatósági joggal felruházott városok, ellenben az ingatlan vagyónátruházási illetéket, a városi helypénzeket és az állam által igénybe nem vett önálló városi adókat a törvényhatósági joggal felruházott városokon kívül a rendezett tanácsú városok, a nagyközségek, valamint a nyaraló- és üdülőhely jellegű kisközségek is szedhetik.

A megokolás melléklete a mult helyzet megítélésére 130 oldalon igen tanulságos statisztikai adatokat nyújt a városok és községek vagyónáról, népességéről, bevételeiről és kiadásairól az 1913. és az 1920. évekre vonatkozólag; ezekből azonban nem állapítható meg az a mérleg, amely azt mutatná, hogy hogyan fognak alakulni a városok és községek terhei és bevételei a törvényjavaslat elfogadása esetében, és erre nézve a mérleget a megokolás sem állítja fel, csupán feltételezi, hogy a javaslattal nyújtott bevételi források a városokra és községekre egyuttal áthárított terheket bőségesen fedezni fogják.

Ezzel a feltevessel a városok és községek szempontjából adatok hiányában nem szálllok vitába; a fővárosra nézve azonban ezt a mérleget a következőkben állítom fel.

A mérleg egyes tételeinek megállapításánál abból indulok ki, hogy noha a törvényjavaslatnak kifejezetten csak egynéhány rendelkezése vonatkozik Budapestre, mégis — legalább átmenetileg — alkalmazást fognak nyerni a törvényjavaslat második címében a városok és községek adóztatási jogára vonatkozó összes rendelkezések, mert a törvényjavaslat a székesfővárosra nézve is kötelezővé teszi, hogy adó-, illeték- és díjszedési jogára vonatkozó összes szabályrendeleteit záros határidőn belül átdolgozza és jóváhagyás alá bocsássa, s így kétségtelen, hogy e szabályrendeletek felsőbb jóváhagyást csak az esetben nyernének, ha azok teljes mértékben átvennék azokat az alapelveket, amelyeket ez a tervezet a városok és községek adóztatási joga szempontjából megállapít.

Ezen alapelvek szerint Budapest is elsősorban a közvagyon jövedelméből tartoznék háztartási szükségleteit fedezni. Az ebből nem fedezhető szükségleteket Budapest is osztályozni tartoznék aszerint:

1. hogy azok a főváros minden lakosát egyenlően érdeklő közigazgatásból merülnek-e fel, vagy csak

2. különleges közigazgatási célokra szolgálnak-e, amelyeknek kielégítéséhez a lakosok érdekeltsége különböző mértékben fűződik, illetőleg

3. hogy azok egyes közintézmények és közüzemek létesítéséből és fentartásából állanak-e elő.

Ezeknek a szempontoknak a figyelembevételével osztályozott közigazgatási szükségletei fedezésére Budapest is az előbb már ismertetett bevételeket vehetné igénybe, minek ellenében a törvényjavaslat 1923. évi január hó 1-től számítottan a fővárosra háritja át a már előbb említett háborus, drágasági és rendkívüli segélyeket.

Az ismertetett bevételi források és e terhek jelentőségének szembeállításával állapítható meg a törvényjavaslat pénzügyi kihatása a fővárosra nézve.

Az adóknak, illetékeknek és díjaknak sorozatán végigtekintve, azok között nem igen lehet olyan bevételi forrásra rámutatni, amellyel a főváros már eddig is nem rendelkezett vagy nem rendelkezhetett volna. A törvényjavaslat indokolása ezek közül mégis három jövedelmi forrásra mutat rá mint olyanra, amely biztos alapjául szolgál a városokra, köztük a fővárosra is háritott tisztviselői illetmények fedezésére. Az egyik az általános kereseti adó, a másik az általános forgalmi adóból való részesedés, a harmadik a fogyasztási adó.

Az általános kereseti adó, melyet már korábbi törvényhozási intézkedés engedett át a városoknak, voltaképen nem új adóforrás, ez valójában önálló jelleggel felruházott községi pótagó, mely a megszüntetett I., II., III. és IV. osztályú kereseti és tőkekamatadó községi pótagóját helyettesíti. Ez számszerűleg az eddiginél bizonyára bőségesebbnek mutakozó adóforrás, kétséges azonban, hogy viszonylag a réginek megfelelő-e; jelentősége a pénzérték csökkenő irányzata mellett kérdéses, mert az adónak kimunkálása nagyon hosszú időt vesz igénybe és nehézkes.

Ennek az adónak jelentékeny részét különben sem lehet a fővárosra háritott tisztviselői illetményekre fordítani, mert erre az általános kereseti adó ellenében megszüntetett községi adópótlékoknak pótlására lesz szükség.

A forgalmi adórészesedést ugyancsak korábbi törvényhozási intézkedés engedte át a székesfővárosnak. Ennek hozamát már eddig is a főváros egyéb szükségletei kötötték le, úgy hogy ez sem szolgálhat fődözetéül a szóbanforgó törvényjavaslattal a fővárosra háritani szándékolt terheknek.

A fogyasztási adók közül a bor- és husfogyasztási adó csak az esetben jelentene a fővárosra nézve valamit, ha az erre vonatkozó pénzügyminiszteri rendelet az alkalmazható legmagasabb adótételt úgy állapítaná meg, hogy ez az adó a főváros részéről eddig szedett és a törvényjavaslat értelmében megszűnő bor- és husfogyasztási adópótléknál értékesebb lesz.

A szeszfogyasztási adópótlék maximális határát a törvényjavaslat ugyanabban a mértékben javasolja megállapítani, amelyben azt a főváros már eddig is szedte. A főváros tehát ezt a bevételi forrást sem használhatja fel arra a célra, amelyre azt a törvényjavaslat szánta.

Végül a sörfogyasztási adópótlék a törvényjavaslatban meghatározott kulcs mellett jelent ugyan mintegy évi 20 millió bevételi többletet, ez az összeg azonban a fővárosra háritott többmilliárdos terhekkal szemben jelentéktelen. A fogyasztási adókat különben a törvényjavaslat a fővárosnak csak

1924. évi január hó 1-ével engedi át, viszont a terheket már 1923. évi január hó 1-ével háritja a fővárosra.

Megjegyzem, hogy a fogyasztási adók és adópótlékokra vonatkozóan most mondottakat a törvényjavaslat ismertetéseként felhoztam ugyan, az időközben meghozott és az egyes pénzügyi természetű rendelkezésekről szóló 1923. évi XXXIII. t.-c. azonban már a mult hónaptól kezdve átengedte a fővárosnak a fogyasztási adókat és a fogyasztási adópótlékokat is jelentékenyebb kulcs mellett, mint azt a törvényjavaslat tervezte.

A többi bevételi forrás, amelyet a törvényjavaslat felsorol — mint az előbb már említettem — olyan, mely az eddig fennállott törvényes rendelkezések szerint is igénybevehető volt és amellyel a főváros élt is és hozzátehetem, hogy ebben a tekintetben a törvényes rendelkezések eddig szabadabb mozgást is biztosítottak a fővárosnak, mint ez a törvényjavaslat. Eddig ugyanis a főváros a közvetett adókat is pótlékolhatta, önálló adókat is behozhatott szükségleteihez és igényeihez mérten, míg a jövőben a törvényjavaslat szerint a főváros a közvetett adókat már nem pótlékolhatja, az önálló városi adókhoz pedig csak akkor nyulhatna, ha kimerítette teljes mértékben azokat az adókat, amelyeket az általános közigazgatási szükségletek kielégítésére a törvényjavaslat kijelöl, ezek közé értve azt is, hogy az annyira perhorreszkált községi pótdadó a főváros legalább 75%-ra felemelje.

Két új törvényhozási intézkedést igénylő adót említ a törvényjavaslat, az egyik a védelmi adó, a másik a jövedelemadó 10%-os pótléka. Az előbbi törvényhozási uton fogja rendezni és ezt átengedi a városoknak. Az utóbbit már ezzel a törvényjavaslattal kívánja megvalósítani, ezt azonban nem engedi át a városoknak, hanem fenntartani kívánja a községi jegyzők illetményeire és a városok segélyezésére.

A törvényjavaslat azt a célját, hogy a községi adópótlék jelentőségét leszorítsa, a legteljesebb mértékben eléri; ennek következményeként például a fővárosban a földadó után szedhető községi adópótlékot meg is kellene szüntetni, el kellene törölni, mert ezt az adópótlékot mintegy 14.000 — jelentékeny részben csak 2 koronás — tételben kellene kivetni, elkönyvelni, beszédni és behajtani, évi félmillió hozamát tehát az adó kezelési költsége többszörösen meghaladja.

A törvényjavaslat a házbéradó budapesti községi pótdóját is leszállítja 25%-kal; ugyanis az eddig községi adóalapul szolgált 16%-os házbéradó teljes összege helyett jövőre az időközben 24%-ra felemelt házadónak csak a felét jelöli meg a törvényjavaslat községi adóalapként, vagyis a házbéradó jövedelemnek csak 12%-át; ez azt jelenti, hogy a főváros a házbéradó jövedelmek után járó községi pótdó címén csak 80%-os adókulcs mellett juthat ugyanakkora bevételhez, mint amilyenhez eddig 60%-os kulcs mellett jutott.

Különleges rendelkezése a törvényjavaslatnak az, hogy a társulati adó után ugyan járna községi pótdó, ennek mértékét azonban nem a törvényhatóság állapítaná meg a saját hatáskörében, hanem a pénzügyminiszter a társulati adóból azt az összeget juttatná a fővárosnak községi pótdó fejében, amelyet a főváros szükségleteinek mérlegelése mellett jónak lát.

Összevetve már most egymással azokat a különbözeteket, amelyek a főváros bevételei és kiadásainál a törvényjavaslat szerint a mai viszonyokkal szemben előállának, a részletezést e helyütt mellőzve, évi fedezetlen teher-

többletként mintegy 25 milliárd jelentkezik és a gazdasági viszonyok alakulását figyelve, féltő, hogy ez a tehertöbblet emelkedő irányu lesz.

E tehertöbblet megállapításánál már figyelemmel voltam arra, hogy időközben az egyes pénzügyi természetű rendelkezésekről szóló 1923. évi XXXIII. t.-c. a bortermelési adót megszüntette és így a főváros is elesik a jövőben a bortermelési adóból őt megillető részesedéstől; továbbá, hogy a most említett törvény alapján már a múlt hónaptól kezdve engedtetek át a fővárosnak különböző fogyasztási adók és adópótlékok, végül, hogy a városi ingatlan vagyonátruházási illetéket a főváros az 1923. évi XXXII. t.-c.-ben nyert felhatalmazás alapján $1\frac{1}{2}\%$ helyett 3% -ban szedheti.

Arra nézve, hogy a főváros miből fedezze ezt a tehertöbbletet, nem megnyugtató az, hogy a pénzügyminiszter ur a törvényjavaslat megokolásában kijelenti, hogy a székesfőváros különleges helyzete, gazdálkodásának sokoldalúsága és annak nagy arányai háztartásának önálló és független alapokon való rendezését teszik szükségessé, s hogy az erre vonatkozó javaslat külön törvénybe lesz foglalandó, mert a fedezetlen terheket jelentékeny részükben ez a javaslat már 1923. évi január hó 1-től háritaná a fővárosra, míg a főváros háztartásának említett önálló rendezése csak a jövőben történék meg, aminek visszaható ereje aligha lehetne.

Kétségtelen, hogy megcsonkított hazánk pénzügyi helyzete végtelenül súlyos, de az is világos előttem, hogy ezen a helyzeten kevésé fog változtatni, ha az állam a reá nézve elviselhetetlen terheket egyszerűen áttolja az államnak mégis csak egyik alkotórészét képező oly közületre, mint a főváros, amelynek gazdasági és kulturális jelentősége az állam szempontjából sem lehet közömbös. Ennek a jelentőségnek megvilágítására a pénzügyminiszter ur részéről rendelkezésre bocsátott statisztikai adatokból néhány szemelvényt adok a következőkben.

1920-ban 5,636.017 községi lakos 1.222,700.000 korona adót, 931.599 rendezett tanácsu városi lakos 349,500.000 korona adót és 603.320 törvényhatósági városi lakos 218,100.000 korona adót, Budapestnek 930.247 lakosa pedig 1.853,202.000 korona adót fizetett.

A községek, városok adósságából 1920-ban a községi lakosságra 157 millió, a rendezett tanácsu városok lakosságára ugyanennyi, a törvényhatósági városok lakosságára 275 millió, Budapest lakosságára 855 millió jutott, de ez a 855 millió a valutáris differenciákkal a fővárosra nézve ezidőszerint 600 milliódot meghaladó terhet jelent.

A községek 1920-ban összesen 497, a rendezett tanácsu városok 572, a törvényhatósági városok 626, Budapest főváros egymaga 3240 tanerővel munkálta a nemzetnevelés ügyét.

Utak karbantartására, köztisztasági szükségletekre és közvilágítási célokra 1920-ban a községek összesen 11,424.000 koronát, a rendezett tanácsu városok 8,337.000 koronát, a törvényhatósági városok 14,686.000 koronát fordítottak, míg a főváros ezekre a célokra 104,356.000 koronát áldozott.

Kétségtelen e néhány adatból ítélve is, hogy a főváros a többi helyhatósággal szemben mennyiség és minőség tekintetében oly aránytalan szükségleteket kénytelen kielégíteni a közoktatás, a közművelődés, a közegészségügy, a közlelés, a gyámügyi és katonai közigazgatás stb. terén, amelyek jelentékeny részben állami feladatok és amelyek ellátása alól Budapesthez mérten a községek jóformán mentesültek. Ilyen körülmények között, fokozott

mértékben jelentkezik annak a régóta hangoztatott kívánságnak a jogosultsága, hogy az állami feladatok körébe tartozó tennivalókért az állam a fővárost kárpótolja.

Az állam ennek a kötelezettségének teljesítése elől eddig elzárkózott, az ennek ellensúlyozására a főváros törvényhatósága részéről eddig kifejtett erőfeszítést a törvényjavaslat nemcsak nem honorálja, hanem azt még az eddiginél is aránytalanabban akarja kiaknázni a maga kétségtelenül súlyos helyzetének javítására. Nemcsak nem teszi egyenlővé a budapesti és a vidéki házbérijövedelemnek állami adóját, amely címen a főváros lakossága 24%-ot, míg az ország tulnyomó részének lakossága csak 15%-ot fizet és így a főváros lakossága ezen a címen a házbér 9%-ával nagyobb terhet visel, mint a vidéki lakosság, hanem ezenfelül még Budapest lakosságát is 10%-os jövedelemadó-pótlékkal terhelné meg azért, hogy ebből fedezhesse a községi jegyzők illetményét és segíyezhesse az arra szoruló városokat, tehát a főváros lakosságával viseltetne egy olyan közterhet, amely más helyhatóságok szükségleteinek az ellátását szolgálná.

Abból a szempontból vizsgálva a törvényjavaslatot, hogy ez a főváros adózó polgárságára milyen újabb terhet jelent, megállapíthatom, hogy ez a törvényjavaslat újabb teherként csupán a 10%-os jövedelemadó-pótlékot hozza be; utal ugyan arra, hogy a védelmi adót be fogja hozni, ezt azonban más törvényhozási intézkedésnek tartja fenn, a fogyasztási adók tekintetében pedig a már előbb említett 1923. évi XXXIII. t.-c. intézkedett.

Nem mulaszthatom el azonban, hogy párhuzamot vonjak a törvényjavaslatban megnyilatkozó és azon alapelvek között, amelyeket a főváros — mint említeni szerencsém volt — háztartásának rendezése érdekében 1917-ben felállított.

Ez utóbbiak szerint az ingatlanadók egészükben a városokat illették volna, míg a törvényjavaslat fenntartja azt az állapotot, amely ezeket tulnyomórészen az állam javára köti le és korlátozza a városokat abban, hogy az ingatlanadókat az eddigi mértékben igénybe vehessék.

Az 1917-ben felállított alapelvek az állami és városi adózás terének elkülönítését keresték és ezért az általános fizetőképességen alapuló adóztatást az államnak kívánták biztosítani; a törvényjavaslat ezzel szemben a községi adózás gerincévé teszi az általános kereseti adót.

Az 1917-ben felállított alapelvek a vámok és városi fogyasztási adók megszüntetését vették tervbe, a törvényjavaslat ezekre, mint fő bevételi forrásokra utalja a városokat.

Ez a törvényjavaslat tehát homlokegyenest ellentétben áll azokkal az alapelvekkel, amelyeket a főváros háztartásának rendezése érdekében 1917-ben felállított. Amikor azonban az ingatlanok adóit tulnyomórészen az állam a maga részére már lekötötte és ez alapon az állam időközben adózási rendszerét már annyira átformálta, hogy ennek a rendszernek a megváltoztatása nagy megrázkódtatással járna a különben is súlyos pénzügyi viszonyokkal küzködő államra nézve, noha — normális gazdasági viszonyok között — a helyes községi adózási rendszert ma is csak olyan alapelveken tártom kiépíthetőnek, mint azt a főváros 1917-ben tervezte, mégis egyelőre el kell állani ezeknek az elveknek az érvényesítésétől és ehelyett ezidőszert legalább arra kell törekedni, hogy a főváros bevételeit és szükségleteit a gazdasági egyensúly fenntartásához szükséges arányba lehessen hozni.

Ennek eszközei nézetem szerint a következők volnának :

1. a főváros a forgalmi adóból ugyanolyan arányban részesedjék, mint amely arányban részesült annakidején a forgalmi adó behozatalakor, vagyis a forgalmi adó egyharmadában, a mostani egyhatod helyett. Ez a kívánság annál jogosultabb, mert hiszen a forgalmi adó annakidején éppen az ellátatlanok és ezek között a közalkalmazottak érdekében hozatott be, az ellátatlanok számát pedig a kormány időközben lényegesen csökkentette és a közalkalmazottak közül a fővárosiaknak természetbeni ellátását és készpénz-illetmény kiegészítését most áthárítja a fővárosra ;

2. a házbéradó községi járulékait a főváros a mindenkori negyedévi házbérhez simulóan szedhesse, éppen úgy, mint a kincstári házhaszonrészesedést, eltérően a mostani állapottól, mely szerint az állami házbéradóval együtt ennek a járulécai is mindig az előző évi novemberi házbérjövedelemhez igazodnak ;

3. a fogyasztási adók mértéke tekintetében a törvény a fővárost ne kösse fix tételekhez, hanem azt a főváros saját hatáskörében a fogyasztási cikkek áralakulásához mérten maga állapíthassa meg ;

4. a főváros területén szedett társulati adókból a főváros törvény útján megállapított mértékben részesüljön ;

5. a főváros területén szedett 10%-os jövedelemadóplék kizárólag a székesfővárost illesse ;

6. a terhek áthárításának időpontját föltétlenül előzze meg a megfelelő bevételeknek nemcsak a biztosítása, hanem az is, hogy ezek a bevételek tényleg a főváros birtokába is jussanak ;

7. a szabadfoglalkozásuak általános kereseti adója még a tárgyévben biztosíttassék, lehetőleg a tárgyévben elért tiszta kereset alapján.

Mindez csak éppen ahhoz volna talán elegendő, hogy a főváros megbirja azokat a terheket, amelyeket eddig az állam viselt a fővárosi alkalmazottaknak nyújtott illetménykiegészítés címén ; nagyon távol állunk azonban attól, hogy a főváros ezek révén ugyanolyan igényeket elégíthessen ki a kultúra, közművelődés, közegészség, közlelmezés, középítés, közjótékonyág terén, mint tette azt a háboru előtt.

Ahhoz, hogy ily igényeket elégíthessünk ki, a legtakarékosabb gazdálkodás mellett is nemcsak bőségesebb bevételi forrásokra lenne szükség, hanem a városi hitelügy rendezésére is. Ebben a tekintetben a pénzügyminiszter urnak a törvényjavaslat indokolásából kivehetően az az álláspontja, hogy a városok hitelügyei terén sürgősen megoldandó feladatok jelenleg nem állanak fenn, mert a városok és községek adóssága nagyobb részét hosszú lejáratu törlesztéses kölcsönök teszik, amelyek a pénzpiac mindenkori helyzetéhez képest többé-kevésbé kedvező kamatláb mellett vétetek fel és így az adósságok törlesztési összegei ezidőszerint egyáltalában nem nehezdednek nyomasztólag a városokra, sőt az eddiginél kisebb értékű évi fedezetről való gondoskodást igényelnek, mint békeidőben.

Elteltekintve attól, hogy a fővárosnak külföldi kölcsönei is vannak, amelyeknek valutáris differenciái elviselhetetlen terheket jelentenek, a pénzügyminiszter ur felfogásával ellentétben úgy vélem, hogy a városok és községek háztartásai hitelügyi téren egyébként is sürgősen megoldandó feladatokkal állanak szemben éppen a pénzérték leromlása következtében és a mai hitelviszonyok között. A háborus évek óta meglehetősen leromlott városi intéz-

mények nagyobb rekonstrukciója és fejlesztése oly rettenetes összegű beruházásokat, fenntartása pedig oly nagy forgótőkéket igényel, amelyek adózás útján a lakosságtól nem vehetők igénybe; mert ez a megoldás egyfelől a helyes gazdálkodás elveivel össze sem egyeztethető, másfelől pedig a lakosság az ilyen terheket el sem bírná.

Az elmúlt évtized alatt a főváros a 80—100 milliós évi költségvetési szükségletével szemben szinte két éveként egy-egy 100—200 milliós kölcsönt vett fel; ezekből a kölcsönökből voltak fedezhetőek a szükséges beruházások s emellett átmenően addig is, míg e kölcsönök beruházó elhelyezése megtörtént, ugyanezekből könnyen előteremthetőek voltak az akkor mindössze évi 20—22 milliós forgalommal dolgozó közüzemeinknek néhány milliós forgótőkéi is. Ma azonban, a közel egy évtizeden keresztül visszaszorított beruházó szükségleteink fokozottabb erővel jelentkeznek, pénzünk leromlása következtében pedig közüzemeink már évi 300 milliárdot is meghaladó forgalmat bonyolítanak le, mindehhez milliárdos és milliárdos beruházó és forgótőkék kellenek.

Normális gazdasági, pénzügyi és hitelviszonyok között ilyen hiteligényeket a pénzpiac kétségkívül kielégítene, a mai rendkívüli gazdasági viszonyok között ez az állam hathatós támogatása nélkül nem lehetséges; gazdasági, szociális és nemzeti szempontok sürgetik ezt a támogatást nemcsak a főváros, hanem valamennyi magyar város részére, hogy a fejlődés útján maradhassanak s dekádencia be ne következzen; ezért feltétlenül szükségesnek tartom, hogy a törvényjavaslat ily irányban megfelelően kiegészíttessék.

A törvényjavaslat-tervezetről nyújtott ismertetésem képe nem volna teljes, ha nem emliteném meg, hogy abban a költségvetés és zárószámadás megállapítása, a számadók felelőssége tekintetében is bizonyos újítások keresztülvitele van tervbe véve; nagy jelentőségűek azok a rendelkezések is, amelyek a közüzemek létesítésére és kezelésére vonatkoznak; mindezek a kérdések azonban tárgyuknál fogva előadásom keretébe már nem tartoznak.

Pest, Buda és Óbuda városok egyesítése ötvenedik évfordulójának előestéjén mindenkinek, akinek ehhez a fővároshoz valami kis köze is van, csak az lehet a hő kívánsága, hogy Budapestnek majdnem amerikai dimenziók szerint megindult fejlődése meg ne akadjon, az általános pénzügyi és gazdasági helyzet megjavulásával mérföldes lépésekkel haladjon tovább, lakossága pedig a polgári jólétet ne csak a múlt emlékeiből ismerje, hanem valóban abban is éljen.

