

## RACIONALIZÁLÁS A MAGYAR ÁLLAMVASÚTAKNÁL

A RACIONALIZÁLÁS fogalmának többféle meghatározását ismerjük. Közülük itt csak kettőt említünk, az egyik a német „Reichs-Kuratorium für Wirtschaftlichkeit“-é, mely szerint az: „mindazoknak az eszközöknek felismerése és alkalmazása, amelyek módot és tervszerű rendet nyújtanak a gazdaságosság növeléséhez“. A másik szerint, a racionalizálás lényege az, hogy termelésünkben, üzemünkben ne hagyjuk kiaknázatlanul az olyan gazdasági lehetőségeket, melyek útján az üzem változatlanul jól, sőt még tökéletesebben és mindamellett mégis kevesebb költséggel ellátható és egyben a versenyképessége is fenntartható legyen. Ezt a kettőt egybevonva, talán azt mondhatnánk, hogy a racionalizálás valamelyes üzemnek vagy adminisztrációnak költségkímélés útján való olyan átszervezése, leegyszerűsítése, mely mellett célszerűségén kár nem esik, sőt az még fokozható.

Tanulmányunk tárgyába vágóan azonban máris reá kell mutatnunk arra, hogy a vasútüzemek racionalizálása összehasonlíthatatlanul bonyolultabb kérdés, mint akár a világ legnagyobb gyáraié. Emezeknél ugyanis az üzemek célszerű átszervezésénél, a munka nagyobbik hányada inkább csak egyszerű mechanizálás és a munkás egyedek kollektivizálása: sok káprázatos teljesítményű gép és kevés, inkább csordaember, amit Taylor, a racionális munkáltató rendszerek egyik első feltalálója, kegyetlen cinizmussal ilyképen fejez ki: — „a nagyipari üzemek határfokának az ideálja az volna, ha az összes munkát annyira le lehetne egyszerűsíteni, hogy azokat egyetlenegy betanított gorilla el tudná végezni“.

A vasúti üzemek racionalizálása során, mindenekelőtt teljesen ki kell kapcsolódnunk a nagyipari gyártelepek módszereiből, egész atmoszférájából, mert a szokványos gyáripari racionalizálás a vasúti üzemnek inkább csak egy nagyon szűkre szabott területén, kisebb szigetén, a műhelyknél alkalmazható. A gyáriparban elért bármilyen nagy, akár világgá hirdetett eredményeket, melyek már nem egyszer csak szívárványszerű látszatoknak bizonyultak, egy pillanatra sem szabad, nem lehet vasúti üzemektől is megkívánni. Még kevésbé akkor, ha nem magánvasútról, hanem állami vasútüzemekről van szó. Sőt még a különböző országok állami vasutainak racionalizálását sem lehet egy kaptafára húzni, mert az, az illető országok, nemzetek életlehetőségeinek, egész életberendezkedésének és életvitelének mindenkori

változó függvénye. Egy Ford-gyár, a világ minden táján elszórt fióktelepein egyformán, a detroiti központ normalizálásai szerint igazodhatok, viszont nincs és nem lehet a világon sehol két teljesen azonos üzletviteli! állami vasút.

Az államvasúti üzem nem öncél, nem magánvállalkozás, nem lehet sohasem csak csupán üzlet. Egyik nagy tévedése volt a közvélemény egy részének, amikor évekkel ezelőtt felkapta mint divatos jelzőt, hogy a Máv. legyen csak üzlet, kereskedelmi vállalkozás, melyet tisztára csak üzleti szellemben kell vezetni. Mert ha így volna, már régen be kellett volna zárni, mert hiszen évek óta 30—60 millió pengő deficittel dolgozik; már pedig olyan üzlet, kereskedelmi vállalkozás nincs a világon, melyet ilyen körülmények között fenntartának. A Máv. elsősorban a nemzeti lét céljait szolgálja. Mint ilyent, egész üzleti gesztióját a gazdasági, pénzügyi, szociális, kulturális és közlekedéstudgyi tekintetek szabják meg, s a benne fekvő tőke a nemzeti, sőt közvagyonnak integráns része, melyre ügyelni elsörendű állami érdek, nem is szólva arról, hogy mindegyik állami vasút állagát, egész üzemvitelét honvédelmi érdekek is szabályozzák. És mint elsörendű közérdeket, itt kell megemlítenünk az üzembiztonság követelő megörzését, sőt fejlesztését.