Dr. Csupor József.

Az Egyesült-Államok külkereskedelmi politikája a háboru után.¹⁾

1. Az autarcheia gondolatának megerősödése a háboru után.

Minden háboru után merkantilista kísérletek ütnek fel a fejüket; minden háboru után alakulnak az országokban hatalmas pártok, melyek vámvédelmet sürgetnek s az autarcheia utáni vágy általánossá válik.

Több okát adhatjuk ennek a jelenségnek:

1. Itt van mindenekelőtt a háborus mentalitás. Kétségtelen, hogy Németország sokkal hamarabb összeroppant volna a háboruban, ha termelését a védővámok segítségével már előzőleg nem fejlesztette volna ki, amennyire csak lehetett, minden irányban. Nagy-Britannia gyengéje viszont mezőgazdaságának elsorvadtságában rejlett s a háboru alatt és utána sokan akadtak Angliában, akik intő példaként vették a tengeralattjáró harc tanulságait. Természetszerűen táplálkozik ilyen módon a háborus mentalitásból az autarcheia utáni vágy.

2. Ebből a mentalitásból fakad azután a vágy a gazdasági harcra a háboru után is, a vágy a levert ellenség végleges tönkretételére. A gazdasági harc pedig vámokkal jár.

3. Nem szabad elfelejtenünk arról a körülményről sem, hogy a háborus elzárkózás alatt minden hadviselő országban keletkeztek iparok, melyeknek ott talajuk tulajdonképpen nem volt. A háboru megszűntével ezeknek az iparágaknak a létjogosultsága is megszűnt; az államhatalom azonban nem akarja tűrni, hogy a volt ellenség kivitele tegye tönkre az ujonnan keletkezett termelési ágat; a végső eredmény megint csak: *vámok*.

4. Következik azután az a jelenség, hogy a leszereléskor rengeteg ember áll foglalkozás nélkül s a vezetők munkaalkalmak teremtése végett megint csak ahhoz a gyógyszerhez folyamodnak, amely mások szerint inkább méreg, mint orvosság: a vámhoz.

5. Döntőleg hat végül az a körülmény, hogy a vesztesek valutája leromlik. Ezt a romlást a hadisarcok még fokozni szokták. Az egész folyamat eredménye: a vesztes ország áruinak rendkívüli olcsóbbodása, mely ellen védekezni kell, a védőeszköz ismét: *a vám*.

2. Az Unió vámpolitikájának legujabb fejleményei.

Közel egy évszázaddal ezelőtt állapította meg *List Frigyes* — Amerikában jártakor — azt, hogy az Unió egyik legfőbb feladata az ipar fejlesztése. »Az Unió csak akkor lehet hatalmassá, ha fejleszti a gyáriparát. Ez az igazi politikai gazdaságtan Amerika számára.«

¹⁾ A Magyar Közgazdasági Társaság 1923 december 13-iki ülésén tartott felolvasás.

Amit List Frigyes éles szeme így meglátott, azt igazolta a valóság. Az Unió ipari fejlődése szédületes volt.

Mac Kinley, a híres védvamos tarifa szerzője, mondotta pár nappal a halála előtt, hogy az amerikai ipar eléggé fejlett már ahhoz, hogy nemcsak odahaza, hanem a világpiacon is felvehesse a versenyt Európával. Nincsen tehát már messze az az idő, mikor sokkal több védelemre lesz szüksége Európának Amerikával szemben, mint fordítva.

Igy változott át az amerikai kereskedelempolitika *tisztára védekezőből olyanná, amelyik már támadni is akar.*

Hasonló folyamatot észlelhetünk az u. n. *Monroe-elv* alakulásában is. A Monroe doktrína ma már nem defenzív, hanem offenzív természetű; pan-amerikanizmussá vált.

Mind a két irányzatnak, úgy a kiviteli politikának, mint a panamerikanizmusnak a jellege határozottan *imperialista*. Ez a két irányzat szabja meg az Uniónak a háboru utáni kereskedelempolitikáját.

A panamerikanizmus hatása különösen az amerikai államokkal szemközt folytatott kereskedelempolitikában nyilvánul.

Latinamerika még ki nem aknázott kincsei nagyszerű befektetési lehetőségeket biztosítanak az Unió számára. Elősegíti ezt a politikát a Panamasatornán keresztül való közlekedés lehetősége.

Közép-Amerika államai már nemcsak kereskedelmi, hanem pénzügyi szempontból is teljesen az Unió kezében vannak.

A délamerikai államokkal szemben nem lép fel az Unió nyíltan, imperialisztikusan, de határozottan törekszik mennél szorosabb kereskedelmi kapcsolatra ezekkel az országokkal is. A végső cél: Európának, főleg Angliának, a délamerikai piacokról való kiszorítása. Ez nem sikerült ugyan teljesen, de azért az Unió határozott térfoglalását konstatálhatjuk. Ez a térfoglalás egyelőre nem annyira az árukereskedelem terén történik, mint inkább tőkebefolyások révén.

Erősen fejlődnek a kereskedelmi kapcsolatok a távol kelettel: Kinával, Japánnal, Ausztráliával is. Legjelentősebb momentuma a fejlődésnek az 1920-iki *China Trade Act*.

Az imperialisztikus tendencia legkiméletlenebbül Európával szemben érvényesül. Az Egyesült-Államok a háboru után Európával szemben a teljes elzárkózás álláspontjára helyezkedtek.

Közvetlenül a háboru után az u. n. Underwood-tarifa volt érvényben az Unióban, kiegészítve természetesen egy csomó háborus rendelkezéssel. Amint a háboru megszűntével a nagy krízisek elkövetkeztek, majd az európai valuták romlásával egyre kellemetlenebb lett a külföldi, főleg a német konkurrencia, az uralmon lévő republikánusok egyre energikusabban sürgették a vámok felemelését. 1921 májusában már aláírta Harding elnök az u. n. »kényszer állapotban keletkezett tarifatervezetet«, melyet azután ugyanabban az évben a *Fordney-tarifa* követett, az Egyesült-Államok új vámtarifája. E tarifa a védő, mondhatnók a tiltó vámu irányzat megtestesülése, célja a belföldi piac tökéletes biztosítása az amerikai termelés számára. A Fordney-tarifában nyilvánul meg a maga teljességében a republikánus párt győzelme, melyet annakidején olyan örömmel üdvözölt a középeurópai sajtó egy része. A megfelelő kritikát már a szenátusban megkapta az új tarifa, a demokrata párt referátumában:

»Olyan időben, mikor rendkívüli erőfeszítések volnának szükségesek arra, hogy a végső romlástól mentünk meg nagy nemzeteket, olyan időben akarják ezzel a javaslattal a legkönyörtelenebb gazdasági háborút indítani az egész emberiség ellen.« Az új tarifa tételei általában 200%-kal magasabbak mint elődjéé, az *Underwood-tarifáé*. Legsúlyosabb rendelkezése azonban az u. n. »American valuation« bevezetése volt. Eszerint a vámot az importált áru értéke után vetették ki s ezt az értéket az illető árufajnak az Egyesült-Államokban való termelési költségei szerint szabták volna meg. Ez a rendelkezés az autarcheia teljes kiépítését jelentette, ilyen eljárás mellett lehetlenné vált volna külföldi árucikkeknek bevitele az Unióba. Természetes, hogy ennek a rendelkezésnek még az Egyesült-Államok polgárai közt is igen nagy ellenzői támadtak, így a fogyasztók, a kereskedők, sőt részben a termelők is. Ezért azután 1922 április hó 10-én M. Cumber szenátor új tervezetet terjesztett a szenátus elé, melynek tartalma röviden a következő :

Az importált árut érték szerint vámolják el ; az áruk értékét azonban nem az Egyesült-Államokbeli nagykereskedelmi ár, hanem a termelő, vagy az exportáló állambeli ár szerint itélik meg, aszerint, hogy a két utóbbi közül melyik a magasabb.

Mindenesetre örvendetes haladásnak kell még ezt az enyhítést is tekintenünk. Az enyhítés azonban korántsem olyan nagy, mint az első pillantásra gondolnók. A tervezet további része ugyanis rendkívüli teljhatalommal ruhazza fel az Egyesült-Államok elnökét, ki bizonyos esetekben 50%-kal is felemelheti a vámokat, sőt a bevitelt egyszerűen meg is tilthatja. Mc. Cumber saját megokolása szerint ez a rendelkezés volna hivatva arra, hogy az esetleges dumpinget megakadályozza.

Az ezek szerint véglegesen *Fordney-Mc. Cumber-tarifának* nevezett vámokkal az Egyesült-Államok ismét élén haladnak a világ összes védővamos országainak. A világ legnagyobb termelő állama vezette be ismét a legmagasabb vámokat. Három szempontot szeretnénk a *Fordney-Mc Cumber-tarifánál* különösen kiemelni. Az első az amerikai vámpolitikának már régi sajátysága : az érték alapján való elvámolás. A második : az elnök óriási konkrét befolyása. A harmadik : a vámok túlzott magassága.

Ami az érték alapján való elvámolást illeti, ebben az Unió más uton jár, mint a legtöbb európai állam. Európában, mint ismeretes, inkább a súlyvámok használatosak.

Mind a két rendszernek meg vannak az előnyei és a hátrányai.

Technikai szempontból előnyösebb a specifikus vám. Az áru értéke mindig nehezen állapítható meg ; a méltánytalanságnak, a visszaélésnek tág tere nyílhatik.

Közgazdasági szempontból különbözőképpen ítélhetjük meg a kétfajta elvámolást. Az értékvámnak előnye az, hogy egyenletesebben osztja el a vám terhet, mint a súlyvám. Ha pl. 1 q gyapju árut X K vámmal sujtunk, akkor lehetséges, hogy ez a silányabb minőségénél egyenesen a tiltó vám jellegét nyeri, míg a finomabb divatárúnál alig lesz hatása. A közönségesebb tömeg-árut tehát védjük, míg a finomabbat, melyben pedig sokkal több munka van felhalmozva, nem. Ezzel szemben a súlyvámnak az előnye az, hogy annál jobban érvényesül, mennél alacsonyabbak az árak, másszóval : annál jobban hat, mennél inkább szükség van vámvédelemre. Ezzel szemben az értékvám éppen ilyenkor hat legkevésbé.

Ha erőteljes vámpolitikáról van szó, akkor célszerűbb az értékvámokat használni. Más kérdés azután persze az, hogy az adott esetben célszerű-e az »erőteljes« vámpolitika.

A második szempont, amit itt ki szeretnénk emelni: az elnöknek óriási befolyása egyes konkrét esetekre. Ez már új vonása az Unió kereskedelem politikájának. Ugy amerikai, mint külföldi írók helyeslik ezt a fejlődést, mely szerintük az eddiginél stabilabb kereskedelempolitikára vezet.¹⁾

Véleményünk szerint ez az álláspont nem osztható teljesen. A súlypontnak a törvényhozói hatalomról a végrehajtói hatalomra való átvitele ugyanis nem jelent okvetlenül stabilitást demokráciában, ahol a végrehajtó hatalom feje, az elnök mindig az uralkodó pártnak az embere. Konkrét esetekben u. i. egészen másként fogja a hatalmát felhasználni az Unióban demokrata elnök, mint republikánus. Hasonlóan változniok kell azonban a tarifáknak is, aszerint, hogy a republikánusok maradnak-e uralmon, vagy pedig leszoritják őket onnan a demokraták.

A harmadik, legfontosabb szempont végül: az új vámtarifának autarchikus tendenciája. A továbbiakban ezzel kívánunk foglalkozni.

3. Az Egyesült-Államok és az autarcheia.

Ha egészen objektíve akarjuk megítélni az Unió jelenlegi vámpolitikáját, akkor nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a körülményt sem, hogy vannak bizonyos tényezők, melyek az amerikai vámok hatását gyengítik. E tényezők közül a következő hármat szeretnők kiemelni:

1. Az Unió külkereskedelmi forgalmában nagy teret elfoglaló s nehéz kiviteli-árukkal szemben sokkal kisebb súlyú és kevesebb hajórakományt alkotó beviteli cikkek tömege áll. Az exportárut szállító hajók tehát visszafelé nem használhatják ki kellően tonnage-ukat. Ennek megfelelően *relative alacsonyabbak* a szállítási árak a *külföldről az Unióba*, s ez a körülmény nagyban gyengíti a vámtételek magasságát. Ezzel szemben az exportárukért sokkal magasabb szállítási tételeket kell fizetni (mert nincs kellő mennyiségű ellenkező irányú szállítás) s ez a körülmény bizonyos mértékig úgy hat, mint a kiviteli illetékek.

2. Az Unió fizetési mérlege igen nagy mértékben aktív. Ennek következtében a dollár kurzusa a teljes értékű európai valutával szemben is (svájci frank) már 1921-ben 20%-kal magasabban állott; ez a körülmény ismét ugyan hatott, mintha a vámokat csökkentették volna.

3. Mint ismeretes, a háború az Egyesült-Államokat az egész világ hitelezőivé tette. A külföldön elhelyezett tőkék pedig mindig elősegítik az exportot, akár direkt uton, közvetlen összeköttetés folytán, akár indirekt módon, amennyiben a hitelező államnak rendszerint módjában van az, hogy az adós államot kereskedelempolitikai engedményekre kényszerítse. Elősegítik azonban az importot is. A külföldön elhelyezett tőkék hasonlóan hatnak a kereskedelmi mérleg alakulására, mint a váltóárfolyam, amennyiben éppen úgy igyekeznek mechanikusan szabályozni azt. E tényezők következtében tehát az Unió részben erőteljesebb vámpolitikát engedhet meg magának, mint valamely

¹⁾ *Notz*: Neuere Entwicklungen in der weltwirtschaftlichen Stellung der Ver. Staaten. Weltwirtschaftliches Archiv, 1923, 1. füzet.

más ország, amelyben a fenti hatóerők nem működnek. A Fordney-Mac Cumber-tarifa tételeit azonban még így is túlmagasaknak kell találnunk és csak egy körülmény folytán tekinthetjük őket, ha nem is menthetőknek, de megmagyarázhatóknak: azáltal, ha tekintetbe vesszük az Unió óriási kiterjedését és gazdagságát természeti kincsekben.

Taussig professzor jegyzi meg legújabb munkájában¹⁾ azt, hogy az Egyesült-Államoknak az utolsó 100 év alatti szédületes fejlődése a természeti gazdagságon kívül a szabadkereskedelemnek tulajdonítható. Ez a megállapítás egészen jogos. Az Unió kereskedelempolitikája — csekély megszakításokkal — kifelé mindig védővamos volt, a határokon belül azonban az egész mérhetetlen területen egyetlen vámsorompó a kereskedelemnek útjában nem állott. És ha meggondoljuk, hogy a háboruig az Unió külkereskedelmi forgalma a belforgalomhoz képest mennyire alárendelt szerepet játszott, akkor érthetjük meg csak teljesen Taussig megjegyzését.²⁾

A helyzet azonban, éppen a háboru óta, lényegesen megváltozott. Az Unió hivatalos külpolitikája az Európától való elfordulást hangoztatja, az élet azonban egyre újabb és újabb gazdasági és kulturális szálakkal köti elszakíthatatlanul az új világot a régihez.

Mennél kisebb a vámterület, annál károsabb lehet reá nézve az elzárkózás; mennél nagyobb, annál kevésbé hátrányos az autarcheia. Az autarcheia veszélyeit ugyanis speciális természeti viszonyok nagyban csökkenthetik. Ha valamely országnak tetszésszerűen mennyiségben állanak rendelkezésére saját területén mezőgazdasági termények és nyersanyagok, ha tökében nem tulságosan szegény, akkor a helytelen kereskedelempolitika nem hozhat rája oly nagy kríziseket, mint a természeti kincsekben szegényebb államokra.

Már most van egy ország a föld kerekén, amellyel a természet, mondhatnók, korlátlan bőkezűséggel bánt, melynek megadott szántóföldet, legelőt, gyapottermő vidéket, erdőt, szenet, vasat, rezet, petróleumot, mindent, ami az emberi élethez szükséges, s mindent óriási mennyiségben. Ez az ország: Az Északamerikai Egyesült-Államok.

A gummi az egyetlen közszükségleti cikk, amely az Unió területén meg nem terem. Ha tehát van olyan ország, amelyik megengedheti magának a teljes elzárkózást a világgazdaságtól, az legfeljebb csak az Unió lehet. Minden más országgal szemben fölényben vannak ebből a szempontból az Egyesült-Államok. Ez a fölény a következő három momentumban nyilvánul meg:

1. Élelmicikkeket és nyersanyagokat olyan nagy mennyiségben képes az Unió előállítani, hogy nemcsak saját szükségletét fedezi velük, hanem mindkettőből tekintélyes kivitele is van.

2. Ennek a körülménynek a következtében az elzárkózás, a magas védővámok következtében fellépő krízisek nem fenyegetik olyan nagy mértékben, mint más államokat. Itt még *egyelőre* nem forog fenn az a veszély, hogy az

¹⁾ *Taussig*: Principles of Economics. New-York, 1921.

²⁾ *Schilder* számításai szerint 1904-ben a következő viszony állott fenn az Egyesült-Államok termelése és külkereskedelmi forgalma (bevétel-kivitel) között: 100% : 12·66%, azaz a külkereskedelmi forgalom a nemzeti termelés értékének csak 12·66%-át tette ki. Ugyanez az arány 1897-ben Németországban így alakult: 100% : 35·8%; Angliában pedig 1908-ban: 100% : 55%. (*L. Schilder*: »Die Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft«, II. 246. old.)

ipar »elébesiet« a mezőgazdaságnak, noha nagyon messze azért már nincsen ez a lehetőség.¹⁾

3. A természeti kincsekben való gazdagság következtében az Unió sokkal nagyobb mértékben képes termelését kiterjeszteni, mint bármely más állam. Mint ismeretes, a termelés kiterjesztésével a termelési költségek nőnek; a költségnövekedésre legnagyobb befolyással az első termelési tényező: a természet van. Ha tehát valamely országnak a természeti tényező — mondhatnók — korlátlanul áll rendelkezésére, akkor ez az ország óriási fölénybe kerül a többivel szemben. Mutatja ezt különben a következő példa: 1870-től 1913-ig az angol nyersvastermelés 6 millió tonnáról $10\frac{1}{4}$ millió tonnára emelkedett. Ugyanezen idő alatt a német termelés 1·4-ről 19 millió tonnára, az amerikai termelés 1·7-ről 31 millió tonnára emelkedett.

Ha ezeket a szempontokat mind figyelembe vesszük, akkor megmagyarázhatónak kell tekintenünk az Unió elzárkózó politikáját. Más kérdés természetesen az, hogy helyes-e ez a politika. A következőkben ezt a problémát igyekszünk vizsgálat tárgyává tenni, nevezetesen azt: vannak-e, és melyek a hátrányai e politikának 1. az Unióra magára, 2. a világgazdaságra.

4. Az elzárkózás hátrányai az Unióra.

E hátrányokat a következőkben foglalhatjuk össze:

1. A háboru óriási változást okozott az Unió tengeri kereskedelmében. A háboru előtt nem volt az Egyesült-Államoknak jelentős nyílttengeri hajóparkjuk. Az Unió külkereskedelmi forgalmát idegen (nagyreszt angol) hajók bonyolították le; amerikai hajókat csak a belforgalomra alkalmaztak, egyik amerikai kikötőtől a másikig.

A háboru alatt azután rendkívülit teljesített Amerika a hajóépítés terén; ma az Unió kereskedelmi flottája a második helyen áll Angliáé után. Ezt az óriási flottát foglalkoztatni kell, nem lehet azonban foglalkoztatni akkor, ha az Unió elzárkózik a külvilágtól. Érdekes esetet mond el erre vonatkozólag *Harms*: »Nemrégiben mondotta nekem egy amerikai, hogy ő két parlamenti bizottságnak is tagja. Az egyik bizottság feladata: kutatni azokat az eszközöket, melyekkel legjobban lehetne biztosítani az autarcheiat, a másiké: a tengeri hajózás fejlesztése. Az amerikai ur megjegyezte, hogy némi nehézségei vannak annak, miszerint az ember egyidejűleg mind a két bizottságban működjék.«²⁾

Igy jut az imperializmus ellentétbe önmagával.

2. Amerikai írók — persze olyanok, akik a védvámoknak ellenségei, — mutatnak rá előszeretettel arra, hogy a tulzásba vitt vámvédelem bizonyos szempontból magára a termelésre is károsan hat. Az Unió termelésének ugyanis minden természeti gazdagság ellenére megvan a maga Achilles-sarka, ez: a magas munkabérek. Már 1922 nyarán megállapította *Sisson*, hogy egy uncia aranyért az Egyesült-Államokban 17, Angliában 50, Francia-

¹⁾ 1889-től 1919-ig 39·7%-kal nőtt meg az Egyesült-Államok lakossága. Ugyanezen idő alatt a mezőgazdasági termelés növekedése 37·6%, az ipari termelésé 95·3%, a bányászaté 118·4%. Lásd: Report of the Joint Commission of Agricultural Inquiry.

²⁾ *Harms*: Die Krisis der Weltwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv, 18. k., 310 oldal.

országban 117 és Németországban 201 munkaóra kapható.¹⁾ Ezt a körülményt nagyrészt a megélhetési viszonyok drágasága okozza, ami ismét részben a magas behozatali vámokra vezethető vissza.

Az amerikai munkásság nagyrésze a munkaalkalmak megvédését várja a tiltó vámos politikától; ugyanabból a gondolatkörből fakad ez a felfogás, amelyik a bevándorlás megszorítását célzó törvényjavaslatot is megteremtette. A két törvény: az Act to limit the immigration és a Fordney-tarifa azután szerencsésen elő is idézte a munkabérek további emelkedését, ami viszont a termelési és ezzel a kiviteli lehetőségeket rontja.

3. Ha azonban azt hinnők, hogy ezáltal viszont szociálpolitikai szempontból előnyös helyzet állt elő, akkor csalódtunk. A munkabéremelkedés ugyanis csak egyes, tanult munkásrétegekre vonatkozik. Ezzel a béremelkedéssel szemben is ott áll azután a vámok okozta nagy drágulás. A Journal des Économistes szerint a Fordney tarifa minden egyes család évi fogyasztási adóját 160 dollárral növeli meg, más szóval: ennyivel csökkenti a tiszta jövedelmet.²⁾

Lucius N. Littauer (newyorki kesztyűgyáros) szerint a tarifa évi 4 milliárd dollár kiadási többletet jelent az Unió lakossága számára; s történik mindez 4000 ember javára.

Tárgyilagosság kedvéért meg kell jegyeznünk, hogy ezek a megállapítások mind a védővamos irányzat ellenségeitől származnak.

Ha tehát emelkedtek is egyes ágazatokban a munkabérek, a drágulás még nagyobb mértékben emelkedett s a munkás tiszta jövedelme végeredményben csökkent.

4. Az elzárkózás politikájának eddig felsorolt hátrányai is súlyosak, az igazi nehézség azonban most következik.

A háboru előtt az Unió kereskedelmi mérlege erősen aktív volt. Az Unió adósa volt Európának. Óriási összegekre megy azoknak az amerikai értékpapiroknak az értéke, melyek európaiak kezében voltak. A kereskedelmi mérleg évi 2—3 milliárd dollár aktívuma nem volt elégséges ahhoz, hogy ennek az adósságnak a kamatain felül még azokat a hiányokat is fedezze, melyek egyrészt onnan keletkeztek, hogy a kivándorlók hatalmas összegeket küldtek vissza régi hazájukba, másrészt onnan, hogy rengeteg amerikai látogatta évenként Európát. Ennek következtében Amerika adóssága Európával szemben állandóan nőtt.

A háboru alatt azután az Európában elhelyezett papirok legnagyobb része az Unióba került vissza. Emellett óriási összegeket — 10 milliárd dollárt — hiteleztek az Egyesült-Államok Európának. Ennek a kölcsönnek az évi kamata óriási aktív tétel a fizetési mérlegben. A kivándorlók által évenként hazaküldött összeg jelenleg korántsem tesz annyit, mint háboru előtt; egyrészt igen nagy méretű a visszavándorlás, másrészt erősen akadályozzák az újabb kivándorlást. Ez a tétel, valamint a passzív utazási forgalom alig haladják meg ezt az aktívumot, melyet a külföldnek hitelezett tőkék kamatai képviselnek. Bizonyos, hogy az európai kontinentális államok

¹⁾ L. Neue Freie Presse 1922 augusztus 25. számát, továbbá H. Sisson: »Der Aussenhandel Amerikas«.

²⁾ Journal des Économistes, 1922 15 novembre: »L'accueil fait au Tarif Fordney—Mac. Cumber.«

belátható időn belül nem fizethetnek; a főadós: Anglia azonban már megkezdte a törlesztést.

Európa tönkrement és csak úgy élhet meg, ha munkát kap, más szóval, ha el bírja valahol helyezni az áruát.

A természetes folyamat tehát az lett volna, ha az Unió kereskedelmi mérlege aktívból passzívra változik s a fizetési mérleg ilyen módon kerül egyensúlyba. Míg a háboru előtt Európa játszotta a tőkés és Amerika a munkás szerepét, addig a háboru után a fordított viszonyoknak kellett volna elkövetkeznie.

A folyamat meg is indult közvetlen a fegyverszünet megkötését követő nyersanyagellátás után (mely Európa részéről történt). Az Európából származó import óriási lendületet vett, amiben nem kis szerepet játszott a márka esése.

Ennek a kiegyenlítődési folyamatnak a megakasztására készült a Fordney—Mac Cumber-javaslat.

Most lássuk, miként felelt erre a rendszabályra az élet.

1923 márciusáig az Unió kereskedelmi mérlege aktív maradt. Ekkor azután megváltozott a helyzet. Kitűnik ez a következő táblázatból:

Az Unió áruforgalma (arany és ezüst nélkül):

	Bevitel	Kivitel	Különbözet
1921	2509·1	4485·0	+1975
1922	3116·1	3831·0	+715
1923. január	319	330·9	+11·9
» február	296	309·6	+13·6
» március	402	334·9	-67
» április	367·0	341·0	-26
» május	370·0	319·0	-51
január—május 1923 ezzel szemben	1754	1635	-118·0
január—május 1922	1159·2	1484·6	+325·4

Mindebből pedig az következik, hogy az életet nem lehet erőszakosan eltéríteni a maga útjából. Károkat okozni azonban lehet.

Beigazolódik ez az utóbbi állítás akkor, ha részletesebben megvizsgáljuk a kereskedelmi mérleg adatait.

A bevitel oldalán mindenekelőtt egy kedvező körülményt konstatálhatunk. A bevitel igen nagy része nyersanyagból áll. Ez pedig a termelés fejlődését, a gazdaság élet virágzását jelenti. Mindjárt más képet nyerünk azonban akkor, ha a kivitelt is szemügyre vesszük.

Az utolsó években az ipari kivitel 75%-a a trópusi vidékekre ment. Ez ekkor az országokkal szemben tehát az Unió az ipari állam szerepét játssza. A velük való külforgalom állandóan növekszik, aminek okát a Panamasatorna megnyitása és az európai gazdasági helyzet leromlása mellett az amerikai hajópark fejlődésében és az Uniónak ezekkel az országokkal szemben követett pénzügyi és kereskedelmi politikájában kell keresnünk.

Míg azonban ez a kereskedelmi kapcsolat egyre erősödik, addig az Európával való forgalom csökken. Bizonyos javulást észlelhetünk ezen a téren 1923-ban az elmúlt évekhez képest. Ha azonban a békeviszonyokkal hason-

lítjuk össze a jelenlegi helyzetet, akkor már sivár képet kapunk. Kitűnik ez a következő összeállításból :

Az Unió kereskedelmi mérlege Európával szemben.

(Millió dollár)

	Bevitel	Kivitel	Különbözet az Unió javára
1919/20-ban	1179	7864	6685
1920/21-ben	930	3408	2478
1921/22-ben	830	2068	1238
1922/23-ban	1162	2035	873

Látjuk, hogy 1. állandóan csökken az Unió javára szóló különbözet, de 2. ezzel együtt állandóan csökken az egész forgalom is. Az 1922/23. évben ugyan 40%-kal emelkedett a bevitel az előző esztendőhöz képest. Ezzel szemben 1913/14-ben a bevitel Európából szintén 1162 millió dollár volt, tehát ugyanannyi, mint 1922/23-ban. Ne felejtsük el azonban azt, hogy ez az árúmenyiség akkor sokkal többet jelentett, mert a pénz értéke azóta nagyon megváltozott. Megváltozott azonban a külforgalom mértéke is. Európa részesedése az Unió bevitelében 1913/14-ben 47% volt, 1922/23-ban pedig csak 33%!

A helyzet alakulását azonban csak akkor érthetjük meg teljesen, ha megvizsgáljuk az Uniónak Európába irányuló kivitelét. Ez a kivitel ugyanis a háború óta következetes és igen nagy mértékű csökkenést mutat. A legújabb pénzügyi évben (1923/24) a helyzet még szomorúbban fog alakulni. Eddig ugyanis az Európába irányuló kivitel főként élelmiszerekből (gabona, hus), ásványolajokból és — automobiloiból állott. A legutóbbi hónapokban részben ezeket is kiszorította a szén. Csak példaképpen említjük meg itt, hogy

1922 áprilisban az antracit szénkivitel	....	109.000 tonnát
1923 » » » » »	....	421.000 »

tett ki. Hasonlóan változott az egyéb szénfajták exportált mennyisége is.

Ezt a nagymértékű szénkivitel a Ruhr-vidék megszállására vezethetjük vissza.

Ez a nagymértékű nyersanyagkivitel természetesen az értékesebb ipari termékek kivitelének a rovására történik.

A Ruhr-megszállás tehát az Unióra részben hasonló hatással volt, mint Angliára. Egyes angol körökben szívesen nézték — különösen eleinte — a Ruhr-betörést, hiszen Anglia szénexportját igen nagy mértékben lendítette fel. Rövidesen kitűnt az érem másik oldala is. Kitűnt az, hogy a gazdaságilag tönkrezüllött kontinentális Európa vásárlóképesége megszűnt s az angolok elvesztették legjobb piacukat.

Hasonló tapasztalatokat szereztek és fognak még szerezni az amerikaiak.

Itt tűnnek ki a maguk teljességében a Fordney-tarifa által okozott károk. Mert hiába védelmezi az Unió a termelését a külfölddel szemben, ha azután viszont a saját termékeit nem tudja külföldön elhelyezni. *Ezért nem engedhetik meg maguknak még az Egyesült-Államok sem a teljes elzárkózást.* Mert igaz, hogy bevitel nélkül talán megélhetnének, de nem élhetnek meg kivitel nélkül. Amint azt *Sisson* a háború után megállapította : Az Unió

még normális viszonyok között is 20%-kal termel többet, mint amennyire saját magának szüksége van. Ezt a 20%-ot külföldön kell eladnia.

A merkantilista felfogás szerint meg lehetne a kérdést oldani úgy, hogy a határainkon idegen árut bevinni nem engedünk, a saját áruinkat ellenben eladjuk az idegenben. Olyan óriási termelő és fogyasztó szervezet azonban, mint az Unió, nem engedhet meg magának ilyen erőszakos próbálkozást. Mert Európa csak akkor tud vásárolni, ha vevőt talál a saját termékei számára, ezt pedig a Fordney—Mac Cumber-tarifa lehetetlenné teszi. Európa vásárlóképességét négy tényező tette tönkre. Az egyik: a háboru, a másik a békeszerződések, a harmadik a kontinentális győzők ellenségeskedése a legyőzöttekkel szemben (mely a kis államoknál főleg ellenséges kereskedelem-politikában, Franciaországnál ellenben főként a Ruhr-betörésben nyilvánult) és a negyedik: a Fordney-tarifa. Ennek a négy csapásnak a következménye a mostani világkrízis, amelyet csak fokoz azután a munka hatásfokának a csökkenése és a rengeteg tőkepusztulás.

A civilizált világnak a fogyasztása csökkent meg.

Ki érzi ezt meg leginkább? A termelő.

A világ első termelő állama az Unió. A világ vásárlóképességének a növekedése tehát nyilván elsősorban az Uniónak állna az érdekében. Tulzó védővamos politikával azonban ezt a vásárlóképességet csak csökkenteni lehet.

Fokozza azután az elzárkózás lehetetlenségét az a körülmény, hogy Európa óriási összegekkel tartozik Amerikának. Az adós csak úgy tud fizetni, ha maga is rendbe jő gazdaságilag. Okos hitelező támogatja, segíti az adósát és nem hagyja magára. Ugy látszik, hogy már a republikánusok is kezdik belátni ezt. Kitűnik ez Harding elnöknek 1921-ben a szenátushoz intézett üzenetéből:

»Sokat beszéltek már a védővamos politikáról, kétségtelen azonban, hogy e politika lehetetlenné teszi adósaink számára, hogy teljesítsék kötelezettségeiket. — Ha választhatunk olyan nép között, mely munka nélkül várja és követeli a neki tartozó fizetéseket s olyan nép között, mely ismét megkezdi a maga normális tevékenységét és hitelt nyújt, úgy válasszuk az utóbbit.«

Ugy látszik azonban, hogy a hitelynyújtás maga még nem ígérkezett elegendőnek az üdvösségre.

Sokkal határozottabban beszélnek persze a védővámok eilenségei. Így *Taussig professzor*, a vámbizottság volt elnöke, azután *Kahn Ottó*.¹⁾

Lényeges változásról azonban szó nem lehet mindaddig, amíg a kormány a republikánusok kezében van.

Joggal kérdezhetjük azonban ezek után: ha ilyen nyilvánvaló hátrányai mutatkoznak a jelenlegi kereskedelem-politikai iránynak, miért követik azt az amerikaiak továbbra is?

Különböző okokkal magyarázhatjuk ezt meg.

Itt van mindenekelőtt az a körülmény, amelyet általában a védővámok hátrányaként szokás emlegetni, hogy t. i. magas vámok mindig még magasabbakat vonnak maguk után.

Második oknak tekinthetjük a háboru hatásait, melyekre már az elő-

¹⁾ *Kahn*: »Europe and Ourselves«, New-York. The Committee of American Business Men. 1922.

adás elején igyekeztünk rámutatni. Kétségtelen, hogy az európai valuták romlása szükségessé tett némi védelmet, Nem tett azonban szükségessé olyan tarifát, mint a Fordney—Mac Cumber-féle.

Végül következik a túlzott védővamos politika legközvetlenebb és legfőbb oka, s ez : a republikánusok uralomra jutása. Amint a történelem tanítja, a republikánusokra a nagyiparosok, a nagytőkések mindig döntő befolyással bírtak ¹⁾ s ez a hatás nyilvánul meg az Unió jelenlegi kereskedelempolitikájában is.

Érdekes, hogy a Fordney-tarifának a tárgyalásakor egyes szenátorok egyáltalán nem csináltak titkot abból, hogy a törvényjavaslat keresztülvitelében anyagilag is érdekelve vannak. *Caravey* szenátor azt javasolta, hogy külön bizottság vizsgálja meg ezeket az érdekkapcsolatokat. »Ezt, az amerikai viszonyok között kissé naiv javaslatot, természetesen elvetették«, jegyzi meg a *Manchester Guardian*.

Természetes, hogy a republikánusok igen nagy agitációt fejtettek ki a tarifa érdekében. Nagy hatást ért el *Watson* (republikánus) a szenátusban 1921 nyarán. A német gyártmányok egész sorozatát terjesztette a szenátus elé s így bizonyította be az óriási árkülönbségeket. Egy elektromos hajszárító készülék Amerikában 17 dollárba kerül, ugyanennek az előállítási költsége Németországban — *Watson* szerint — $3\frac{1}{2}$ dollár. Amint a tudósító megjegyzi : »Sajnos, speciálisan ez a készülék — a fejdíszüket már többnyire elvesztett szenátorok érdeklődését kevésbé nyerte meg.«

5. Az Unió kereskedelempolitikája világgazdasági szempontból.

A fentiek alapján már nem sok mondani valónk van az amerikai vámpolitika világgazdasági hatásairól. Legfontosabb hatása mindenestre az, hogy nagyban csökkenti Európa vásárlóerejét, mert megnehezíti az európai kivittelt az Unióba.

Már az eddigiekből is nyilvánvaló tehát az, hogy az autarchikus elzárkózás nem célszerű és nem felelhet meg a világgazdaság természetes irányainak sem. Vizsgáljuk azonban meg most befejezésül, kissé közelebbről ezt a kérdést.

A múlt század közepe óta egyre tökéletesebb és olcsóbb lett a közlekedés, az áruszállítás. Ennek a folyamatnak bizonyos szempontból ugyanaz a hatása volt a nemzetközi kereskedelemre, mintha a vámokat szállították volna le fokozatosan.

A 70-es évek óta úgy látszott, hogy az államok egyre nagyobb mértékben térnek el a szabadkereskedelmi irányzattól, ami drágulást azonban a vámok felemelése okozott, azt nagyrészt behozta a közlekedés olcsóbbodása.

Voltak sokan, akik csak a vámemeléseket tekintették s ezek — egyéb téves nézetek alapján is — arra a következtetésre jutottak, hogy a nemzetközi kereskedelmi forgalom az idők folyamán *relative* egyre csökkent. Ezeknek a gondolatmenete nagyjából a következő :

Az agrárállamok és a gyarmatok industrializálódnak. Egyrészt ezért

¹⁾ L. *Heller Farkas* : Az Északamerikai Egyesült-Államok vámpolitikája. Közgazdasági Szemle. 1902.

nyomul előtérbe az ipar a mezőgazdasággal szemben (s lesz az ipari verseny egyre élesebb, egyre kilátástalanabb), másrészt ennek a folyamatnak a következtében az államok egyre nagyobb mértékben képesek szükségleteiket *belföldi termelés által* fedezni, az *autarcheia* tehát egyre nagyobb mértékben épül ki s a nemzetközi kereskedelmi forgalom *relative* egyre csökken a belföldi termelés növekedéséhez viszonyítva.

Ilyen gondolatmenetnek a gyümölcse csakis a vámvédelmi álláspont lehet.

Ennek a felfogásnak az egyoldaluságára először *Schilder* mutatott rá. Fejtegetéseire itt ki nem térhetünk, azok különben is közismertek.

Schilder egyébként adatokkal is igyekezett bizonyítani azt, hogy a nemzetközi kereskedelmi forgalom az országok belföldi termeléséhez képest *relative* is egyre nő.

Ez a körülmény azonban az országoknak a világgazdaságba való folyton nagyobb mértékű bekapcsolódását jelenti s jelenti egyszermind a nemzetközi munkamegosztásnak egyre nagyobb mértékben való érvényesülését.

Ezek szerint viszont helytelen volna minden olyan kísérlet, mely egyes országokat a világpiactól el kívánna zárni, más szóval: *az autarcheia tulzó kiépítése a világgazdaság fejlődési folyamatának nem felel meg és egészségtelen.*

Minden fejlettebb gazdasági országban vannak hivei az autarcheianak.

Itt kell említenünk mindenekelőtt a *kartelleket*. Igaz, vannak nemzetközi kartellek is, általában azonban a kartellek érdeke a vámvédelem és ezért a kartellek az autarcheia hivei. Hivei az autarcheianak általában a *nehézipar* képviselői, akkor is, ha nem tömörültek kimondottan kartellbe. A nehéziparban mindig mutatkozik bizonyos hajlandóság arra, hogy a kivitel csak mellékcélnak tekintse s főleg a belföldi piacot igyekezzék biztosítani a vámok által. Kivételek természetesen vannak.

Hasonlóan hivei szoktak lenni az autarcheianak az agráriusok olyan államokban, melyek iparilag már eléggé fejlettek.

Természetszerűleg ellenségei viszont a magas vámoknak az ipari termelés köréből a »könnyű iparnak« azok a képviselői, akik kivitelre dolgoznak, s főleg a kereskedők.

Megállapítható, hogy ez az utóbbi tábor — a vámvédelem ellenségei — már a háboru előtt egyre veszített befolyásából s ennek következtében a vámsorompók a határokon egyre nagyobb akadályát alkották a szabad árucserének.

A háboru óta a helyzet természetesen csak rosszabbodott még. A védvamos irányzat világszerte megerősödött, s az irányzat élén az Unió halad. Ott az autarcheiera való törekvés egy forrásból fakad az Európától való teljes elfordulással. Ennek a politikának máris mutatkoznak a következményei. A kontinentális Európának az adósságait kellene törlesztenie, ehelyett azonban egyre tovább züllik gazdaságilag s megmaradt tőkáját emészti fel. A világ legbámulatosabb gazdasági szervezetei indulnak pusztulásnak; az államok a kölcsönös megértés és támogatás helyett egymást marcangolják. Ezt a rettenetes helyzetet csak az az ország uszhatja meg, amelyik nem pazarolja az erejét belső viszálykodásra, hanem, ha nyomorogva is, de nyugodtan kivárja azt a pillanatot, amely annyi pusztulás után végül is elhozza majd a belátást és a boldogulás lehetőségét.

Zelovich László.

Közlemények és ismertetések.

A magyar állam költségvetési joga.

Dr. Magyary Zoltán: A magyar állam költségvetési joga. Budapest, 1923. A Studium bizománya.

A magyar állam költségvetési joga címe alatt dr. Magyary Zoltánnak igen értékes műve jelent meg a közelmúltban. Ebben a műben Magyary a magyar költségvetési jognak terjedelmes elméleti és gyakorlati anyagát a lehetőségig összevonja, de amellett gondosan választja ki a fontos, lényeges és bármi tekintetből figyelemreméltó részleteket. A mű tulajdonképpen két főrészt tartalmaz. Az első részben Magyary rövid, de jól áttekinthető historikumát tárja elő költségvetési jogunk kialakulásának és gyakorlásának, — a másodikban pedig a költségvetési jog elméletét tárgyalja és világítja meg közigazgatási, jogi és politikai szempontokból. Ha Magyary csak az első, a költségvetési jognak gyakorlati kialakulására vonatkozó részt írta volna meg, akkor is már igen nagy szolgálatot tett volna mindazoknak, kik a költségvetéssel és az ezzel kapcsolatos kérdésekkel hivatalból vagy elméletileg foglalkoznak. Nem kevésbé érdekes azonban a második része a műnek, mely az elméleti jog ismertetése mellett a szerző saját nézeteit és véleményeit is tartalmazza.

Az első rész, amelyben költségvetési jogunk, az államszámviteli rendszer és a zárószámadási jogunk kialakulása tárgyalatik, igen jó áttekintést nyújt az e részbeni fontosabb jogforrásainkról. Itt rámutat a szerző mindenütt arra, hogy mi a fontos, lényeges és figyelemreméltó az egyes törvényeinkben, — és ezzel egyszersmint törvényeinknek többrendbeli hiányosságára és következetlenségére is felhívja figyelmünket. Ugyanitt például rámutat arra a hasonlatosságra is, mely az államháztartás vitele és költségvetéseink egybeállítása és megállapítása tekintetében az abszolutisztikus korszakot követő (1866 utáni) időszak és a legújabbban az ugynevezett Tanácsköztársaság korszakát követő időszak közt észlelhető. Nagy nehézségekkel küzdöttek mindkét időszakban kormányaink ugy a költségvetések, mint a zárószámadások egybeállítása és előterjesztése tekintetében. Az 1867. év után ugyanis az első teljes és indokolással ellátott magyar állami költségvetés csak az 1872. évben, tehát hat év múlva jött létre, — a zárószámadások pedig csak az 1875. évben, tehát 9 év múltán jöttek rendes kerékvágásba. Ezek mellett többrendbeli hasonlatosság észlelhető a két említett korszakban az egyes költségvetések szerkesztése és megállapítása tekintetében is. Így az 1920 : IV. t.-c., mely (az 1920. évi február—június havi időszakra) csak minisztériumok szerint állapítja meg a bevételeket és a kiadásokat: hasonmását találja az 1868 : XXVIII. t.-cikkben, mely az 1868. évre szintén csak ily általánosságban állapítja meg az évi hiteleket.

Az 1921 : XXIII. t.-c. pedig, mely az 1920/21. költségvetési évre vonatkozólag csakis a rovatokig menő részletezéssel van megszerkesztve, hasonmását találja az 1868 : L. t.-cikkben, mely az 1869. évi költségvetést ugyanily részletezéssel állapítja meg. Az 1922 : XVII. t.-c. az 1922/23. évi első hat hónapjára az indemnitást a már benyújtott, de még a parlament által le nem tárgyalt 1921/22. évi költségvetési előirányzati javaslatban foglalt keretekkel adja meg a kormánynak, s ugyanily rendelkezést találunk az 1868 : XXVI. t.-cikkben is, mely törvény az 1870. évi január—március havi felhatalmazásról szól.

Magyary csodálkozni látszik azon, hogy két korszakbeli törvényeink hasonlatossága senkinek sem tűnt fel, és hogy sem az említett újabb törvényeink indokolása, sem a vitában résztvevők egyike sem mutatott rá a régi hasonló törvényeinkre, mint precedensre. Ennek a magyarázatát abban látom, hogy eddig csak kevesen voltak azok, akik ilyen alaposan és szisztematice tanulmányozták át a költségvetési jogunkat a legújabb időkig, s ez kétségkívül sajnálatos volt, de éppen ezt a hiányt pótolja most Magyary könyve, — sőt ha Magyary az állami zárszámadásokat művében épp olyan figyelemre méltatta volna mint a költségvetéseket, ott hasonlóképpen nagyon sok érdekes anyagot talált volna.

Az elméleti részben a szerző szintén több érdekes kérdést tárgyal. Egyik fontos kérdés az, hogy vajjon az állami költségvetés megszavazása a kormány iránti bizalomnak a kifejezője-e, avagy hogy a költségvetés nem a kormány, hanem az ország ügyének tekintendő-e? Ebben a tárgyban idézi Deák Ferencnek egy képviselőházi beszédét, melyben az a vélemény jut kifejezésre, hogy a költségvetés megállapítása a törvényhozásnak nemcsak joga, hanem kötelessége is, — amely nézetet Deák Ferencen kívül akkoriban több, igen tekintélyes politikus vallotta. Azóta azonban a parlamenti tárgyalások során mindinkább az a nézet vált uralkodóvá, hogy a felhatalmazás megadása vagy megtagadása a kormány iránti bizalom kérdése. A teoretikusok, kik még mindig a két ellenkező véleményt vitatják, aligha fognak egy véleményre juthatni, mert mint a legtöbb állam költségvetésének, úgy a magyarnak is a mai berendezése mellett tulajdonképpen mindkét félnek igaza van — részben. Költségvetésünkben ugyanis együttesen helyet foglalnak azok a kiadások, melyeket az állam szerződészerű kötelezettségei alapján mindenképpen teljesíteni köteles, (államadóssági szolgálat, tisztviselők fizetése, építkezési és egyéb magánjogi természetű szerződésekből eredő kötelezettségek stb., stb.) azokkal az állami kiadásokkal, melyek csak mint új tervek terjesztetnek a törvényhozás elé és amelyek csakis akkor lesznek teljesíthetők, ha azokhoz a törvényhozás hozzájárult. Az előbb említett csoportja a kiadásoknak az *állam* költségvetésének lenne tekinthető, míg a második csoport a *kormány* különös munkaprogramját tartalmazza.