A Máv. racionalizálása tehát egyedül csak a testére szabott lehet, amelynek minden nem hozzáértő külső, akár hatalmi, akár érdekképviseleti, akár kortes népszerűséget hajhászó beavatkozás csak árthat. Különösen akkor, amikor az évek óta romló gazdasági viszonyok nehézségei közepett az ország megköveteli, hogy a vasút ezek ellenére épségben megörizze teljesítőképességét, sőt még fokozza is azt. Schöpfer osztrák szövetségi vasúti igazgató találóan írja, hogy „amikor a személyforgalom mindenütt annyira csökkent és ez jövedelemkiesést okozott a vasutaknak, ugyanakkor az utasok igényei a gyorsaság, a kényelem és a csatlakozási összeköttetések tekintetében jelentékenyen megnövekedtek“. Az áruszállítás terén is, a Máv. számtalan nagy ipartelep módjára nem rendezkedhetik be sohasem gazdasági mélypontra, bármennyire mélyponton áll is évek óta maga a gazdasági élet. A vasútnak mindig en garde kell állania, bármily hirtelen jövő gazdasági fellendülés esetére. Ezenfelül, hazánk agrár jellege folytán felkészültnek kell lennie a rapszodikus nagy árutömegeket öntő idényforgalom megkívánta csúcsteljesítményekre. A termény ára, ha túlalacsony, mélypont felé sodorhatja az országot, de a vasútnak akkor is felfelé kell ívelni, mert a terménymennyiséget el kell szállítania, akármilyen mély az ára, sőt ilyenkor, magasabb államérdekekből, esetleg még díjkedvezményeket is kell nyújtania, ami megint pénzügyi áldozattal jár. Vagyis a vasútüzemnek, a legszélsőbb racionalizálási láz közepett is, látszóan a legirracionalisabban, de mégis bizonyos fokig állandó túldimenzionáltságban kell lennie. Hasonló helyzet nyomban tönkretenné a leghatalmasabb gyári iparvállalatot is, de a vasútnak ezt mégis állania kell, mert az országos érdek ezt kívánja.

Ilyen súlyos gazdasági és helyzeti viszonyok között reáuzódukt még a vasutakra, mint mennyből a villámcsapás, a közúti fuvarozás, a gépjárművek, az autó személy- és áruszállítási gyilkos versenye, mely

súlyos sebet ejtett a vasutaknak fennállásuk óta zavartalan szállítási monopóliumán, közérdekű kiváltságain. Hz a verseny, még ha a boldog gazdag békeidőkben következett volna be, akkor is alaposan rázkódtatta volna meg a vasúti üzemek rentabilitását, még ha átmenetileg is. Ártott volna a háború előtt is, amikor a Máv. évtizedeken át évente 70—90 millió aranykorona üzleti felesleget szállított be az államkincstárnak s amikor Wekerle Sándor pénzügyminiszter, a magyar valuta állandóságának fő biztosítékául a Máv. nagy üzleti hasznát állapította meg. Tehát méginkább káros ez a verseny ma, amikor a Máv. évi 30—60 millió pengős üzleti hiánnyal kénytelen dolgozni, amit csak elősegít, hogy a 62 millió pengőnyi nyugdíjtekemek közel a fele trianoni, tehát politikai tehertétel. Senn Ottó, a Máv. mai elnöke kimutatta, hogy csak az autóverseny 1932-ben a Máv.-nak mintegy 20 millió pengő jövedelemkiesést okozott, (ez ma már az autófuvározókkal kötött szerződés útján el van hártva) a mai szekérv verseny pedig még ennél is több kárt tesz. Ezenfelül ugyancsak az ő ez év május havában tartott rádióelőadása szerint „a mezőgazdaságnak a múlt évben nyújtott kedvezmények értéke kereken 14 millió pengőt képvisel és hasonló támogatásban részesül a vasúttól az ipar és a kereskedelem is“. És idekíváncozik még az a hivatalos adat, hogy amikor a kulturális és a gazdasági élet felélénkítése érdekében a belső vándorforgalomnak Baross Gábor zónatarifája óta nem tapasztalt hirtelen fellendülését előidéző, 75%-os filléres gyorsvonatok a legutóbbi év alatt, számszerűít 260 ilyen vonat, mintegy 280.000 utassal és 234 kulturvonat, hazánk kultúrhelyeinek meglátogatására mintegy 100.000 utassal, az ország jobb megismerését szolgálták és hivatalosan megállapították, hogy egy-egy ilyen filléres gyors utasai 10.000—15.000 pengőt, egy év alatt 4 milliót hagytak ott útjuk végállomásán, ugyanakkor a vasutak nyersbevétele e vonatokból alig 14 millió pengő, tehát az évi 195 millió pengős összbevételnek alig 07%-a, mely mellett éppen csak hogy az önköltségeket keresi meg, tehát a Máv.-nak ez sem üzlet, hanem részéről nagy kulturális és gazdasági szolgálat, melyet az országnak tesz. És vegyük még azt a szintén hivatalos adatot, mely szerűit 1933 július 1-től 1934 június 30-ig, bár az utasok száma az előző évhez képest 4 2 millióval növekedett, a személyszállítási bevétel a korábbihoz képest mégis 1.8 millió pengővel csökkent, ami megint az újabban még sokkal szélesebb körben kiterjesztett díjkedvezményezések következménye. De ez egyben igazolja a Máv. vezetőségének azt a mindenkor vallott felfogását, hogy téved a közvélemény, mikor azt véli, hogy a személytarifa leszállításából a vasútnak a nagyobb forgalom révén nagyobb lesz a bevétele, mert éppen az ellenkezője bizonyult valónak. Végül pedig, a Máv. nagy figyelemmel volt államszociális szempontokra is, amikor éppen az évek óta tartó racionalizálás során, a tisztviselő- és munkáslétszámcsökkentést a rideg racionalizálás kívánalmam jóval belül hajtotta végre.