Kivánatos lenne tehát, hogy költségvetési jogunk előbb-utóbb oda fejlődne, hogy az állami költségvetés e két fő alkatrésze megosztassék, s csakis a kormány munkaprogramja bocsáttatnék a törvényhozás döntése alá, míg az amugy is teljesítendő kötelezettségek, illetve kiadások a megfelelő bevételekkel együtt csakis tudomásvétele végett jelentetnének be, úgy, ahogyan ez most is — bár más csoportosítás alapján — az angol állami budget megállapításánál történik.

Ezzel egyuttal meg lennének oldva a költségvetés, illetve felhatalmazás nélküli állapot folytán felmerülő összes kérdések, illetve bizonytalanságok, és a kormányok nem kerülhetnek abba az abszurd dilemmába, hogy felelősséggel tartozzanak akkor, ha egy bizonyos állami kiadást teljesítettek és ugyanakkor

azért is, ha ugyanazt a kiadást nem teljesítették, amely dilemmát Deák Ferenc ugyancsak a fentebb említett beszédében (1867. évi július hó 2-án) helyesen jellemezte azzal, hogy »Költség nélkül az államot kormányozni nem lehet, kormányozni pedig kell!«

Magyary ezeket és sok más érdekes kérdést igen jó logikával tárgyal, és megjegyzéseit és véleményeit mindenki legalábbis legnagyobb részben nem kevésbé helyeseknek és találóknak fogja elismerni, mint amilyen precíznek és gondosan szerkesztettnek kell elismerni az első részét a művének. Ezért mindenki, aki az állami költségvetési jog és az azzal összefüggő kérdések iránt érdeklődik, Magyary könyvében sok értékes anyagot fog találni s ez a könyv sok fáradságos munkától fogja az érdeklődőt mentesíteni.

Zawadowski Alfréd.

Uj elméleti közgazdaságtan.

Dr. Othmar Spann: Fundament der Volkswirtschaftslehre. Mit einem Anhang: Vom Geist der Volkswirtschaftslehre. Jena: 1923.

Vannak könyvek, melyek elolvasása után a belőlük tanultakat egyszerűen hozzacsatolhatjuk eddigi tudásunkhoz és az ezzel ellenkező felfogásukat vagy mint hibásat mellőzzük, vagy pedig afölött nagyobb nehézség nélkül napirendre térünk. A könyvek legnagyobb része ebbe a csoportba tartozik. Vannak azonban olyan munkák is, amelyek oly mélyen hatolnak be a tudomány alapkérdéseibe és a tudomány eddig kialakult képzeivel oly mélyreható ellentétbe kerülnek, hogy nem lehet ez ellentétek felett egyszerűen elsiklanunk, hanem bírálat alá kell vennünk eddigi képzeink egész rendszerét. E csoportba tartozik *Spann* munkája, mely az elméleti közgazdaságtan alapkiindulási pontjait mélyreható és eredeti módon nemcsak bírálja, hanem új kiindulási pontokkal is kívánja pótolni.

Az erre irányuló törekvés nem új. *Gottl, Amonn, Schumpeter, Liefmann* és *Max Weber* már régebb idő óta elégedetlenek a közgazdaságtan rendszerével és annak alapfogalmaival. Egységet akarnak ezekbe hozni és szükségét látják annak, hogy a közgazdaságtan a többi tudományok rokonterületeitől megfelelően elhatároltassék. E kísérletekhez csatlakozik *Spann* munkája is, de eredetiségben és önállóságban, valamint tudományos mélységben elődeit felülmulja.

A főlény, melyben *Spann* az e térre vágó munkákkal szemben van, először is abból származik, hogy ő a közgazdaságtan első alapfogalmát, magának a gazdaságnak a fogalmát igyekszik tisztán megragadni igen helyesen, mert összes alapfogalmaink végpontjában ennek a fogalomnak kell állani. *Spann* a gazdasági élet lényegét abban látja, hogy az a technika mellett az emberi élet egyedüli területe, amely önmagában nem ismer célokat, hanem mindig az emberi összcélok számára kívánja az eszközöket előteremteni. Éppen az utóbbi az, ami a technikától elválasztja, mert a technika is eszközöket keres bizonyos célokra, de ezek mindig adott célok, míg a gazdálkodás az emberi célok összességére való tekintettel dönt mindig a rendelkezésre álló eszközök felett. Ez adja meg igazi jellegét, melyet *Spann* abban fedez fel, hogy a gazdálkodás rangsoroló, az eszközöket a célokkal a felhasználás sorrendjének megállapításával egybevető folyamat. A beosztás és a takarékoság elve, vagyis az eszközöknek jelentőségük mértékéhez képest céljainkkal való egyeztetése a gazdálkodás igazi feladata.

Hans Mayer már ezen az alapon igyekezett a gazdálkodás fogalmát továbbfejleszteni.¹⁾

A gazdálkodás fogalmából nyeri *Spann* további alapfogalmait. Ezek szerint az alapfogalmak két irányban haladnak. Egyrészt *teljesítményekről* (Leistungen) van szó, amennyiben minden jószág céljai számára teljesítményeket biztosít, másrészt pedig e teljesítmények mérészerű összehasonlításáról (Leistungsgrößen).

Ennek megfelelően a közgazdaságtan *Spann* szerint egyrészt a teljesítmények, másrészt a teljesítmény-nagyságok vagy mértékek tana. Az utóbbi érték- és árelmélet, tehát nagy részben az, amit elméletünk a forgalmi gazdaság vizsgálatával eddig nyújtott. *Spann* szerint azonban a gazdasági élet lényegét a forgalmi gazdaság nem meríti ki és ezért kell a teljesítmények tanát behatóan vizsgálnunk. Érték és ár ugyanis szerinte csak kísérői az egyéb gazdasági életfolyamatoknak, amelyek a teljesítmények egymásmellettségéből és egymásra építettségéből állnak. A közgazdaságtan feladata tehát sokkal tágabb, mint eddig felfogták. Az érték- és árelméleten, valamint a jövedelemeloszlási elméleten kívül a gazdasági élet működési összefüggéseit is meg kell ragadnia, mely a teljesítmények egymásbafonódásából áll.

Midőn tehát *Spann* a teljesítményekre igyekszik felépíteni rendszerét, mindenekelőtt a teljesítmények elemeit vizsgálja. Az így nyert alapfogalma egyezik a jószág fogalmával, mert a teljesítmények elemei a jószágok. Már a teljesítmények minőségét illetően új fogalmakat állít fel. Ezek közül a közvetlen és a közvetett teljesítmények a haszon és a tőke fogalmával esnek egybe, de *Spann* tovább fűzi a fogalomalkotást és magasabbrendű tőkéről, potenciális teljesítményekről is beszél.

A teljesítmények csak elemei a gazdaságnak, mert a gazdaság mindig a teljesítmények összefüggésében és egymásra építettségében áll. Ez már az egyszerű magabazárt gazdaságnál is mutatkozik, melyet *Spann egygyökű* gazdaságnak nevez. Nemcsak a teljesítmények két elemét, a munkát és a jószágot, a hasznot és az értéket, mint a teljesítmények mértékét, továbbá nemcsak a teljesítmények belső különbözőségét (haszon, tőke stb.) és azok egymásutánját találjuk meg itt, hanem már az egygyökű gazdaságnak is van szerkezete, mely a teljesítmények egymásba nyulásában, egymástól függésében áll.

Még bonyolultabb a *többgyökű* gazdaság. Ez már egygyökű gazdaságok egybefonódásából származik. Az egyes gazdaságokból eredő teljesítmények itt egymásra épülnek. Így az érettség fokának bizonyos egymásutánja adódik, mely a javaknak az üzemi megmunkálása (p. o. félgyártmány), a piacra megérettisége, az élvezetre alkalmassága által jellemezhető; hozzájuk csatlakozik a társadalmi használatra való érettség (Gemeinsamkeitsreife), mely az összességre, a közgazdaság egészére és ennek teljesítményeire vonatkozik. Ez utóbbi már kissé erőltetett fogalom.

E fogalmak kidolgozásával *Spann* a gazdaságnak a sajátképpen életfolyamatát akarja megragadni. Az egymásbafüzettség és egymásbafonódás, valamint az egymásraépítettség emelkednek ki, mint lényeges vonások. Szerinte a gazdaság tehát már elemeiben egymásrahangeltségben, egymással összhangbanlétben áll és mindenhol a rész és az egész közötti viszony lép előtérbe. A gazdaság már

¹⁾ V. ö. *Hans Mayer*: Untersuchung zu dem Grundgesetz der wirtschaftlichen Wertrechnung. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Socialpolitik. Neue Folge, II. köt., 1—23. old.

eredetében egység, melyben a teljesítmények mint részek illeszkednek be, tehát mindig az egymást kiegészítésre, az összhangra helyezzük a súlyt. Ugyanez a teleologikus jelleg határozza meg a közgazdaság lényegét is. Itt is az egymásbaillés, az egymásra támaszkodás és az egymásra hangoltság teszi az igazi lényegét, ezért nincsen megelégedve *Spann* a közgazdaságtan mai rendszerével, mert az nem tanulmányozza a gazdasági elemek egybefonódását, hanem csupán a piaci jelenségeket, amelyek emez egybefonódásnak csak egyik vonatkozását, az érték- és ártüneteményeket tükrözik vissza.

Lehetetlen egy szűk ismertetés keretében a szempontok ama nagy sokaságára kitérni, melyet *Spann* munkája mutat. Be kell érünk annak kiemelésével, hogy a gazdasági életnek, mint teleologikus egységnek felfogása a munka tulajdonképpeni lényege. Ebben *Spann*-nak kétségtelenül igaza van. A gazdasági életben a részeknek az egész szempontjából való megítélése az uralkodó szempont, mert a gazdaság a gazdálkodók céljainak egysége folytán mindig a részek egymásrahangolásában és összhangbahozatalában áll. Igaz ez az egyéni gazdaságra éppen úgy, mint a közgazdaságra nézve. Abban is kétségtelenül igaza van *Spann*-nak, hogy a közgazdaságtan köre ma tulságosan szűk. A forgalmi gazdaság, mely ma lényegileg magában van elméletünk körébe vonva, nem öleli fel a gazdasági élet jelenségeinek összességét. Ez indított engem is arra, hogy a gazdasági szervezkedést is az elmélet körébe vonjam. Ezzel lehetségessé válik sok olyan kérdésnek az elmélet körében való elhelyezkedése, melyet eddig a gazdasági politika körébe utaltunk csak azért, mert elméleti rendszerünkben nem volt elhelyezhető, mint-hogy abba kizárólag forgalmi jelenségek, és ezek is csak az érték és az ár szempontjából illettek bele.

De *Spann* nem így akarja felfogni a dolgot. A gazdasági szervezkedés is mindenesetre beletartozik az elmélet körébe, de ő a szervezeti felépítést már korábban, már a teljesítményeknél, tehát a gazdasági élet elemeinél kezdi vizsgálni. A jogosultság ettől el nem vitatható és mindaddig igaza van *Spann*-nak, amíg abból a gazdasági élet szerkezetét akarja kihámozni. Csak az a kérdés, nem érhető-e el ez a feladat egyszerűbb fogalomképzéssel is és a közgazdaságtan mai rendszerének lehető kimelésével, mire *Spann* alig helyez súlyt. Nézetem szerint ezt nem egészen helyesen teszi, mert minden tudomány rendszere bizonyos belső szükségszerűségből keletkezett és így csak elengedhetetlen szükségszerűség esetén helyettesíthető mással. Pedig *Spann* végeredményben ezt akarja.

A gazdasági életet kétségtelenül több oldalról lehet megragadni. Megértéséhez annál közelebb fogunk férközni, minél egységesebben és egyszerűbben tudjuk a feladatot megoldani. Egységesség szempontjából alig érheti *Spann*-t szemrehányás, de egyszerűnek rendszere nem mondható. A teljesítmény mindenesetre fontos eleme a gazdasági életnek, de hogy erre kell a fogalmaink egész rendszerét felépítenünk, az legalább is vitatható. Én úgy vélem, hogyha az eddig is tárgyalt forgalmi gazdaság mellé, miként »Közgazdaságtanom«-ban megkíséreltem, a gazdasági szervezkedés elméletét odaillesztjük, nagyjában megfeleltünk azoknak a szempontoknak is, melyeket *Spann* érvényre akar juttatni.

Törekvésében a súly ugyanis azon van, hogy a gazdasági életet mint szerves folyamatot vizsgáljuk. Ebben megint feltétlenül igaza van. A gazdasági élet akár egyéni, akár társadalmi vonatkozásában szerves folyamat, mely a részek összetartozásán, egymásbaillésén, egymással összefüggésbe kerülésén nyugszik. A gazdaság minden vonatkozásában teleologikus képződmény, melynek lényegét meg nem közelíthetjük, ha ezt figyelmen kívül hagyjuk. A forgalmi gazdaság

csak egyik vonatkozása és ez is hamis szemszög alatt mutatkozik, ha egységeit, a gazdasági egyedeket, mint önmagukban álló és egymástól független elemeket tekintjük. Nem »autark«, önmagukban független és csupán önmagukból merítő egységek azok, hanem egész lényük már függ az összességbe, a forgalmi gazdaságba és a gazdasági szervezetbe beletagoltságuktól. Nagy érdeme *Spann*-nak, hogy ezt hangsulyozza. Ezzel az angol-amerikai irodalom felfogása ellen fordul. Annak individualisztikus felfogását, mint ő nevezi *univerzalisztikus* nézőponttal cseréli fel, vagyis az összesség, az egész számára a lényeges, az egyén csak rész. E tételének bírálatába itt már nem bocsátkozhatom, mert az messze túlhaladja a közgazdaságtan feladatkörét. Talán annyit lehetne mégis erről megjegyezni, hogy sem az individualisztikus, sem az univerzalisztikus álláspont kizárólagosan el nem fogadható, mert az egyik az egyént szorítja háttérbe, holott az ember sohasem lehet egyszerűen része a társadalomnak, legalább is oly vonatkozásában, hogy egyéni öncélúságát tagadjuk, a másik, az individualisztikus felfogás viszont hibázik, midőn a társadalmat inkább csak fikciónak, csak az egyének egyszerű összesítésének fogja fel és a társadalomba szervesen beletagoltságukat elhanyagolja.

Spann univerzalisztikus felfogása a német állambölcselet és kivált a romantikus iskola, főképp pedig *Müller Ádám* hatása alatt áll.

Nem maradhat szó nélkül *Spann* ama felfogása, mely a teleologikus nézőpont kedvéért az okszerűséget egészen ki akarja küszöbölni a közgazdaságtanból. Szerinte a közgazdaságtant *csakis* a teleologiai nézőpont érdekelheti. Csak ez igazán gazdasági nézőpont, mert csak ez számol a gazdasági élet szerves voltával. Szerinte az okszerűség csak a természetben található meg és az okszerűség kutatásának a közgazdaságtanban ezért nincsen helye. Azt eltermészettudományosítaná. Ebben nagy tévedést látok, mert a teleologiai egybefüzettség és egymásnak megfelelés a természetben is előfordul (p. o. az emberi szervezetben) anélkül, hogy az okszerűségi összefüggést kizárná. Az ember szervei célszerű összhangban vannak, de p. o. megbetegedéseik okszerűleg idézhetik elő kölcsönös érintésüket. Ha a teleologiai, célszerűségi összefüggés más is, mint az okszerűségi, azért egymás mellett is előfordulhatnak. Nem nehéz bebizonyítani, hogy a gazdasági életben az okszerű összefüggések egész sorozata mutatható ki. A kereslet növekedésével az ár emelkedése éppúgy okszerű, mint a tőke növekedésével a gazdasági szervezettség bonyolultabbá válása. Tehát még azt sem lehet mondani, hogy csupán az érték és árfolyamatokra volna az okszerűség korlátolva. A *Gresham*-féle törvény, a válságelmélet egyes megállapításai stb. mind okszerű összefüggésekre mutatnak rá.

Spann egyes tulzásai és egyoldalúságai munkájának értékéből alig vonnak le valamit. Mindig oly szempontokra mutat rá, melyek fontosak és melyekre vonatkozólag inkább csak abban hibázik, hogy kizárólagosaknak tekinti, holott más szemponttal összeférnek.

Munkájában elméletünk alapos továbbfejlesztését kell látnunk. Már *Menger* erősen kiszélesítette tudásunkat a gazdasági élet szubjektív rugóinak felderítésével, melyek az emberi lélekig engedték tudományunk alapjait visszavezetni. *Spann* tovább visz, igaz más irányban, mert ő a gazdaság fogalmának mély elemzésével teremt oly alapot, mely a gazdasági folyamatok és összefüggések egységes felfogását könnyíti meg. Ebből folyólag a teleologikus szempont hangsulyozása új, eddig legalább is nem eléggé öntudatosan tanulmányozott szempontját nyitja meg a közgazdasági vizsgálatoknak.

Sokat kellene még ez eredeti kísérletről mondanunk. Nevezetesen a termelékenységéről, az értékről és az árról, valamint a tőkéről való felfogása komoly elemzést érdemel. De ez csak beható polemikus tanulmányban volna lehetséges.

Spann munkájának sikerét talán legjobban mutatja, hogy a mai mostoha viszonyok és nagyjában nem tulságosan elismerő kritikai fogadtatása ellenére is — sokakat elijeszt tulságos önállósága — öt év alatt három kiadást ért meg. Önállóságot, lendületet, alapos tudást és éles bíráló tehetséget, bölcséleti elmélyedést még ellenségei sem vitathatnak el tőle. Persze nehéz olvasmány és beható elmélyedést követel.

Heller Farkas.

Aristoteles politikája.

Aristoteles: Politika. Fordította, bevezetéssel és jegyzetekkel ellátta: Szabó Miklós. A Magyar Filozófiai Társaság Könyvtára. 4. Budapest, 1923.

Az a kötött gazdálkodás, amelybe Európa nagy részét a világháború sodorta, elmúlt korok gazdasági felfogása iránt ismét nagyobb mértékben felkeltette az érdeklődést. Hiszen különösen a középkor gazdasági életében erősen előtérben állott a kötöttség úgy a kényszerűtársulás, mint az árszabályozás képében.

A középkor gazdasági felfogására a kereszténység elvein kívül nagy befolyást gyakorolt az ókor és pedig elsősorban annak kimagasló bölcselője, *Aristoteles*. Az ő nézeteinek kommentálása egyik jellemző vonása a középkori tudománynak és e vonás a gazdasági téren sem hiányzik. Ezért *Aristoteles* gazdasági nézetei nagy mértékben megérdemlik érdeklődésünket.

Igaz, hogy *Aristoteles* közgazdasági kérdésekkel inkább csak mellékesen, politikai és etikai felfogásának kifejtése kapcsán foglalkozott, mégis különösen két kérdésben nyert nagy befolyást a középkori gazdasági felfogásra. Az egyik a kamatvétel kérdése, a másik a pénzelmélet.

Az első kérdésben *Aristoteles* álláspontja tiszta és határozott. A kamatvételt habozás nélkül elítéli, »mert az magából a pénzből szerzi a vagyont s a pénzt nem arra használja, amire az eredetileg rendeltetett. T. i. a cserekereskedés céljaira keletkezett, s lám a kamat mégis őt magát szaporítja . . . Valóban elmondhatjuk, hogy ez a gazdálkodási mód valamennyi közt a legtermészetesebb«. A másik kérdésre vonatkozólag álláspontját nem egészen ezzel a határozottsággal fejti ki. T. i. az ugynevezett conventiós pénzelmélet atyjának szokás *Aristotelest* tekinteni. Az ide vonatkozó fejtegetése azonban nem politikájában foglal helyet és így arra itt nem térünk ki.

Mindenesetre a közgazdaságtan iránt érdeklődők köre is örömmel fogadhatja azt, hogy *Aristoteles* politikája újabb magyar fordításban jelent meg. A kamatvételre vonatkozó fejtegetésen kívül az első könyv elején több más irányú gazdasági kérdés érintését is megtaláljuk e munkában. Így itt van a használati és csereértéknek már általa felismert megkülönböztetése, tovább itt találjuk a rabszolgaságról, a vagyonközösségről, a jótékonyaságról és egyéb kérdésekről szóló nézeteit kifejtve. A társadalmi és állami berendezkedés tárgyalása kapcsán politikája egyéb gazdasági kérdéseket is érint. A fordító értékes jegyzetei a munka megértését nagyban előmozdítják.

Mindezeket tekintve, közgazdasági irodalmunknak is nyereségét kell látnunk az *Aristoteles*-féle politika újabb magyar kiadásának megjelenésében.

H. F.

A német tőkék kiözönlése.

Wulfsohn-Wernlé: »L'évasion des capitaux allemands«, »Société Anonyme d'Éditions«, Páris, 1923, p. 125.

A szerzők felette aktuális problémát világítanak meg most megjelent művükben, sajnos, azonban, a német tőkeevázió problémájának csak körtüneteit adják, de nem nyújtanak kész propozíciókat azok orvoslására, amiket Wulfsohntól, Svájc egyik legismertebb közgazdasági írójától méltán elvárhatnánk.

A háboru előtti közgazdaságnak a békeévekre való átmentését szolgálják azok a törekvések, amelyekkel a német kereskedő-és bankházak a márka elérték-telenedésétől félve, külföldi nemes valutába fektetik be nyereségüket. Mindez a trösztök és kartellek árpolitikájával függ össze elsősorban s *a tőkék külföldre özönlése*, — mint azt a szerzők említik — kevés kivételtől eltekintve, *a trösztök égisze alatt történik*. Kétségbevonjuk azonban a szerzők azon állítását, mintha a trösztök külföldi kapcsolatai és vállalatvásárlásai, valamint a fúziók és a külföldi elárusító irodák szervezése csak a háboru utáni idők eseményei lennének. Nálunk Baumgarten mutatott rá vaskos könyvében arra, hogy a trösztök már régen a háboru előtt rendelkeztek külföldi összeköttetésekkel, s éppen azok révén követtek a belföld közgazdasági életére vonatkozólag oly káros árpolitikát. Németországban a háboru utáni közgazdasági konjunktura játszott különösen a trösztök kezére s tette lehetővé a nagy agglomerációk létesülését; a Stinnes-tröszt expanziója éppen ebben az időben éri el tetőfokát s terjeszkedik a külföld felé is.

Azok közül az eszközök közül, amelyekkel a nehézipar a nyereségek külföldi elhelyezkedését lehetővé teszi, említsük csak e helyen a leglényegesebbeket: először is a *Zwischenfakturierung* (*»facture intermédiaire«*), a közvetett számlázás rendszerét; ez a közvetett számlázási rendszer a nagy vagyonok külföldre juttatásának célját szolgálja, s mint ilyen, legnagyobb elterjedésnek örvend. Tudvalevő, hogy az exporthoz, mint nálunk, úgy Németországban is a Devizaközpont engedélye szükségeltetik; a kettős, illetőleg a közvetett számlázási rendszer nem egyéb, mint a Devizaközpont megkerülése. Az exportáló tudniillik kétféle számlát állít ki: az egyiket — amely a világpiaci áraknak megfelel — az importáló cég kapja; a másikat — jóval alul értékelve — a Devizaközpontnak küldi be. A felülmárado különbözet az exportáló trösztnek marad s mindjárt külföldön nyer elhelyezést.

Ez az oka azután annak, hogy a német külkereskedelmi statisztika, — ami annak háboru utáni adatait illeti — egyáltalában nem hiteles s abból pontos következtetéseket vonni nem lehet. Mindez — mint a szerzők helyesen hangsúlyozzák — nem a német kormány hibája, hanem a porosz vámhivatalnokoké, akik nem veszik észre a trösztök kétes üzleteit.

Magától értetődik ezek után, hogy azok a vállalatok, amelyek nem nyultak ily eszközökhöz, elszegényedtek, s a részvényinfláció, amely a pénzelérték-telenedés másik oldala, ezeket a társaságokat tönkretette. Helytelen azonban a szerzők azon állítása, mintha a külföldön elhelyezett vagyonok csak egyesek érdekét szolgálják s nem az egész német nagyiparét. Elég az ujonnan alakult gyártelepek, bankok, s kereskedelmi társaságok statisztikájára futó pillantást vetnünk, hogy ezen állítás helytelen voltáról meggyőződünk. Éppen a külföldre menekült vagyonok voltak azok, amelyek új gépek beszerzését, új üzemszervezést tettek lehetővé, szóval a vállalatok modernizálását és racionalizálását mozdították elő.

Ugyancsak érdekes az az eljárás, amely a szabadalmak kihasználását teszi lehetővé. Egy német társaság, amelynek részvényei svájci kezekben vannak,

svájci frankokban kívánja megfizetni a német szabadalmazott gyártási eljárással előállított ammoniák minden tonnáját. Mint azt a szerzők találóan hangsúlyozzák, a háboru előtti tőkefelszívó trösztökből, amelyek egy szivónyomókat szerepét töltötték be: ma tőkeadó és konzerváló intézmények lettek (pompe refulante-aspirante).

És hogy mennyire nemzeti célok szolgálatában áll a németeknél még a család is, azt éppen a szerzők által felhozott példák bizonyítják a legjobban. A német tőkék külföldre mentése rendszerré válván, a semleges cégek mögé rejtőzött vagyonok részben kint helyezkednek el, itt is nemzeti érdekeket szolgálva (hitelt nyújtva belföldi cégeknek a külföldön vásárolt nyersanyagokra), részben pedig nemzeti lobogó alatt térnek haza s a tönkrement cégeket segítik ki olesó pénzzel a bajból.

Ezek a repatriált tőkék azután az ipari koncentráció zsoldjába szegődnek. Hetente lehet német kereskedelmi lapokban jelentéseket olvasni »svájci cégek« vállalatvásárlásairól, holott ezeknek a »svájci házak«-nak csak álcája svájci. (Elég itt említeni a szerzők által például felhozott Stinnes-vásárlásokat, amelyeket a Zug-i Promontán Társaság (*Société Promontana*) s a zürichi »*Union Internationale de Pétróle*« foganatosítottak — német számlára.)

A szerzők állítása, hogy a nyakra-főre, sokszor »cél és rendszer« nélkül összevásárolt vállalatok tisztán önző, kapitalista érdekeket szolgálnának, nem talál s bátran szembeállithatjuk ezzel a megállapítással *Werner Sombart* ellenvetését, amelyet a kapitalizmus védelmére hoz fel (*Der Moderne Kapitalismus* I. köt.) s melyben a modern nagyvállalkozó pszichoanalízisét mesterien adja akkor, amikor kifejti, hogy a nagyvállalkozó önző kapitalista érdekei sohasem minősíthetők ilyeneknek, mert azok háta mögött mindig egy, a kapitalistarendszer accessoriumaként szereplő, tehát szükségszerű altruista cél lappang.

Megemlékezhetünk még a fúzió egy, eddig még nálunk nem ismert fajáról, a »*Gegenseitige Verriegelung*«-ról (bloquage réciproque) Amerikában: *Mutual blocking*, amely különösen a nagy *Anilin Konzernben* játszik fontos szerepet; ezáltal akadályozták meg a németek e nagy koncern részvénytöbbségének idegen kézre jutását. Ebben a részvénycserében még jobban látjuk kidomborodni a gazdasági érdekek felsőbbbségét és hatalmát a részvénybirtokosok tulajdonjogával szemben.

Végül még csak néhány szót azokról a proposíciókról, amelyeket a szerzők a reparációs bizottság szakelőadóinak ajánlanak a német tőkeevázió megakadályozására, illetve a kivándorolt tőkék repatriálására.

Bár mint azt a *Quai d'Orsay* szócsöve, a »*Temps*« közli, megtörténtek ugyan a lépések arra, hogy egy a tőkeeváziót figyelemmel kíséző, s azt megakadályozni hivatott szakértő bizottság neveztesse ki: ezzel a ténnyel szemben azonban igaz az, hogy az Egyesült-Államok kormánya már több ízben emelte fel tiltakozó szavát az ellen, hogy a német tőkéket náluk kutassák s rendeltetési céluktól elvonják. Legutóbb épp az amerikai delegátus *M. Robinson* tiltakozott az investíció ellen.

Félelmük nem alaptalan, mert ezeknek a tőkéknek kivonása károsan hatna a közgazdasági életre. Elég itt arra a szénvásárlásra hivatkoznunk, amelyet a német kormány a múlt év nyarán eszközölt, svájci frankokkal fedezve az angol font követeléseket. A kínálat ekkor bőséges lévén, a frank erősen hanyatlott a nemzetközi pénzpiacon; a svájci kifizetések állandó passzivitása csak megerősíteni látszik a német kézen levő svájci követelések kedvezőtlen kihatását a váltóárfolyamra.

Hogy mekkora hatalmas tőkehálózatról van itt szó, arra rámutat a német

birodalmi bank legutóbbi kimutatása, amely *10 milliárdnyi aranymárkát vél azonnal mozgathatónak*. A »*Vossische Zeitung*« kimutatása szerint a tőkeevázió szolgálatában álló német bankházak száma *csak Amszterdamban 15-re rug.*

A szerzők a német tőkeevázió megakadályozását nemzetközi pénzügyi törvényhozással s Németország nemzetközi pénzügyi ellenőrzésével akarják elérni. Így elvesztenék az adósok és hitelezők rendelkezési jogait tartozásaik, illetve követeléseik felett, s azok felett az egyes államoknak állana jogában rendelkezni, mint ahogy azt a *versaillesi* és *st.-germaini* szerződéseknek a clearingről szóló szakaszai előírják. Szerény véleményünk szerint azonban nem lehet addig szó a német tőkeevázió megakadályozásáról, sem a repatriálásról, míg éppen a szerzők által hangsúlyozott hitelbiztonság helyreállítva nem lesz (»... il faut, que les propriétaires de ces capitaux trouvent en Allemagne une sécurité légale...« p. 120), ameddig a német tőkék nem lesznek kitéve a márka katasztrófája folytán előállott veszteségeknek, s amíg nem élveznek legalább is olyan biztonságot a hazában, mint amelyet nekik a nemesvalutájú államok nyújtanak.

Dr. Csikay Pál.

Magyar Közgazdasági Társaság.

A Magyar Közgazdasági Társaság *Matlekovits Sándor* elnöklete alatt az 1923. évi október, november, és december hónapokban a következő felolvasó üléseket tartotta:

1. Október 25 és 30-án: *Pósch Gyula* a Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesület igazgatója: A valorizáció ügyéről. Felszólaltak: Éber Antal, Balás Károly, Balogh Elemér, Heim János, Hollós Ödön, Sebesta Kolos, Bernát István, Keleti Kornél és Engel Ármin.

2. November 6-án: *Vida Jenő* a Magyar Általános Kőszénbánya R.-T. vezérigazgatója: A szénkérdésről Magyarországon. Felszólaltak: Sándor Pál, Dr. Biró Pál és ifj. Chorin Ferenc.

3. November 8-án: *Fleissig Sándor* a Budapesti Érték és Árutőzsde alelnöke: az értéktőzsde jelentőségéről.

4. November hó 15-én: *dr. Csupor József* Budapest székesfővárosi tanácsnok: A városok és községek háztartásáról szóló törvényjavaslat ismertetéséről.

5. November 22-én: *Erekly Károly* v. m. kir. közlélmzési miniszter: A romló valuta hatása a bank- és tőzsde-politikára.

6. November 29-én: *Frey Kálmán* a Budapesti Érték- és Árutőzsde alelnöke: A gabonatőzsde jelentőségéről.

7. December 6. és 8-án: *Trozonyi Ferenc* ny. máv. főfelügyelő. A magyar vasutak díjszabásának reformja. Felszólaltak: Trébitsch Miksa, Havas Mór, Gyömrey Sándor, Naményi Ernő.

8. December 13-án, *Zelovich László* egyetemi tanársegéd: Az Egyesült Államok külkereskedelmi politikája a világháború után és *dr. Bernáth Gyula*: A gazdasági válság és a munkabérek megállapítása.

9. December 20-án, *dr. Baumgarten Nándor* közigazgatási ítélobíró, egyetemi rk. tanár: Az új társulati adóról. Felszólaltak: Dr. Egry Aurél és dr. Klug Emil.

A Magyar Közgazdasági Társaság fenti felolvasó ülései mindenkor a Közgazdasági Egyetem épületében IV., Szerb-u. 23. I. em. 6. számú előadó termében tartattak meg.

Matlekovits-pályázat.

A Matlekovits-pályadíjra (»Fenntartandók-e az állami üzemek Magyarországon?«) 1923 december 31-ig két pályamunka érkezett be, az egyik jeligéje: »*Salus rei publicae suprema lex*«, a másiké: »*L'homme c'est rien, l'œuvre c'est tout*«. A pályamunkák kiadattak a bírálóbizottságnak.

Közgazdasági krónika.

Gazdasági törvényhozás.

Magyarország.

1923. évi XXXIV. t.-c. a lakásépítő külön tevékenység útján létesítendő építkezések alkalmával adandó adóügyi kedvezményekről.

A nagyfoku lakásinség megszüntetése érdekében, melyhez Budapesten legalább 6000 lakás építése lenne szükséges, a népjóléti és munkaügyi miniszter törvényjavaslatot terjesztett be, mely az egyes vállalatokat és társulatokat kötelezné lakások építésére. Addig is, míg a javaslat törvényerőre emelkedik, a miniszter az illetékes vállalatokkal való megegyezés útján iparkodott minél előbb megindíttatni az építkezési tevékenységet: Eszerint elegendő forgótőkét az építési költségek 60 %-a erejéig jegyintézeti kölcsön útján szerezhetnek, jelen törvény útján pedig a következő adóügyi kedvezményben részesülnek.

Az 1921: LI. t.-c. 6—9. §-ában megállapított 30, 20, ill. 15 évi házadómentesség-illetti meg mindazokat az építkezési tevékenység keretében emelt épületeket és épület-részeket, amelyek 1926 november 1-ig lakható állapotba helyezettek s utánuk kincstári házhaszonrészesedés sem jár. Ha az épületet társulati adó alá eső vállalat emelte, ugy egy-részt az ezekből az épületekből származó jövedelem nem képezhet társulati adóalapot, másrészt a vállalat az építési költségeket 3, ill. 5 év alatt adómentesen leírhatja vagy tartalékolhatja. Ez a kedvezmény fennáll azokra a vállalatokra is, melyek külön részvény-társaságot alakítottak az építkezés végrehajtására. Az ilyen részvénytársaságok és szövet-kezetek az alakulási illetéktől mentesek. Az építkező természetes személy pedig, amennyiben igazolja, hogy a befektetett tőke 1923 január hó 1-ét megelőző jövedelméből-vagy vagyonából származik, adóamnesztiában részesül, azaz jövedelem- vagy vagyon-eltitkolás miatt eljárás nem indítható ellene a bevallás elmulasztása címén.

Azt, hogy valamely épület a kedvezményezett építési tevékenység keretében emel-tett, külön bizottság állapítja meg. A miniszter negyedévenként tartozik részletesen beszámolni a nemzetgyűlésnek az építési tevékenység állásáról.

P. L.

XXXV. t.-c. a közszolgálatban álló tisztviselők és egyéb alkalmazottak létszámának csökkentéséről és egyes kapcsolatos intézkedésekről.

Pénzügyi egyensúlyunk helyreállítása céljából elkerülhetetlen volt, hogy az állami terhek tekintélyes részét képező személyi kiadások csökkentessenek, amit a törvény az adminisztratív személyzet újbóli apasztásával, a megmaradó személyzet munkaereje célszerűbb kihasználásával, a feleslegnek mutatózó hivatalok, intézmények stb. megszüntetésével és az állami igazgatásnak az egész vonalon való egyszerűsítésével kíván elérni.

A személyzetcsökkentés 20 %-os, az elbocsátottak 1924 június 30-ával veendő k szabályszerű elbánás alá.

A szervezeti változások közül legfontosabb a csonka vármegyék közigazgatásilag való egységesítése, az árvaszékek testületi jellegének megszüntetése és a kivándorlási biztosi hivatal megszüntetése.

E. D.

XXXVI. t.-c. a Délivaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki ujjaszervezése tárgyában Rómában, 1923. évi március hó 29-én létrejött »Megegyezés« becikkelyezéséről.

A trianoni békeszerződés előírja, hogy a Délivaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki ujjaszervezése tárgyában az érdekelt államokkal, amelyek területén a társaságnak hálózata van, megegyezést létesítsünk. A törvény az érdekelt államokkal történt hosszabb tárgyalások eredményeképpen Rómában az 1923. évi március hó 29-én létrejött e megegyezést cikkelyezi be. A »Megegyezés« Magyarország kereskedelmi és vasutpolitikai érdekei szempontjából — az adott körülményeket tekintve — kedvező, mert azáltal, hogy a vasúttársaság nemzetközi jellege és így egysége is fennmarad és a megváltás jogát az egyes államok a »Megegyezés« tartama alatt nem gyakorolhatják, megvan a mód és lehetőség, hogy a társaság igazgatótanácsában helyet foglaló két kiküldöttünk útján a magyar érdekeket kellőképpen képviselhesük. A határozmányok alapgondolata, hogy a társaság 2234 km kiterjedésű vonathálózatán (melyből Ausztriára 676, Magyarországra 563, Jugoszláviára 530, Olaszországra 457 és Fiuméra 8 km esik) az általa átszelt államok közlekedési és gazdasági érdekei szempontjából a jövőben is biztosítsák a nemzetközi forgalom zavartalan lebonyolítását és hogy a tengertől elzárt közép-európai államoknak a tengerhez való kijutást megkönnyítsék. A Délivásut vonalain átvezető utirány ránk nézve azért nagyjelentőségű, mert a tengerhez (Fiume, Trieszt) a legrövidebb ut, már pedig mezőgazdasági terményeink főpiacait elsősorban a Nyugat államaiban s az Adrián át kell keresnünk. A Délivásut egységének megtartása pedig azért érdekünk, mert az egység megszűnése esetén négy különböző állami igazgatás között kellene megegyezéseket létesítenünk, ami a tekintetbejövő államok gyakran merőben ellentétes érdekei mellett nem volna könnyen elérhető. A pénzügyi rendelkezések lényegesen kedvezőbb feltételeket tartalmaznak, mintha a vasut magyar vonalait államosítottuk volna. A társaság, melynek neve ezentúl Duna—Száva—Adria vasúttársaság (Compagnie des Chemins de fer Danube—Save—Adriatique; ancienne Compagnie des Chemins de fer du Sud) Bécsben székel s minden területileg érdekelt államban fiókteleppel bír.

E. D.

XXXVII. t.-c. a személyszállító automobilonak az inségakció céljára való megadóztatásáról.

A külföldnek a magyar nyomorgókat segélyező tevékenysége 1922. évben megszűnt, mire a népjóléti és munkaügyi minisztérium országos inségnyhitő akciót indított meg a legjobban sújtott budapesti és pestkörnyéki lakosok s több vidéki város és község inséges lakóinak támogatására. A segítés étkeztetéssel, ruházati cikkek, élelmiszerek és fűtőanyagok mérsékelt áron való kiárusításával és munkaalkalmaknak szerzése és szervezése útján történik. A költségek fedezésére három bevételi forrás szolgál: 1. a szénfelárak (1 K à q), 2. az 1922: XVII. t.-c. 36. §-a alapján szedett külforgalmi díjak és vámkezelési illetékek, 3. önkéntes adományok. Jelen törvény is egyszeri bevételi forrást teremt meg, azzal a céllal, hogy a befolyó inségadó a nyomorgó lakosság mérsékelt áron, esetleg ingyenes téliruhával való ellátására fordíttassék.

Az inségadó tételei személyszállító automobilonként: 10 HP-ig 500.000 K, 11—20 HP-ig 1.000.000, 21—25 HP-ig 2.000.000, 25 HP-n felül 3.000.000 K. Tekintve, hogy cca 2500 magánhasználatra szolgáló személyszállító automobil volt üzemben a javaslat benyújtása alkalmával, amelyből 10 HP-s vagy ezen aluli 400 drb, 11—20 HP-s 1900 és 20-on felüli HP-s 200 drb, a várható bevétel több mint 2 és ½ milliárd korona. Az inségadó 1924 január 1-ig, illetve a szerzéstől számított 15 napon belül fizetendő.

P. L.

A XXXVIII. t.-c. a helyettesíthető ingóságokra vonatkozó jelzálog bejegyzéséről.

A korona folytonos romlása a hosszú lejáratu hitelek nyújtását megszüntette, illetve a korona helyett más, állandóbb értékmérőnek — pl. termények — alkalmazását tette szükségessé. Mivel azonban a telekkönyvi rendtartás 65. §-a a jelzálogjognak telekkönyvi bejegyzését csak meghatározott pénzüsszegre engedte meg s így a más, pl. terményegyenértékben vállalt kötelezettség nem volt telekkönyvileg biztosítható, földhittel nyújtására senki sem volt hajlandó. A földbirtokos hitelképességét állítja vissza a törvény, amikor kimondja, hogy a jelzálogjog meghatározott mennyiségű és minőségű

gabonának, más terménynek vagy aranyak természetbeni szolgáltatására, vagy pénzbeni egyenértékére is bejegyezhető, ha a bejegyzés alapjául szolgáló okirat támpontot nyújt a teljesítésre vagy az érték kiszámítására az időpontok és módozatok megállapításával.

Ugyanezen feltételek mellett közjegyzői okirat alapján végrehajtásnak van helye.

P. L.

XXXIX. t.-c. a pénztartozás késedelmes teljesítése esetében a hitelezőt megillető kártérítésről.

Normális gazdasági viszonyok között a hitelező és adós közül az adós volt súlyosabb helyzetben, a törvényhozás tehát őt vette védelembe a hitelező tulkapásai ellen, megállapítva a pénztartozás után szedhető legmagasabb kamatot. A koronaromlás folytán azonban fordított viszony állott elő: a pénztartozás teljesítése, minél későbbi időpontban következett be, annál nagyobb anyagi hasznot nyújtott az adósnak, aki a kölcsönzött összeget a késedelmi kamatoknál sokkal nagyobb nyereséget nyújtó módon gyümölcsoztethette. A hitelező védelméről gondoskodik a törvény, amikor kereskedelmi ügyleten, váltón vagy más magánjogi címen alapuló pénztartozás késedelmes teljesítésénél, ha a pénztartozás a törvény életbeléptetésének napját követő időpontban jár le, késedelmi kamattal helyett kártérítést állapít meg.

A kártérítés nagyságát a tőke heti, havi vagy évi százalékában, a mindenkori gazdasági és pénzügyi viszonyoknak megfelelően rendelettel állapíttatja meg, nem vétkes késedelem esetén szintén rendeletileg megállapított mérsékelt kulcs alapján történik a kártérítés. Mérsékelt összegű kártérítés jár akkor is, ha a pénztartozás valorizált összeggel fizetendő.

A törvény nem alkalmazható azokban az esetekben, amelyekben a pénztartozás közjogi, illetve nem tisztán magánjogi jogcímen alapszik.

A törvény hatálya kihirdetésétől (1923 december 13.) számított két évre szól.

P. L.

A XL. t.-c. a Tisza—Dunavölgyi Társulat alakításáról.

Egy társulatba tömöríti úgy a Duna-, mint a Tiszavölgyi vízszabályozó és ármentesítő társulatokat, oly módon, hogy az 1884: XIV. t.-c. II. fejezetének vonatkozó rendelkezéseit erre az egész országra kiterjedő új szervezetre átviszi.

Már az utolsó békeévben szó volt arról, hogy a vízrendező társulatok egy társulatba tömörüljenek. Ezek közül az 1846-ban alakult, de az abszolutizmus alatt feloszlatott Tiszavölgyi Társulatnak már kiépített szervezete volt, mely a Tisza és mellékfolyói völgyén, beleértve a Temes-Begavölgyet is, 42 társulatot tömörített kebelébe. Az ármentesített területek közel 5 millió kat. holdat tettek ki. E társulatokból a trianoni béke szerint csak 17 maradt nálunk teljes árterületével, míg 11 társulat árterülete megcsontított, 14 pedig egész árterületével idegen uralom alá került. Megmaradt így közel 3 millió kat. hold ármentesített terület, azaz 59%.

A Dunavölgyi ármentesítő társulatoknak 1910-ig nem volt közös szervük, amikor is megalapították az önkéntes belépésen alapuló Dunavölgyi Vizi Társulatok szövetségét hat évre, mely időtartamot 6—6 évenként megújítottak. A Dunavölgyben 36 vízrendező társulatunk volt, ebből csak 11 maradt meg egész árterületével, 4 társulat árterülete szétszakított, 21 pedig teljesen elszakadt. Az ármentesített terület nagysága több mint 1.6 millió kat. hold volt, ebből valamivel több mint 1 millió kat. hold, 63% maradt meg.

Amikor tehát az egész ország 6.6 millió ármentesített területéből csak 4 millió maradt meg számunkra, mintegy 60%, ugyanakkor a 78 vízrendező társulatból csak 28 társulat maradt meg egész árterületével, 35 teljesen elszakadt, 15 pedig megcsontult maradt meg. E nagymérvű meggyengülés siettette az összes társulatok egyesítését, melyet a jelen törvény létrehozott.

P. L.

XLI. t.-c. a mezőgazdasági mivélésre alkalmas területek lecsapolásáról.

Csonka-Magyarországon dacára ármentesítő, belvízrendező és lecsapoló társulatok áldásos működésének, még mindig egy millió kat. holdat meghaladó olyan terület van, amely a normálist csak némileg meghaladó csapadékos esztendőkből kártékony vizek által való elöntésnek van kitéve.

Ezeknek a víztől szenvedő területeknek lecsapolás útján az intenzív kultúrára alkalmassá tétele, a többtermelés szolgáltatába állítása immár halaszthatatlan feladat.

A törvény módot ad arra, hogy azok az ármentesítő társulatok, amelyek a belvizrendezést feladatkörükbe nem vonták, vagy e részben teljesített munkáságukkal a kitűzött célt el nem érték, jövőben a belvizlevezetés végrehajtására kötelezhetők legyenek.

Módot ad a törvény arra is, hogy állandóan vagy időszakosan vízborítással károsított területek tulajdonosai a megfelelő előfeltételek fenforgása esetén ne késleltethessék a kártékony vizek lecsapolását.

Azoknak az eseteknek szem előtt tartásával, amikor a forgótőke hiánya és a kölcsön megszerzésének nehézségei akadályozzák az egyébként gazdaságos lecsapolás keresztülvitelét, a törvény megfelelő hitelt bocsát rendelkezésre, hogy ennek keretében a törvény által érintett lecsapolások kamatozó előlegek, kivételes esetekben segélyek nyújtásával legyenek keresztülvihetőek.

E. D.

XLII. t.-c. a buzaértékre szóló záloglevelekről.

Mezőgazdasági termelésünk fokozásának egyik lényeges akadálya az, hogy a pénz értékállandóságának hiánya folytán a mezőgazdaságnak a hosszulejáratu kölcsönök felvétele tekintetében nem állanak rendelkezésre azok a módok és eszközök, amelyek a háboru előtt rendelkezésre állottak. A korona értékének emelkedése esetén ugyanis a háboru előtt szokásos alapon kötött kölcsönök a gazdákra nézve elviselhetetlenül súlyos teherre válnának, viszont a korona további elértéktelenedése esetében a hitelezőt érné igen nagy hátrány. Éppen ezen utóbbi körülménytől való félelem az, amely hosszabb időre szóló törlesztéses kölcsönök felvételét ezidőszertint ugyszólván lehetlenné teszi.

Ezen a helyzeten óhajt — a lehetőséghez képest — segíteni a jelen törvény, amely a mezőgazdasági hitelszükséglet kielégíthetése érdekében egy olyan értékmérőről gondoskodik, amely a korona értékingadozásától független és így megkönnyíti a hosszulejáratu kölcsönügyletek kötését mind a gazdák, mind a pénzintézetek részéről. Ez az értékmérő a buza, vagyis az a termény, amely a földhaszonbérleti szerződéseknel is mind általánosabban szerepel, amennyiben a földbérletek az utóbbi időben ország-szerte majdnem kivétel nélkül buzaalapon kötötnek. Szinte önmagától adódik tehát, hogy a mezőgazdasági ingatlanhitel kérdése is a buzaérték alkalmazásával nyerjen megoldást.

Ami a megoldás módját illeti, a törvény lehetővé teszi, hogy nagyobb pénzintézetek a buzaértékben törlesztendő, jelzálogilag is biztosított követeléseik alapján meghatározott mennyiségű búzára, illetve annak mindenkori pénzegyenértékére szóló és buzaértékben kamatozó zálogleveleket bocsáthassanak ki. Ezzel egyszersmind oly állandó értékű és állandó értékben kamatozó értékpapír kerül piacra, amely módot ad a kockázatmentes elhelyezkedést kereső tőkék teljes biztonságot nyújtó befektetésére.

E. D.

XLIII. t.-c. a szőlőtelepítésnek, továbbá a szőlővesszők és szőlőoltványok természetének és forgalmának szabályozásáról.

A ma tapasztalható borválság két főbb okát óhajtja a törvény mérsékelni: a tultermelést és a magyar borok minőségében tapasztalható hanyatlást. A háborus évek az egész világon a bortermelés terén tultermelést idéztek elő. Ez alól hazánk bortermelése sem volt kivétel. Igazolják ezt a következő számok: míg nagy Magyarországon az évi termés a háboru előtt körülbelül 4 millió hektoliter volt, a múlt évben a csonkaország területén 4 és $\frac{1}{2}$ millió hektoliter bor termett, holott ezen a területen 1914-ben 1,300.000 hektoliter volt a termés. A háboru alatt tapasztalható borkonjunktúra vitte rá a gazdát a nagymérvű szőlőtelepítésre.

Ez a tultermelés egyik oka a mai borválságnak, amely válság elsősorban a hegyvidéki szőlőket fenyegeti. A hegyvidéki szőlők ugyanis nem bírják a versenyt a mai rossz viszonyok között az alföldi szőlőkkel. Ez utóbbiaknak termelési költségei jóval kevesebbek, a termés meg bővebb, mint a hegyvidéki szőlőknél, aminek következménye, hogy az alföldi borokat olcsóbban lehet adni, mint a hegyvidékieket. A versenyben a hegyvidéki borok maradnak a vesztesek, ami természetesen az ősi hegyvidékek kipusztulását

idézhetné elő, száz- és százezer ember kenyérkeresetét veszélyeztetve, mind olyanokét, akiknek ősei századokon át szőlőműveléssel foglalkoztak.

Ezeknek az ősi szőlőtermő vidékeknek védelmére kénytelen a nemzetgyűlés a magángazdaságok jogába beavatkozni, mikor azokon a sik területeken, hol eddig szőlőt nem telepítettek és amelyekben más mezőgazdasági növények is megteremnek, a szőlőtelepítést a házi szükséglet mérvén felül megakadályozza. Bár maga az élet a legjobb szabályozója a gazdasági viszonyoknak, mégis törvénnyel kell a szőlőtelepítést szabályozni, mert épp az alföldi szőlők kedvezőbb helyzete még ma is szőlőtelepítésre csábíthat. Igazolja ezt az a körülmény, hogy míg 1921-ben a szőlőterület 364.056 kat. holdat tett ki, a következő évben már 377.854 kat. hold volt. Tehát még a mai rossz viszonyok között is fokozódik a szőlőtelepítés.

A törvénynek második célja a magyar fajborok védelme. E célból szabályozza a szőlővesszők, szőlőoltványok termesztését és forgalmát.

E. D.

Ausztria.

Szeptember 1-én lépett életbe a Cseh-Szlovák köztársasággal és Franciaországgal kötött kereskedelmi szerződés. Ausztria az előbbivel szemben a teljes, utóbbival szemben részleges legnagyobb kedvezményt élvez. A vámkedvezmény a Cseh-Szlovákiába való kivitelnél egyebek közt a következő árukra terjed ki: szőlő, likőr, csokoládé, cukorka, gyapjuszövetek, selyem- és félselyemárúk, művirágok, disztollak, női kalapok, legyezők, ernyők, kefekötő-árúk, pneumatik és más kaucsukárúk, bőr- és prémárúk, fésűk, hajcsattok, alumíniumárúk, elektromossági cikkek, automobilonok, motorok, illatszerek, szappanok stb. Franciaország pedig a következő áruknál nyújt az eddiginél nagyobb vámkedvezményt: fa, irón, agyag- és porcellánárúk, papiros, faárúk, kosárfonadék, kalapok, játékszerek.

Október 2-án Japánnal kereskedelmi egység jött létre a legnagyobb kedvezmény kölcsönös biztosítása alapján.

A lakásépítési program végrehajtásához még szükséges összeget, mely állami hitelből már nem volt fedezhető, a kormány a nemzeti tanácshoz intézett előterjesztés szerint oly módon szándékozik megszerezni, hogy a »Bundesministerium für Soziale Verwaltung« lakás- és telepítési alapja 60 milliárd koronás kölcsönt vesz fel. A hitelintézetekkel folytatott erre vonatkozó tárgyalások kedvezően végződtek.

A tisztességtelen versenyről szóló törvény, német mintára, minden a jó erkölcsökhöz ütköző cselekménnyel szemben igényt nyújt az abbanhagyás és kártalanítás biztosítására. Az egyes tényálladékok közül, mint legfontosabbat, a reklám útján elkövetett visszaélést állapítja meg. Minden oly nagyobb körnek szóló, helyt nem álló adatokat tartalmazó ismertetés ellen, mely az igen kedvező ajánlat színében tűnhetik fel, abbanhagyási igénynek van helye. A helytelen adat bármily fajta üzleti viszonyra (az áruk tulajdonsága, eredete, előállítási módja, ármegállapítása, kitüntetések birtoka, az eladás célja vagy indító oka, árukészlet mennyisége) vonatkozhatik. Kártalanítási igénynek van helye, ha panaszolt az adatok helytelen voltát ismerte, vagy ismernie kellett, s büntetés szabandó ki, ha a csalási szándék és a helyt nem álló adatok közlésében tudatosság mutatható ki. Megállapítja továbbá a konkurens vállalat becsmérlésének, a magánalkalmazott megvesztegetésének tényálladékat. A jogvédelmet általában a polgári, dolozus cselekményeknél azonban a büntető eljárás nyújtja. A törvény 1924 január 1-én lép életbe.

A vagyonváltság előkészítésével kapcsolatban hozott s a vagyonforgalmat ellenőrző intézkedéseket a pénzügyminisztérium megszüntette. Tehát az értékpapírok sincsenek ellenőrzésnek alávetve. Kivételt képeznek természetesen az egykori Ausztria államadóssági papirjai, melyek azután is csak ugy forgalomképesek, ha vagy Ausztria, vagy az ujonnan alakult államok egyike nosztrifikálta. Amennyiben ily jegyzéssel el nem látott papír kerülne behozatalra, azt továbbra is be kell jelenteni.

A kormány javaslatot terjesztett a nemzetgyűlés elé 5, 10 és 20 ezer koronás ezüstérmék verésének elrendelése iránt, melyek fél, egy és két shilling nevet kapnának. Az ötvény összetétele 800 1000 ezüst, 200/1000 réz. Az érmek átmérője 20, 29, 33 mm. Lakosonként 60.000 K érme verését veszi tervbe a javaslat s mintegy 12 millió 5000 és 33 millió 10.000 koronás bankjegyet helyettesítenének ezüstpénzzel, melynek értéke így a körülbelül 390 milliárd korona összeget nem lépné túl. Az ezüstpénz korlátlan fizetési erővel bírna, amint hirt a papírpénz, melyet kiszorít.

P. L.

Cseh-Szlovák köztársaság.

Nagy-Britanniával egyezmény jött létre, mely bizonyos feltételek betartása mellett, kölcsönösen mindkét állam kereskedelmi utazói által behozott áruminták vámmentességét biztosítja. 1923 november 1-től kezdve pedig ugyanezt az elbánást nyújtja az összes államok kereskedelmi utazóinak, amelyekkel a legnagyobb kedvezmény alapján létrejött kereskedelmi szerződést kötött.

Az északamerikai Egyesült-Államokkal legnagyobb kedvezmény nyújtása alapján ideiglenes kereskedelmi megegyezés jött létre, mely a rendes szerződés megkötéséig, legkésőbb azonban 1925 január 1-ig marad érvényben. A legnagyobb kedvezmény záradéka alól kivételnek azok a kedvezmények, amelyeket Cseh-Szlovákia a békeszerződések alapján Ausztriának és Magyarországnak, illetve az Egyesült-Államok Kubának, Alaszkának és egyéb fennhatósága alá tartozó területeknek nyújt.

A kereskedelemügyi minisztérium a behozatali engedélyezési eljárás további redukcióját tervezi azért, hogy mintegy 200 vámtételbe tartozó áru behozatalát részben teljesen szabaddá teszi, részben pusztán bejelentés ellenében megengedi. A cseh-szlovák vámtarifa 657 tétele közül eddig 350 volt szabaddá nyilvánítva, a most terbevelt redukció az engedélyezéshez kötött vámtételek számát mintegy százra szállítja le.

A pénzügyminisztérium novella-tervezetet dolgozott ki, mely az egyenesadótörvény néhány rendelkezését módosítja és az 1924. évi hadipótlékokat megállapítja. A tervezet szerint az 1924. évre ugyanazon alapelvek szerint vetik ki az adókat, mint az 1922. és 1923. években. Kivetési alapnak az 1923. évi üzemi eredményeket veszik. A hadipótlékok kulcsa az 1923. évi marad. A nyilvános számadásra kötelezett vállalatok maximális adója változatlanul az eddigi marad. A kormány reméli, hogy 1925 január 1-ével az egyenesadók általános reformja életbeléphet, ezért a novella csak az 1924. évre szól.

A kormány törvényjavaslatot nyújtott be a forgalmi és fényüzési adóra vonatkozóan, mivel a jelenlegi törvény hatálya 1923. december 31-ével lejár. Változatlanul hagyja úgy a forgalmi adó kulcsát (mezőgazdasági termékekre 1%, a többi árura 2%), mint a fényüzési adót (12, illetve 10%), a fényüzési adó alá eső tárgyak jegyzékén azonban a fogyasztók javára változtatást eszközölt. A javaslat elvben nem adóztat meg minden behozatalt, ennek megadóztatását rendeleti úton szabályozzák: a behozatalt csak azokban az esetekben adózik, amelyekben a behozott árukkal azért nem versenyképes a belföldi termelés, mert a külföldi verseny a belföldi szállítóval szemben éppen a forgalmi adó révén kerülne előnybe.

P. L.

Lengyelország.

Franciaországgal szerződés jött létre, amely a francia tőkének kedvezményeket nyújt a kőolaj kitermelése, finomítása és elhelyezése körül. A két állam név szerint felsorolt vállalatai a kőolajat szabadon vihetik ki, minimális vám mellett, az adózásnál s esetleges kényszerkölcsönjegyzésnél a többi lengyelországi nagy vállalattal egyforma elbánás alá esnek, az ezután befektetett francia eredetű tőkék pedig tőkeadó- és kényszerkölcsönmentesek lesznek. Az egyezmény ugyanaddig marad érvényben, mint az 1921 február 19-i politikai szerződés, 10 évenként revízió alá vétetik.

A pénzügyminiszter törvényjavaslatot terjesztett be a »sejm« (alsóház) elé az adók valorizálásáról. Minden az államkincstár javára történő pénzbeli teljesítménynél (adók, illetékek, pénzbüntetések) és az önkormányzati adóknál adóegységet vezet be, mely egy aranyfrank-értéknek felel meg. Az adóegység lengyel márkában kifejezett ekvivalensét esetről-esetre közzéteszi. A valorizálás az egyenesadókra 1923 január 1-től kezdve, a közvetett adókra a kihirdetés napján lépne életbe. A javaslat indokolásául a márka folytonos értéktelenedése szolgál, ami miatt az állam alig kapja meg negyed részét az előírányzott bevételeknek.

A pénzügyminiszter a fogyasztási adót szabályozó törvényjavaslatot nyújtott be. A javaslat egységes adókat és adótételeket vezet be az ország egész területére. Az adótételek nagyságát az 1912., 1913. és 1914. évi tételeknek az akkori árakhoz viszonyított százalékos arányában állapítja meg.

P. L.

Mezőgazdasági termelés.**Németország 1923. évi terméseredményei.**

(W. St.) Németország 1923. évi terméseredményei a következőképpen alakultak, összehasonlítva az előző évi, valamint az 1913. évi (de a mai területre számított) terméseredményekkel:

Termények	Termények ezer tonnákban		
	1913	1922	1923
Őszi buza	3.532·6	1.667·2	2.488·5
Tavaszi buza	510·5	290·5	408·3
Őszi tönköly	437·8	113·4	159·3
Őszi rozs	9.987·2	5 174·0	6.580·2
Tavaszi rozs	144·7	60·0	101·4
Kenyértermények mindössze	14.612·8	7.305·1	9.737·7
Őszi árpa	—	—	234·3
Tavaszi árpa	3.040·2	1.607·6	2.126·8
Zab	8.618·6	4 015·5	6.106·8
Burgonya	44 018·8	40.665·4	32.580·6
Cukorrépa	13.988·8	10.791·6	8.695·7
Takarmányrépa	—	24.754·7	21.964·0
Lóhere	9.362·7	7.026·7	9.587·6
Lucerna	1.381·6	1.486·6	1.578·3
Széna és sarju	25.854·0	19.240·7	23.352·1

Az 1923. évi német termés tehát általában lényegesen kedvezőbb az 1922. évinél. Különösen kedvező (9·7 millió tonna) a kenyértermények terméseredménye, amely 2·4 millió tonnával (33%) nagyobb az előző évinél: a búzánál 48, a rozsnál 28% a javulás; 52%-os (2·1 millió tonnányi) növekedést látunk a zab terméseredményeinél és jelentős (32%-os) a tavaszi árpa terméseredményének nagyobbodása is. Sokkal kedvezőtlenebb a helyzet a burgonyánál, cukorrépánál és takarmányrépánál; a burgonyánál a csökkenés 20% (8·1 millió tonna) és a cukorrépánál is 19% a visszaesés az előző év adataival szemben. Minthogy azonban a kapásnövények 1922. évi termése kiválóan jó volt, ez az év összehasonlításra nem alkalmas, amit igazol az 1923. évi termésnek az 1921. évvel való egybevetése, amelynek alapján burgonyánál 25, cukorrépánál 9, takarmányrépánál pedig 23%-os különbség jelentkezik, az 1923. évi termés javára tehát ez az év a kapásnövényeket illetőleg is jó közepesnek nevezhető.

A terméseredmények javulása jelentkezik a hektáronkénti átlagoknál is. Egy hektárra esett ugyanis az

	1913 1922 1923		
	é v e k á t l a g á b a n mm.		
Őszi búza	24·1	14·1	19·7
Tavaszi búza	24·0	15·5	19·0
Őszi tönköly	16·1	8·9	12·4
Őszi rozs	19·4	12·7	15·4
Tavaszi rozs	13·5	9·1	11·8
Kenyértermények mindössze	20·3	12·9	16·3
Őszi árpa	—	—	21·7
Tavaszi árpa	22·0	14·0	17·8
Zab	22·0	12·5	18·3
Burgonya	157·1	149·4	119·5
Cukorrépa	299·7	258·6	226·7
Takarmányrépa	—	315·5	290·3

Az 1923. évi terméseredmények javulása az általában kedvező időjárásról kivül részben a bevetett terület alábbi táblázatban észlelhető növekedésének tudható be

Termények	Learatott terület 1000 hektárokbán		
	1913	1922	1923
Őszi buza	1.463·8	1.186·2	1.263·8
Tavaszi buza	212·8	187·9	214·6
Őszi tönköly	272·1	126·8	128·5
Őszi rozs	5.151·7	4.076·4	4.280·5
Tavaszi rozs	107·5	66·2	86·0
Kenyértermények mindössze	7.207·9	5.643·5	5.973·4
Őszi árpa	—	—	108·2
Tavaszi árpa	1.381·4	1.151·9	1.193·4
Zab	3.924·7	3.302·0	3.344·7
Burgonya	2.802·1	2.721·0	2.726·9
Cukorrépa	466·7	417·3	383·6
Takarmányrépa	—	784·7	756·6

Az igen kedvező 1913. évvel szemben tehát a kenyértermények területénél 17, terméseredményénél pedig 33%-os (4·9 millió tonna) visszaesés jelentkezik; a zab terméseredményének csökkenése 29%, a tavaszi árpáé 30%, a burgonyáé 26%, a cukorrépaé pedig 38%.

Th. L.

Cseh-Szlovákia ipari és mezőgazdasági vállalatai az 1923. év végén.

(*B. n. St.*) Az 1923. év végén Cseh-Szlovákiában a pénzintézeteken és külföld vállalatokon kívül 1273 részvénytársaság állott fenn 5.777,600.939 cseh korona tőkével és 2347 társaság korlátolt felelősséggel 920,734.847 cseh korona tőkével. Főcsoportjaik a következők:

Csoportok	A részvény-társaságok		Társaságok korlátolt felelősséggel		Csoportok	A részvény-társaságok		Társaságok korlátolt felelősséggel	
	száma	tőkéje millió cseh K-ban	száma	tőkéje millió cseh K-ban		száma	tőkéje millió cseh K-ban	száma	tőkéje millió cseh K-ban
Mezőgazdasági üzemek, állat- és haltenyésztés	21	45·2	23	7·9	Építőipar	34	104·7	82	13·0
Bányászat és kohászat	39	463·2	84	78·7	Grafikai ipar	35	63·9	74	11·8
Agyag- és üvegipar	107	467·0	191	90·4	Világítási és fűtési ipar	33	189·2	32	47·6
Vas- és fémipar	53	480·2	115	46·9	Élelmezési ipar	293	882·1	252	129·9
Gépgyártás	65	555·3	115	43·7	Vendéglős stb. ipar	3	11·1	20	4·7
Villamossági üzemek	25	158·0	41	18·4	Kereskedelmi ipar ..	121	289·3	472	162·9
Fa- és fűrészipar ...	72	318·8	110	35·4	Kereskedelmi segédipar	12	25·1	142	67·0
Kaucsukipar	9	44·1	7	2·6	Közlekedési vállalatok	101	447·7	24	9·5
Bőripar	20	80·5	25	7·7	Színház, hangverseny és mozi	16	42·5	81	16·5
Textilipar	74	451·3	75	50·7	Szanatóriumok, gyógyfürdők	27	60·2	7	4·2
Ruházati ipar	22	77·7	54	10·4	Más vállalkozások ...	11	24·0	37	17·3
Papirosipar	20	88·6	28	5·9					
Vegyészeti ipar	69	408·6	156	35·3					

A külföldön székelő vállalatok száma 139; közülök magyar 46 (532·5 millió magyar korona tőkével), német 32 (707·5 millió márka részvénytőkével), osztrák 37 (920·4 millió osztrák korona); ezenkívül Cseh-Szlovákiában dolgozik 7 angol (27·7 millió font sterling), 3 belga (73·1 millió frank), 4 amerikai (460·7 millió dollár és 2 millió cseh korona), 3 hollandiai (30 millió holland forint és 5·5 millió cseh korona), 2 olasz (88·8 millió lira), 2 svájci, 1 dán, 1 francia és 1 jugoszláv vállalat. A külföldön székelő korlátolt felelősségű társaságok közül németországi 15, ausztriai 43 (19·9 millió osztrák korona és 16·4 millió cseh korona tőkével), 1 pedig az S. H. S. állambeli.

Th. L.

Vas- és széntermelés.**A világ koksztermelése.**

(W. St.) Az a három állam, amely a nyersvastermelés terén a legnagyobb szerepet játszik, u. m. az Északamerikai Egyesült-Államok, Nagybritannia és Németország, egyuttal a legvirágzóbb koksztermeléssel is rendelkeznek. Negyedik helyen Franciaország következik, míg a többi állam koksztermelése kevésbé jelentékeny. A világ koksztermelése a következő (ezer tonnákban):

Állam	1913	1921	1922
Németország (mai terület) ...	31.668	20.726	29.113
Saar-vidék	1.777	177	254
Keleti-Felsőszilézia	985	1.188	1.320
Elszász-Lotharingia	200	—	19
Nagybritannia	13.004	4.149	8.197
Franciaország (mai terület)...	4.227	—	2.366
Belgium	3.523	1.403	2.707
Cseh-Szlovákia	—	1.136	644
Spanyolország	596	446	478
Olaszország	498	34	—
Oroszország	4.437	104	112
Egyesült-Államok	42.002	23.114	31.296
Kanada	1.388	1.204	—
Japán	129	—	—
Délafrikai Unió	8	—	—
Rhodézia	20	—	—
Uj-Déli-Wales	303	592	448

Ausztria 1913. évi koksztermelése mintegy 2,5 millió tonna volt, míg a megcsonkított Magyarországon ugyanakkor kb. 160.000 tonna kokszot termelt.

Főnti táblázat adataiban azonban nem foglaltatik bent az a koksz, amely a gázművekben és a kémiai ipartelegeken mint melléktermék állítatik elő. Így alábbi három államban következő mennyiségű gázkoksz termeltetett (ezer tonnákban):

	1913	1921	1923
Németország (mai terület) ...	5.356	4.787	5.042
Nagybritannia	7.956	8.440	9.854
Egyesült-Államok	1.248	2.846	—

A koksztermelés elsősorban a vas- és acélipar helyzetétől függ; a világ gazdasági krízis 1921-ben a vasipart érte legsúlyosabban, ugyanakkor a koksztermelés igen kedvezőtlen helyzetben volt és csak 1922-ben javult ismét. A javulás ellenére is az Egyesült-Államok 1922. évi koksztermelése csak 74,5%-a volt a békebelinek, míg a nyersvastermelés ugyanakkor a béketermelés 88%-át képezte. Az amerikai koksztermelésnek mintegy fele nem kerül piacra, hanem a termelők saját üzemében használtatik fel.

Németország 1921. évi koksztermelése nagyobb volt az Egyesült-Államokénál és az 1922. évi eredmény sem maradt messze az Egyesült-Államok termésétől. A német koksztermelés azonban nemcsak a saját vas- és kémiai ipar céljait szolgálta, hanem kivitel útján nyugati szomszédai, továbbá Ausztria, Magyarország, Svájc, az északi államok, sőt a délamerikai államok iparában is felhasználott. A békeszerződés megkötése után Németország területi megcsonkításaiban és a jóvátételi szolgáltatásokban béketermelésének kb. 16%-át veszítette el. A Ruhr-vidék megszállása, amely a német koksztermelés 83%-át szolgáltatta, azután csaknem teljes koksztermelésétől megfosztotta a német ipart, úgyhogy Németország újabb nagyobb behozatalra szorult.

Nagybritannia koksztermelése csaknem teljesen belföldön használtatik fel; az angol koksztermelés 1921-ben az 1913. évének 32%-ára szállt alá, 1922-ben azonban már annyira javult, hogy a különbözet 1913. és 1922. közt már csak 37%.

A kocsz-külkereskedelem adatai néhány államban a következők (ezer tonnákban):

Állam	1913		1922	
	Behozatal	Kivitel	Behozatal	Kivitel
Németország	595	6.433	289	6.964
Egyesült Államok	105	915	85	464
Nagybritannia	16	1.254 *)	—	2.554 ¹⁾
Belgium	1.128	1.114	—	—
Ausztria	934	370	—	—
Cseh-Szlovákia	—	—	86	354
Franciaország	3.070	231	5.140	463
Svédország	496	—	528	—
Spanyolország ²⁾	396	—	96	—
Kanada	721	63	—	—
Japán	20	7	—	—
Svájc	439	11	456	3

Th. L.

Külforgalom.

Magyarország 1923. évi külkereskedelmi forgalmának főeredményei.

(*M. St. Sz.*³⁾ A Magyar Statisztikai Szemle 1924. évi folyamának 2. száma közli *dr. Szabóky Alajosnak*, a m. kir. Központi Statisztikai Hivatal igazgatójának részletes beszámolóját Magyarország 1923. évi külkereskedelmi mérlegéről. A cikk adatai részletesen tájékoztatnak az 1923. év áruforgalmának alakulásáról.

A megmaradó Magyarország külkereskedelmi forgalmát csak megközelítőleg hasonlíthatjuk össze ugyanazon területrész háborúelőtti külkereskedelmi forgalmával; a mai területrész háborúelőtti áruforgalma csak hozzávetőleges számítások alapján állapítható meg. A mai Magyarország 1920—1923. évi külkereskedelmi forgalma a következőképpen alakult, összehasonlítva ugyanezen területnek a termelési és népességi arányszám alapján kiszámított 1911—13. évi áruforgalmával:

Év	Behozatal Kivitel Behozatali többlet		
	millió aranykoronákban		
1911/13 (átlag)	813·2	777·4	35 8
1920	498·—	195·—	303·—
1921	592·—	286·—	306·—
1922	548·—	334·—	214·—
1923	579·—	497·—	82·—

Az aranykoronákra való átszámítás a zürichi paritás alapján történt s így legalább megközelítő pontossággal fejezhető ki az adatok. A behozatal és kivitel értékadatai tehát még mindig messze elmaradnak a háborúelőtti átlagos behozatali és kiviteli adatoktól. Kedvező tünetnek mondható azonban a behozatal 500—600 millió közötti ingadozásával szemben a kivitel értékösszegének fokozatos emelkedése és ennek megfelelően a behozatali többlet értékének rohamos esése: míg az 1920. és 1921. évek behozatali többletének aranykoronákra kiszámított összege közel kilencszerese a békeévek többletének, addig 1922-ben és 1923-ban rohamosan csökkenve a többlet 1923-ban már alig 2½-szerese a háborúelőtti többletnek. A békeévekkel szemben nem mutatkoznak igen nagy eltérések a háboru utáni évek külforgalmában sem; legnagyobb az eltérés a fánál: békében hatalmas faexportunkat a területelosatolások következtében erős faimport váltotta fel. A belföldi ipar erőteljes fellendüléséről számolnak be azok az ada-

¹⁾ Gázkoksszal együtt. — ²⁾ Brikettal együtt.

³⁾ *M. St. Sz.* ... Magyar Statisztikai Szemle, a m. kir. Központi Statisztikai Hivatal folyóirata.

tok, amelyek az ipari nyersanyagokból való behozatal alakulását világítják meg; az ipari nyersanyagokból való behozatal ugyanis a következőképpen alakult:

1921-ben	...	28·2	millió aranykorona
1922-ben	...	35·0	»
1923-ban	...	70·1	»

Jól fejlődött ipari gyártmányokból való exportunk is, az 1921. évi értékösszeg: 59·1 millió aranykorona, 1923-ban 93·3 millió aranykoronára emelkedett.

Az 1922. évvel összehasonlítva az 1923. év adatait azt látjuk, hogy a behozatal kisebb arányú (6%-os) emelkedésével szemben a kivitel mintegy 50%-kal növekedett; érdekes időszakonként vizsgálni az 1923. év külkereskedelmi forgalmának főeredményeit:

Hónap	Behozatal	Kivitel	Behozatali (—), vagy kiviteli (+) többlet
évszak	millió aranykoronákban		
Január	46·9	18·1	— 28·8
Február	47·9	22·0	— 25·9
Március	43·0	27·8	— 15·2
Április	39·5	35·1	— 4·4
Május	41·9	31·0	— 10·9
Junius	44·7	25·7	— 19·0
Julius	32·6	38·2	— 1·4
Augusztus	46·7	41·1	— 5·6
Szeptember	48·2	43·8	— 4·4
Október	54·2	68·4	+ 14·2
November	59·2	67·9	+ 8·7
December	67·1	77·6	+ 10·5
1923. I. félév	263·9	159·7	— 104·2
1923. II. félév	315·0	337·0	+ 22·0
1923 összesen	578·9	496·7	— 82·2

Míg tehát a második félév behozatala az első félév behozatalánál csak kevéssel nagyobb, a kivitel az év második felében több mint kétszerese az első félév kivitelének. Különösen kedvező az év utolsó három hónapjának mérlege: 180·5 millió aranykorona behozatallal 213·9 millió kivitel áll szemben, a *kiviteli* többlet az utolsó évnegyedben tehát 33·4 millió aranykorona. A kivitel rohamos felszökkenése a gabona, liszt, valamint más mezőgazdasági termékek növekvő kivitelének eredménye. Az 1923. évi javuló külforgalmi eredmények tehát elsősorban a kedvező termésnek tudhatók be. Míg az 1922/23. gazdasági évben az exportált gabona, liszt és cukor értéke 41 millió aranykorona volt, addig az 1923/24. gazdasági évben az eddigi kivitel és a termésfelesleg egybevetésével az exportra kerülő gabona és cukor értéke mintegy 150 millió aranykoronára becsülhető.

Az 1922. és 1923. évek külkereskedelmi forgalma termelési ágak szerint a következőképpen alakult:

Csoport	Behozatal		Kivitel		A behozatal		A kivitel	
	ezer aranykoronákban				összértékéből esett (%-ban)			
	1922	1923	1922	1923	1922	1923	1922	1923
I. Élelmezési és élvezeti cikkek:								
1. Nyersanyagok	30.485	25.434	39.168	101.415	5·56	4·39	11·73	20·42
2. Félgyártmányok	40	—	3.259	2.518	0·01	—	0·98	0·51
3. Gyártmányok	15.058	8.723	90.771	146.650	2·75	1·51	27·12	29·52
I. Összesen	45.583	34.157	133.198	250.583	8·32	5·90	39·88	50·45
II. Élőállatok	992	1.439	43.439	49.072	0·18	0·25	13·00	9·88
III. A mezőgazdaság és ipar segédanyagai	57.855	75.783	12.890	39.546	10·56	13·09	3·86	7·96
IV. Ipar:								
1. Nyersanyagok	35.004	70.063	24.485	29.372	6·39	12·10	7·33	5·91
2. Félgyártmányok	122.229	157.640	26.077	34.807	22·30	27·23	7·81	7·01
3. Gyártmányok	286.374	239.826	93.947	93.300	52·25	41·43	28·12	18·79
IV. Összesen	443.607	467.529	144.509	157.479	80·94	80·76	43·26	31·71
Mindössze	548.037	578.908	334.036	496.680	100·00	100·00	100·00	100·00

A behozatalból mind 1922-ben, mind 1923-ban 80% esett az ipari nyersanyagokra, félgyártmányokra és gyártmányokra; némileg emelkedett a mezőgazdasági és ipari segédanyagok részesedése (főként a nagyobb faimport eredményeként), míg a gyarmatárúk behozatali korlátozása következtében az élelmezési és élvezeti cikkek arányszáma 1922-vel szemben határozott visszaesést mutat. A behozatali értékösszegek aránylag csak kisebb különbségeket mutatnak a két évben. A kivitel értékeinek vizsgálatánál azonban már igen nagy eltolódásokat találunk: míg 1922-ben az élelmezési és élvezeti cikkek és élőállatok 177 milliós kivitele az összkivitelnek csak 53%-át alkotta, ugyan-**ez**en cikkek 1923. évi 300 milliós kivitele kereken 60%-a az összkivitelnek, tehát fokozatosan megközelíti a békeévek kivitelében elfoglalt arányszámot. Az élelmezési és élvezeti cikkek arányszámának rohamos növekedésével függ össze az ipar részesedésének erős visszaesése (43-ról 32%-ra). Az abszolút számokat vizsgálva azonban itt is növekvés jelentkezik: az 1922. évi 145 millióról 1923-ban 157 millióra emelkedett az ipar kivitelének értékösszege. Az abraknak (különösen a zabnak) nagyot fejlődött kivitele, végül igen erősen felszöktette a mezőgazdasági és ipari segédanyagok kiviteli értékösszegét és arányszámát.

Behozatal. Az 1923. évi behozatal 41.4%-át a gyártmányok foglalják el; behozatali értékösszegük azonban az 1922. évi 286 millió aranykoronáról 240 millióra szállott alá. Ebből kétmillió aranykoronánál nagyobb összeggel szerepeltek a következő iparágak áruai:

Iparág	Mennyiség métermázsákban, vagy darabokban		Érték millió aranykoronákban		Az összérték %-ában	
	1922	1923	1922	1923	1922	1923
Textilipar	204.494	121.111	173.3	117.9	31.62	20.37
Gép- és elektro- technikai ipar..	188.555	160.668	19.0	24.9	3.46	4.31
Papiripar	481.329	357.341	20.3	22.1	3.70	3.82
Ásványolajipar	412.414	548.516	9.4	17.4	1.71	3.01
Vasipar	190.755	141.159	11.2	12.9	2.04	2.23
Vegyészeti ipar	61.989	36.264	11.8	8.3	2.15	1.44
Bőripar	9.942	4.324	10.7	7.9	1.95	1.36
Üvegipar	110.051	106.458	4.9	7.6	0.89	1.31
Kaucsukipar	6.986	4.617	4.2	4.9	0.77	0.85
Mű- és hangszer- ipar	{ 11.404 db.	{ 11.893 db.				
	{ 5.123	{ 3.152	5.0	3.7	0.92	0.63
Kő- és agyagipar	145.182	118.545	3.8	3.6	0.70	0.61
Járművek ipara	{ 1.098 db.	{ 989 db.				
	{ 558	{ 792	2.0	3.5	0.36	0.60

A textilipar ezuttal is kimagasló helyet foglal el, bár a behozatal a korlátozások következtében erősen visszaesett, pl. a pamutszövetek importja 116 ezer q-ról 72 ezerre, a gyapjuszöveteké 39 ezerről 24 ezerre, a jutazsákoknál 29 ezerről 5 ezer q-ra. A textiliparitermékek főforrásai Ausztria és Cseh-Szlovákia, kisebb arányokkal szerepel továbbá a német, olasz, angol és svájci ipar.

A mezőgazdaság szempontjából különösen öröndetes a gőz- és motorekék importjának növekvése, míg ipari szempontokból kedvező a textilipari gépek erőteljesen emelkedő behozatala. Lényegesen csökkent a javítás céljából Jugoszláviából és Lengyelországból érkezett mozdonyok mennyisége. Nagyobb arányú emelkedést látunk a növekvő fogyasztás eredményeként az ásványolajipar termékeinél, míg különösen a bőripar és a vegyészeti ipar termékeinek behozatalában eléggé jelentős visszaesés mutatkozik. Egyes iparágak körében az árak drágulása igen nagy eltolódásokat hoz létre a mennyiségi és az értékeadatok 1922. és 1923. évi viszonya között: így pl. az üvegipar áuiból való behozatal mennyisége 1922-vel szemben kisarányú, de határozott visszaesést mutat, a drágulás következtében azonban a mennyiség csökkenése ellenére is az 1922. évi értékeadat (4.9 millió) jóval kisebb az 1923. évinél (7.9 millió); igaz, hogy itt közrejátszik az is, hogy 1923-ban az értékesebb árúak a kevésbé értékesebbek rovására nagyobb hányaddal szerepelnek.

A békeévek áruforgalmával szemben igen öröndetes a konfekcionált árúk behozatalának óriási arányú visszaesése: a békeévek Magyarországnak 118 milliós behozatalá-

val szemben 1923-ban ez áruk behozatala csak 1·7 millió aranykorona; a behozatali korlátozások e téren tehát azt eredményezik, hogy a konfekcionálással járó munkabérek az országban maradnak. Hasonlóképpen kedvező, hogy míg 1913-ban egész Magyarország gyertyából és szappanból 13 millió behozatalra szorult, a mai Magyarország behozatala ezen árukból egészen jelentéktelen.

Az ipari félgyártmányok behozatala elég jelentős növekvést mutat; nagyobb emelkedést következő tételeknél találunk: vasuti talpfa, pamutfonál (35 ezer q-ról 47 ezerre), gyapjufonál, nyersvas, rudvas, vaspléh. Visszaesés jelentkezik a kikészített bőrök behozatalánál (29 ezer q-ról 17 ezerre), az építkezési célokat szolgáló fűrészelt és bárdolt faanyag 3·6 millió q-ás behozatala azonban a csökkenés ellenére is még mindig nagy.

Az ipari nyersanyagok körében nagyobb teret foglaltak az értékesebb anyagok, míg a mennyiségi adat csak 15%-os emelkedést mutat, az értékösszeg emelkedése 100%. Legnagyobb volt a behozatal (18·4 millió aranykorona) a textilipar nyersanyagaiból, de nagyobb összegekkel szerepelnek a faipar (13·9 millió), a bőripar (9·5 millió) és ásványolajipar (6·5 millió) is.

Az ipar után a mezőgazdasági és ipari segédanyagok részesednek a behozatalból a legnagyobb hányadossal, amely csoportba a tüzelőanyagok, vetőmagvak, takarmányneműek és trágyaszerek tartoznak. A takarmányneműeknél nem mutatkozik nagyobb eltérés az előző évvel szemben, míg a trágyaszereknél a mezőgazdaság szempontjából nagy jelentőségű a foszfortrágya előállítására szolgáló nyersfoszfátok behozatalának erőteljes (35 ezer q-ról 273 ezerre) növekvése. A tüzelőanyagok közül a faimport az 1922. évi 10 millió q-ról 12·6 millióra, a szénimport 7·9 millió q-ról 8·4 millióra (ebből 6·3 millió q kőszén, 1·4 millió q pirszen, 610 ezer q barnaszén) emelkedett. Az ország területi megcsonkításának eredménye a faimport fokozatos emelkedése; az elszakított részokról mind nagyobb és nagyobb mennyiségű fa érkezik a megcsonkított területre; csak tüzifáért 22 millió aranykoronát fizet a mai Magyarország a külföldnek. A szén-behozatalnál a francia és német szállítások rovására emelkedőben volt a cseh és lengyel behozatal. A behozott barnaszén a Cseh-Szlovákia és Románia által megszállott területek szolgáltatták.

Az élelmezési és élvezeti cikkek csoportjában általában csökkenő tendencia jelentkezett; így megcsökkent a kávé, tea, a különféle fűszerek, nyersdohány, burgonya és konyhasó behozatala, az amerikai buzaimport pedig teljesen megszűnt. A zsirhiány enyhítésére nagyobbarányú amerikai disznósir érkezett az országba és kisebb arányú visszaesése ellenére még mindig igen jelentékeny (114 ezer q) a hántolt rizs behozatala is. A sikerült répatermés a cukorbehozatal igen nagyarányú visszaesését eredményezte.

Kivitel. A kivitel 60%-át a mezőgazdaság és az állattenyésztés áruai foglalják el. Az élelmezési és élvezeti cikkek nyersanyagainak kivitele az 1922. évi 39 millió aranykoronával szemben 1923-ban 101 millió aranykoronára rugott. A jó termés eredménye a Svájcba és Ausztriába irányuló buza- és rozsexport, amelyekből mintegy 1 millió q helyeztetett el külföldön. Igen megnövekedett a szárazbakkivitel (1922-ben 47 ezer q 1923-ban 165 ezer q), amely Ausztriába, Olaszországba és Németországba irányult. Növekedett a gyümölcs- és a hagymakivitel (előbbi 115 ezer q-ról 155 ezerre, utóbbi 49 ezerről 328 ezerre), valamint a főzelékfélék és a burgonya kivitele is, míg a nyersdohány- és paprikaimport erősebb csökkenést mutat.

Az állati termékek körébe tartozó nyersanyagok közül megnövekedett az 1923. évi kivitel az előző évvel szemben a következő áruknál: leölt baromfi (18 ezer q-ról 50 ezerre), friss hal, tej, tojás, friss marhahús és elkészített húsfélék. A félgyártmányok köréből viszont nagyobb arányban csökkent a malátakivitel.

Az élelmezési és élvezeti cikkek körébe tartozó készgyártmányok kivitele is jelentősen növekedett az előző évvel szemben: 91 millió aranykoronáról 147 millióra. Különösen a cukorkivitel mutat kedvező fejlődést: 1923-ban 441 ezer q-exportáltatott (ebből 230 ezer q Trieszt felé); a cukorkivitelből 304 ezer q esik az év utolsó 4 hónapjára. A lisztkivitel az előző évi 1·6 millió q-ról 1·8 millióra emelkedett; különösen Ausztria felé irányult fokozottabb lisztkivitel. A lisztxportnál sajnálatos jelenség, hogy még mindig nem állott be az a kívánatos folytonosság, amely állandó piacokat biztosítana a malomipar részére: az előző hónapok hol gyengébb, hol erősebb lisztkivitelét csak az év utolsó 3 hónapjában váltotta fel állandóbb kivitel. Nagyobb csökkenés jelentkezik a borexport 1923. évi alakulásánál.

Igen nagyarányú visszaesés állott be az élőállatok kivitelében, ámbar a magas árak következtében ez a visszaesés az értékadatoknál nem észlelhető. Igen nagy a

csökkenés a szarvasmarha- (110 ezer darabról 40 ezerre) és a juh kivitelénél, míg a sertés- és a lóexport csak kisebb visszaesést mutat.

A mezőgazdaság és ipar segédanyagainak 13 millió aranykoronáról 40 millióra való növekedése az abraktakarmány fokozott exportjának tudható be: a kivitt zab mennyisége az előző évi 96 ezer q-ról 496 ezerre szökött fel, a takarmányliszt- és korpa-kivitel pedig 72 ezer q helyett 1923-ban 444 ezer q-ra rugott.

Az ipari nyersanyagok és készárúk kivitelének 145 millió aranykoronáról 157 millióra való emelkedése az ipari nyersanyagok és félgyártmányok fokozottabb kivitelével magyarázható. Az ipari nyersanyagok közül csökkenés jelentkezik a legfontosabb cikkeknel: a nyersgyapjunál, a tollnál és a nyersbőrnél, mely utóbbi cikk megesappant kivitele a hazai bőripar szempontjából igen kedvező jelenség. Nagyon megnövekedett viszont a len, kender stb. kivitele. Az ipari félgyártmányok csoportjából a kivitel szempontjából jelentősek a vasfélgyártmányok (melyek közül különösen a vasdrótok exportjában jelentkezik nagyarányú (8 ezer q-ról 29 ezerre) emelkedés és a selyemipar félgyártmányai (főleg a fonalak).

Az ipari gyártmányok 93 millió aranykoronányi exportja a fontosabb ipari csoportok szerint a következőképpen oszlott meg (millió aranykoronákban):

	1922-ben	1923-ban
Gép- és elektrotechnikai ipar	40·1	43·3
Textilipar	10·2	17·6
Vasipar	10·5	11·3
Járművek ipara	7·2	4·7
Kaucsukipar	5·7	3·6
Vegyészeti ipar	3·9	2·8

Az értékadatok kis emelkedésével szemben a mennyiségi adatok visszaesést mutatnak. Kedvezőbben csak a dinamógépek és a villamos izzólámpák kivitele alakult, míg különösen a mezőgazdasági gépeké igen nagy (84 ezer q-ról 26 ezer q-ra) csökkenést mutat; főleg a nagyobb gépek (gőzekék és cséplőgépek) exportja csökkent. Hasonlóképpen erősen visszaesett a javítás után (Jugoszláviába) küldött mozdonyok kivitele is.

A textilipar 1923-ban az előző évnek közel kétszeresét exportálta; e kivitelből főként a pamutszövetek, jutazsákok és nyersjutaszövetek részesedtek. A textilipar fejlődő kivitelével szemben viszont csökkenés jelentkezik a vasipar készgyártmányainak, a járműveknek, a kaucsukipar gyártmányainak és a vegyészeti ipar termékeinek kivitelében, míg a többi ipari csoportok kevésbé jelentékeny adataiból a faipari termékek megesappant kivitele említendő meg.

Az 1923. évi külkereskedelmi forgalom *országok* szerinti alakulásában az 1923. év nem hozott nagyobb változásokat. Általában az adatok itt is a forgalom élénküléséről számolnak be; legélénkebb volt áruforgalmunk Ausztriával, Cseh-Szlovákiával, Romániával, Jugoszláviával, továbbá Németországgal, Svájjal, Olaszországgal és Lengyelországgal.

Fontosabb államok szerint a következőképpen alakult az 1922. és 1923. évek külkereskedelmi forgalma:

Ország	Behozatal		Kivitel		Behozatali (—), vagy kiviteli (+) többlet		A behozatal	A kivitel
	ezer aranykoronákban		ezer aranykoronákban				összértékéből esett	(%-ban)
	1922	1923	1922	1923	1922	1923	1923	1923
Ausztria	158.161	147.127	127.089	219.165	— 31.072	+ 72.038	25·41	44·12
Cseh-Szlovákia	130.517	139.563	50.197	58.129	— 80.320	— 81.434	24·11	11·70
Románia	39.323	59.949	38.245	40.377	— 1.078	— 19.572	10·36	8·13
Jugoszlávia	12.213	18.576	33.031	32.766	— 20.818	+ 14.190	3·21	6·60
Németország	91.141	81.259	30.575	29.975	— 60.566	— 51.284	14·04	6·04
Svájc	8.327	13.344	8.946	30.687	+ 619	+ 17.343	2·31	6·18
Olaszország	15.235	19.336	14.267	42.371	— 968	+ 23.035	3·34	8·53
Franciaország	14.059	4.347	3.768	2.836	— 10.291	— 1.511	0·75	0·57
Német-Alföld	12.616	9.034	2.446	1.308	— 10.170	— 7.726	1·56	0·26
Nagybritannia	17.044	9.347	5.976	11.744	— 11.068	+ 2.397	1·61	2·36
Lengyelország	24.012	35.081	8.332	7.981	— 15.680	— 27.100	6·06	1·61
Egyesült Államok	11.722	22.300	792	2.626	— 10.930	— 19.674	3·85	0·53
Egyéb országok	13.667	19.645	10.372	16.715	— 3.295	— 2.930	3·39	3·37
Összesen.....	548.037	578.908	334.036	496.680	— 214.001	— 82.228	100·00	100·00

A külkereskedelmi mérleg tehát az 1922. évi általános passzivitással szemben 1923-ban öt állammal való áruforgalmunkban aktivumot mutat fel; ez államok: Ausztria, Jugoszlávia, Svájc, Olaszország és Nagybritannia. Nagy az 1923. évi passzivum Cseh-Szlovákiával és Németországgal szemben. Az *Ausztriából* való behozatal főcikkei pamutszövetek, papiros és papirosárak, pamutfonál és cérna, kikészített bőrök, gyapjuszövetek, nyersfémek, gépek és készülékek stb. Az Ausztriába irányuló kivitel főcikkei pedig: buza- és rozsliszt, buzadara, vágó- és igásállatok, friss és elkészített hus, kolbászok, leölt baromfi, zab, rozs és kétszeres, friss gyümölcs, buza, pamutszövetek, takarmányliszt stb. *Cseh-Szlovákia* a következő fontosabb árukat szállítja Magyarországra: nyers és megmunkált fa, pamutszövet, szén, pamutfonál és cérna, gyapjuszövet, gépek és készülékek, vasárak, üveg- és üvegárak, míg a cseh államba irányuló kivitel főcikkei: a buza- és rozsliszt és buzadara, vágó- és igásállatok, gyapju, korpa, selyemfonál, friss és elkészített hus és kolbász, olajos magvak, toll, zab stb. *Romániából* 1923-ban a következő áruk importáltattak főként: nyers és megmunkált fa, ásvány-égőolaj, nyers ásványolaj, benzin stb., míg exportunk főbb árucsoportjai a villamosgépek és készülékek, gépek és készülékek, vasárak, fogyasztási cukor, pamutszövetek, vasfélgépjárművek, kaucsukárak stb. voltak. *Jugoszláviából* nagyobb értékű nyers és megmunkált fát, kendert és kenderkócot, vasérceket, nyersfémeket stb. kaptunk, viszont kösznet (2·5 millió q), gépeket és készülékeket, vasárakat, villamosgépeket és készülékeket, vasfélgépjárműveket, vasuti járműveket exportáltunk ugyanoda. A németországi behozatal főcikkei a gépek és készülékek, gyapjuszövet, nyersfémek, nyers- és ócskavas és vasárak, míg a kivitel legnagyobb tételei: baltacim- és heremagvak, gyapju, toll és vasfélgépjárművek. A svájci behozatalból kiemelkednek a pamutszövetek, oda-irányuló kivitelünkben a buza, az olaszországi behozatalból a rizs, a kivitelből a fogyasztási cukor, valamint a villamosgépek és készülékek, a nagybritanniai behozatalból a gyapjuszövetek, a kivitelből a leölt baromfi és a fogyasztási cukor. Lengyelországból nagyobb értékű szenet és nehéz ásványolajokat importáltunk, míg exportunk főtétele a gépek és készülékek voltak, az Egyesült-Államokból pedig nagyobb értékű disznózsír és nyerspamut érkezett Magyarországra.

A mai Magyarországnak az elszakított területrészekkel való 1922. és 1923. évi külkereskedelmi forgalma a következőképpen alakult:

Területrész	Behozatal		Kivitel		Behozatal (—) v. kiviteli (+) többlet	
	ezer arany koronákban					
	1922	1923	1922	1923	1922	1923
Ausztriához csatolt terület ..	5.056	3.320	2.365	4.297	— 2.691	+ 977
Cseh-Szlovákiához csatolt terület	49.619	56.108	31.049	33.632	— 18.570	— 22.476
Romániához csatolt terület ..	34.670	47.245	32.526	33.728	— 2.144	— 13.517
Jugoszláviához csatolt terület	4.131	5.203	11.657	19.095	+ 7.526	+ 13.892
Összesen	93.476	111.876	77.597	90.752	— 15.879	— 21.124

1922-ben az összbehozatal 17%-a az elszakított területrészekről érkezett, 1923-ban ez az arányszám 19·3%-ra emelkedett; ezzel szemben az ezen területekre irányuló export arányszáma az 1922. évi 23·2%-ról 1923-ban 18·3%-ra szállott alá.

A mai Magyarország 1923. évi külkereskedelmi forgalmának mennyiségi és értékadatai *végeredményben* a következőképpen alakultak, összehasonlítva az 1922. év adataival:

	Behozatal		Kivitel	
	1922	1923	1922	1923
Mennyiség (métermázsákban)....	33,519.532	37.540.090	10,442.541	12,089.211
Mennyiség (darabokban)	351.372	164.720	551.350	1.195.174
Érték (ezer aranykoronákban) ..	548.037	578.908	334.036	496.680

Th. L.

Trieszt gazdasági visszafejlődése.

(B. n. St.). Az új állapotok következtében Trieszt gazdasági jelentősége erősen visszafejlődött. A hajóforgalom az 1913. évvel szemben 1922-ben 57,3%-kal csökkent:

Év	A befutott hajók tonnatartalma	Év	A befutott hajók tonnatartalma
1913	4,071.707	1921	1,773.312
1920	1,589.024	1922	1,737.790

Érdekesen világítják meg Olaszország külforgalmának ingadozásait Trieszt behozatali és kiviteli forgalmának adatai (tonnában):

Év	Tengelyen		Tengeren	
	behozatal	kivitel	behozatal	kivitel
1913	1,488.210	1,209.336	2,314.018	1,135.712
1920	732.597	899.718	1,183.676	290.846
1921	665.070	737.034	1,138.653	352.329
1922	721.867	697.430	952.895	535.270

Trieszt ipari tevékenysége is nagyon visszafejlődött; különösen a legfontosabb iparágainál, a hajóépítésnél és az építőiparnál mutatkozik jelentékeny csökkenés. Így az építkezések száma az 1913. évi 212-ről 1920-ban 11-re, 1921-ben 17-re, 1922-ben pedig 41-re csökkent. A monfalconei és trieszti hajógyárak pedig teljesen beszüntették tevékenységüket.

Th. L.

Valuta és devizaárfolyamok.

A fontosabb devizák árfolyamváltozása a zürichi jegyzés alapján 1923 XII.1—1924 I.1.

P i a c	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Budapest	305	XII/31.	3	XII/1.
Berlin	0014	XII/27.	00085	XII/1.
Wien	081 ¹ / ₄	XII/1.	0805	XII/5
Prága	1680	XII/4.	1665	XII/29.
Belgrád	652 ¹ / ₄	XII/8.	645	XII/31.
Bukarest	300	II/22.	285	XII/3.
Milánó	2493 ³ / ₄	XII/10.	2445	XII/7
Páris	3115	XII/6.	2890	XII/24.
London	2509 ¹ / ₂	XII/17.	2480	XII/29.
New-York	514 ¹ / ₂	XII/4.	51137 ¹ / ₂	XII/28.

Néhány főbb külföldi fizetőeszköz árfolyamváltozásai a magyar Devizaközpont jegyzései alapján 1923 XII.1—1924 I.1.

P i a c	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Wien	31.20	XII.7.	29.40	XII.1.
Berlin	—	—	—	—
Prága	648	XII/20.	604	XII/1.
Belgrád	249	XII/18.	232	XII/4.
Bukarest	122 ¹ / ₂	XII/7.	111 ¹ / ₃	XII/1.
Milánó	957 ¹ / ₃	XII/7.	917 ¹ / ₂	XII/1.
Páris	1.193	XII/7.	1.093	XII/27.
Zürich	3.860	XII/10.	3.550	XII/1.
London	95.400	XII/7.	89.000	XII/1.
New-York	22.050	XII/7.	20.600	XII/5.

Nemzetközi valutaárfolyamok az 1923. évben.

(W. St.). Lényeges változásokat okozott a nemzetközi valutapiacra az 1923. év: a világgazdaság lassan megerősödő, újjáalakuló folyamata váratlanul megszakadt. Míg az előző években javuló gazdasági viszonyok következményeként a valutaárfolyamok szilárdulása és javulása általánosságban megállapítható volt, 1923-ban a dollárral szemben Európaszerte általános értékcsökkenés észlelhető, amely néhol oly nagymérvű, hogy eléri a világgazdaság 1919. és 1920. évi rázkódtatása és krízise alkalmával tapasztalt mélypontokat. A Ruhrvidékért, Ruhr-szénért megindított harc elsőbb csak a közvetlenül érintett államok valutáira nézve éreztette kedvezőtlen hatását, majd tovább terjedt egész Európára, végül pedig az egész világgazdaság alakulására is kedvezőtlenül befolyást gyakorolt. Az európai kontinens legfejlettebb ipari részének megszállása következtében beállott rázkódtatás hatást gyakorolt a semleges államok valutáira is, bizonyítván Európa szervesen összefüggő gazdasági egységét.

Az európai államok valutáinak a dollárral szemben mutatkozó 1923. évi árfolyamcsökkenése elsősorban az északamerikai Egyesült-Államoknak Európával szemben tanúsított magatartásával függ össze. 1921-ben és 1922-ben a részben amerikai hitelre támaszkodó európai újjáépítő tevékenység idején a valuták javuló tendenciát mutattak; midőn azonban Európa gazdasága az 1923. évben ismét nagy rázkódtatást szenvedett és Amerika is tartózkodóbbnak mutatkozott az európai regenerálódással szemben, az európai valutaárfolyamok csökkenő irányzata mindenfelé megállapítható. Hozzájárult ehhez több európai államban a saját valuta iránt mutatkozó és elsősorban a Ruhr-betörés által előidézett bizalmatlanság, amely a tőkét a bel- és külvároaktól nem fenyegetett Egyesült-Államok valutája, a dollár felé irányította. Ezenkívül például Angliában a munkáspárt győzelme előidézte azt, hogy a vagyonszállástól és nagyobb adóktól féltett tőkét a saját valuta kárára dollárban elhelyezve látták legjobban biztosítani, ami nagy részben előmozdította az angol font árfolyamcsökkenését.

Elég jelentős a semleges államok valutaárfolyamainak csökkenése is: az 1922. és 1923. évi december havi átlagárfolyamok között Svédországban 1·9, Hollandiában 4·7, Svájcban 7·8, Dániában 12·9, Spanyolországban 16·3, Norvégiában pedig 20·3%-os visszaesés jelentkezik.

Általában nagyobb ezeknél az entente-államok valutáinak árfolyamcsökkenése; különösen meglepetésszerű az angol font (kisebb arányu) értékcsökkenése, amely az 1920. évi februári mélyponttól (69·41%-a az aranyértéknek) 1923 márciusáig erőteljes emelkedéssel az aranyérték 96·49%-ára emelkedett, hogy azután az év végéig ismét 89·63%-ra szálljon alá. Csökkenése 1922. és 1923. év december között 5%. Sokkal nagyobb a politikai befolyásoktól mindig erősen befolyásolt és hitelekre nagyobb arányban alapozott francia frank árfolyamcsökkenése: 27%. Jóval kedvezőbb ennél a helyzet Olaszországban, ahol a különbség az 1922. és 1923. évi december havi árfolyamok közt csak 13·4%. A francia frankkal együtt zuhanó belga frank aranyértéke 1924 januárjában már a líránál is kisebb, míg a portugál valuta az év végén csak $\frac{1}{33}$ -résznvi értékét képviselte a békebelinek.

Az európai valuták 1916—1923. évi aranyértékét az alábbi táblázat világítja meg:

Évi átlag	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Entente-államok:								
Anglia	97·93	97·90	97·91	91·04	75·11	79·11	91·08	93·99
Franciaország ...	87·93	89·69	92·07	71·14	36·28	38·63	42·41	31·46
Belgium	—	—	—	—	38·05	38·66	39·72	27·02
Olaszország	—	—	—	—	25·56	22·20	24·57	23·84
Portugália	—	—	—	—	17·22	8·90	6·10	3·95
Semleges államok:								
Hollandia	103·42	102·36	109·08	97·00	85·15	83·77	95·87	97·25
Norvégia	107·73	110·46	108·94	87·76	60·88	55·63	65·30	62·23
Dánia	107·15	109·06	106·01	82·46	57·89	66·39	78·06	68·49
Svédország	108·21	117·47	116·07	91·50	75·82	84·00	97·61	99·07
Svájc	99·62	106·44	113·35	97·43	86·76	90·07	98·93	93·58
Spanyolország ...	—	101·02	102·87	96·68	81·14	69·93	80·13	74·87

Érdekes az 1923. évben hónapok szerint megfigyelni az egyes valuták aranyértékének alakulását :

Havi átlag: Január Febr. Márc. Ápr. Május Jún. Július Aug. Szept. Okt. Nov. Dec.

Entente-államok :

Anglia	95'67	96'41	96'49	95'66	95'05	94'80	94'17	93'70	93'34	92'93	90'07	89'63
Franciaország	34'61	31'81	32'74	34'54	34'38	32'65	30'54	29'24	30'35	30'85	28'58	27'21
Belgium	31'44	27'99	28'33	29'85	29'65	27'99	25'32	23'54	25'43	26'37	24'57	23'74
Olaszország	25'45	24'95	25'10	25'70	25'07	23'73	22'27	22'31	23'00	23'40	22'57	22'49
Portugália	4'27	3'99	4'01	4'29	4'16	4'28	3'91	4'11	3'86	3'71	3'48	3'31

Semleges valuták :

Hollandia	98'33	98'33	98'23	97'46	97'35	97'53	97'61	97'88	97'77	97'35	94'54	94'65
Norvégia	69'67	69'22	67'74	66'55	61'81	62'15	60'47	60'86	59'99	57'88	54'72	55'69
Dánia.....	73'81	71'29	71'64	70'56	69'62	67'03	65'44	68'92	67'48	65'41	64'18	66'54
Svédország	100'26	99'24	99'25	99'45	99'42	99'13	99'00	99'40	99'12	93'53	98'13	97'89
Svájc.....	97'33	97'38	96'33	94'45	93'42	92'97	91'03	93'55	92'56	92'64	90'88	90'45
Spanyolország	81'18	81'13	80'09	79'40	78'95	77'24	74'11	70'74	70'37	69'81	67'77	67'59

Th. L.

A budapesti értéktőzsde jegyzései.

Néhány fontosabb értékpapír árfolyamváltozásai 1923 XII/1.—1924 I/1.

Értékpapír	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Magyar Hitel	680.000	XII/3.	534.000	XII/31.
Salgó	698.000	XII/3.	566.000	XII/14.
Rima	125.000	XII/3.	86.000	XII/7.
Ganz-Danubius	5,950.000	XII/3.	4,300 000	XII/21.
Ganz-Vill.	2,225 000	XII/7.	1,875.000	XII/31.
Cukor	3,475.000	XII/3.	2,700.000	XII/7.
Kőszén	2,900.000	XII/3.	2,225.000	XII/7.

A budapesti árutőzsde jegyzései.

Szemestermények árfolyamváltozásai 1923 XII/1—1924 I. 1.

Termény	Legmagasabb árfolyam	Ennek időpontja	Legalacsonyabb árfolyam	Ennek időpontja
Buza (Tiszavid. 76 kg)	k. árf. 109.500	XII/3, XII/15.	k. árf. 104 500	XII/7., 31.
Rozs	» » 84 000	XII/15.	» » 77.000	XII/7.
Takarmányárpa	» » 81.000	XII/31.	» » 72 500	XII/3.
Zab	» » 94.000	XII/28.	» » 78.000	XII/3.
Tengeri, magyar	» » 84.000	XII/27.	» » 76.500	XII/28.
» » uj	» » 75.000	XII/27.	» » 68.500	XII/3.

Indexszámítások.

Adatok Ausztria 1923. évi gazdasági helyzetéről.

(B. n. St.) Alábbi adatok érdekesen világítják meg Ausztria 1923. évi gazdasági helyzetét:

Év, hónap	Bank- jegyfor- galom	Fedezet	Az osztrák korona New-York- ban	A dollár Bécsben	Index	Bérendex (1914 = 1)	Nagykeres- kedelmi árak	Takarékk- betétek (mill. K)	Arany- paritás	Idegenforga- lom (Bécsben)	Munkanél- küliség	Tözszeindex (1914 = 1)
	millió K-ban											
1923 év:												
Január	4,053.689	1,195.190	0.00145	70.225	9.454	8.052	16.986	110.031	14.250	24.661	117.891	1.341
Február	4,073.028	1,143.596	0.001425	71.650	9.601	8.179	17.215	156.400	14.500	24.677	161.226	1.237
Március	4,564.661	1,304.805	0.001425	71.150	10.151	8.288	18.521	191.711	14.400	30.711	167.420	1.298
Április	4,797.510	1,426.066	0.001419	70.125	10.897	8.838	18.758	224.568	14.400	28.587	154.956	1.401
Május	4,826.481	1,493.780	0.001412	71.100	11.440	9.268	18.942	261.141	14.400	31.746	132.144	1.557
Junius	4,860.727	1,878.742	0.001425	71.010	11.513	9.560	18.339	298.112	14.400	30.132	107.965	1.524
Julius	5,369.937	2,833.644	0.001419	71.085	10.903	9.512	17.893	338.183	14.400	35.737	92.788	2.089
Augusztus.....	5,643.433	3,068.030	0.0014125	71.060	10.496	9.407	16.574	394.040	14.400	44.870	87.155	2.285
Szeptember...	5,870.550	3,115.768	0.0014125	71.060	10.841	9.459	17.794	434.200	14.400	45.119	83.890	2.149
Október.....	6,220.119	3,236.453	0.0014125	71.060	11.027	—	17.597	463.937	14.400	41.623	78.801	2.361
November ...	6,410.338	3,481.381	0.0014125	71.060	11.149	—	17.795	508.095	14.400	38.163	75.775	2.042
December.....	6,502.232	3,546.317	0.0014125	71.060	11.249	—	18.182	550.458	14.400	—	78.390	2.163

Az 1923. gazdasági év tehát Ausztriára nézve határozottan kedvező volt, amihez hozzájárultak az előző évinél jobb terméseredmények is; Ausztria ez évi mezőgazdasági termelésének főeredményei a következők (zárójelben az előző év adatai): buza 2.4 millió q (2.0 millió q); rozs 3.97 millió q (3.45 millió q); árpa 1.63 millió q (1.22 millió q); korai burgonya 0.73 millió q (0.56 millió q); az előző évi terméseredményekkel szemben a növekvés 15—34%. Kedvezőtlenebbül alakult a külkereskedelmi forgalom, amely az év első tíz hónapjában mintegy 600 millió aránykoronányi passzívummal zárult.

Th. L.

A megélhetési költségek indexszámainak alakulása a Németbirdalomban az 1923. év folyamán. (1913/14 = 1.)

Hónap	Megélhetési költségek mindössze	Növekvés az előző hónappal szemben (%-ban)	Táplál- kozás	Ruházat	Fűtés és világítás	Lakás
Január	1.120	63.5	1.366	1.682	1.612	38
Február	2.643	136.0	3.183	4.164	4.071	58
Március	2.854	8.0	3.315	4.323	5.529	113
Április	2.954	3.5	3.500	4.182	5.514	181
Május	3.816	29.2	4.620	5.724	5.785	216
Junius	7.650	100.0	9.347	11.995	10.378	301
Julius	37.651	392.2	46.510	66.488	36.904	714
Augusztus	586.045	1.457	670.485	1,089.571	890.539	4.932
Szeptember	15,000.000	2.460	17,300.000	26,500.000	23,300.000	3,000.000
Október.....	3.657,000.000	24.280	4,301.000	6.160,000.000	5.715,000.000	54,000.000
November	657,000,000.000	17.866	862,000,000.000	816,000,000.000	834,000,000.000	22,000,000.000
December...	1,247,000,000.000	89.8	1,512,000,000.000	1,662,000,000.000	1,765,000,000.000	218,000,000.000

A papírmárka példátlan árfolyamcsökkenése idézte elő az óriási különbözetet a januári és decemberi indexszámok között, amely utóbbi több mint egymilliárdszorosa az év eleji indexszámnak. A hónapokénti növekvés az év elején (január-február) a Ruhrvidék megszállása következtében jelentős, majd márciustól májusig kisebb növekvés jelentkezik, májusban azonban a márka árfolyama nem volt tartható, az indexszám növekvése hónapról-hónapra rohamosan nagyobb arányú és októberben kulminál, amidőn is 243-szorosa az előző havinak.

Általában az élelmezési költségek indexe áll legközelebb a mérlegelt átlaghoz, a ruházat, valamint a fűtés és világítás indexszámai lényegesen felülmúlják az átlagot, viszont a lakásindexszámok sokkal kisebb arányokkal szerepelnek.

Th. L.

*„Zsebében valorizálódik és kamatozik a pénz,
ha Lloyd pénztárjegyet vásárol“*

LLOYD BANK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Elfogad takarékkoronában betéteket

LLOYD- PÉNZTÁRJEGYRE

Folyósít

folyószámla- és váltóhiteleket

legelőnyösebb feltételek mellett

Központ: V., Nádor-utca 9.

Fiókok: V., Sas-utca 27.

VI., Andrásy-út 20. (Opera mellett)

VII., Erzsébet-körút 9—11. (New-York-palota)

NAGYKÖRÖSI GYÓGYNÖVÉNY ÉS VEGYIPARI RÉSZV.-TÁRS. NAGYKÖRÖS

*Érdekközösségben a Magyar Fundus mezőgazdasági és
ipari r.-t.-gal*

A tavaszi idény közeledtével fölkeressük régi és leendő ügyfeleinket abból a célból, hogy a beálló gyűjtési, termelési és beváltási sáisonban kellemes állandó összeköttetést létesítsünk és tartsunk fenn. A **Nagykőrösi Gyógynövény és Vegyipari Részvénytársaság** tetemesen fölemelte alaptőkáját és kibővített igazgatóságunkban a legelőkelőbb országos nevű földbirtokosok, közigazdászok, bankvezérek és pedagógusok foglalnak helyet.

Közgazdasági és kereskedelmi működésünket kiterjesztjük az összes ipari, fűszer- és gyógynövények termesztésére, begyűjtésére, sás, gyékény- és fűz vessző, cirok mag és cirokszakáll, továbbá olajos magvak, nyersborkő, méhviasz és malomhulladék bevásárlására, összegyűjtésére, forgalombahozatalára és mindezeknek háziipari és gyáriipari feldolgozására, exportálására; az összes növényvédelmi vegyszerek forgalombahozatalára is. Gyűjtőknek és termelőknek szakszerű útmutatást, megbízható vetőmagvakat s beváltóinknak — kívánatra — előleget is adunk. Részvénytársaságunk állandó kosárfonó műhelyt is állított föl, ahol képzett szakmunkásokkal zöld gyümölcs-kosarak és fehérvessző-, gyékény fonott árúk a legkényesebb izlésnek is megfelelően legnagyobb választékban, jútányos áron készíttetnek. Fentiekből megrendelést is felvesszünk.

Az ország minden részében vannak már termelőink, **megbízható**, komoly vidéki beváltóink és képviselőink.

Főcikkeink:

Székfűvirág
Hársfavirág
Bodzavirág
Búzavirág
Pipacsvirág
Papsajtvirág
Kökényvirág
Szarkalábvirág
Ökörfarkkoróvirág
Pünkösdi róza virág
Fehérmályavirág
Beléndeklevél
Kerekmályvalevél
Fehérmályvalevél
Maszlaglevél
Nadragulyalevél
Diólevél
Csalánlevél

• Ezerjófű
Aprobojtorján
Pemetefű (fehér)
Keskeny útifű
Fehér üröm
Vidraelecke
Benedekfű
Szappangyökér
Fehérmálygyökér
Nadragulyagyökér
Gyermekláncfűgyökér
Valeriana gyökér
Fehérmustármag
Feketemustármag
Coriander mag
Anizsmag
Konyhaköménymag

Édesköménymag
Napraforgómag
Lenmag
Tök mag
Barackmag
Borókabogyó
Bodzabogyó
Csipkebogyó
An arozs
Cseresznye és meggyszár
Körisbogár
Nyersborkő
Méhviasz
Fűz vessző
Sás, nád, gyékény
Sikárgyökér
Cirokszakáll
Árvalányhaj