ISMERTETVE A MÁV.-OT minden más magán vagy állami üzemnél súlyosabban terhelő azokat a területeket, melyeknek összezsugorító határain belül a Máv.-ot a legnagyobb takarékoság mellett egyrészt

üzembiztosan fenntartani, másrészt a lehetőségen belül racionalizálni is kellett, reátérünk a Máv. racionalizálásának vázlatos ismertetésére. Ez a munka már 1926—27-ben megkezdődött, tehát jóval korábban, mint ahogy a közvélemény a Máv. racionalizálását felvetette, avagy sürgetni kezdte volna. Általában a vasutak, már évtizedekkel a racionalizálás fogalmának forgalomba kerülése előtt, mindenütt szerte a világon, folyton racionalizáltak. Ilyen, közel egy évszázada tartó racionalizálási eljárásoknak tekinthetők — alig egy-két kivétellel Európa-, sőt világszerte: az egységes nyomtáv; egységes vágánytípusok és vágányszerkezetek; az egytípusú és űrszelvényű járművek, a biztosító berendezések, jelzőkészülékek stb. normalizálása; a nemzetközi menetrendek, egybevágó személy- és árudíjzabási rendszerek, a személyzetek szolgálati szabályzatai, továbbá a vasútintézetek számára termelő nagyipari üzemek gyártmányainak több-kevesebb normalizálása, a vasúti anyaggyártás típusai, végül a központi és külső igazgatás hasonló alapelvű megosztásai. Ugyancsak racionalizálás és pedig nagy-szabású, már évtizedek óta, a vasutak államosítása, mely tulajdonképpen nem más, mint üzemek összevonása. Mindez együtt azt jelenti, amint azt Samarjay Lajos is megállapította, hogy a vasutak racionalizálási folyamatának javarésze már végbement, s ami ma folyik, az az előbbinek inkább csak utójátéka, csiszolása, a vasutak szervezetének a mai viszonyokra való állandó és éber figyelemmel, fokról-fokra történő megfigyelése és további célszerűsítése. A különbség a korábbi évtizedekhez képest az, hogy ennek a racionalizálási munkának szükségét a mai nehezebb gazdasági és életviszonyok, a gazdasági élet folyton új meg új feladatai, majd a mindenütt takarékosagra intő általános pénzhiány még fokozottabb ütemben kiváltják, kikényszerítik, sőt az arányaikban és hatásaikban szinte kápráztató mai modern technikai találmányok folytán az egész életberendezkedésében a „rekord“ jegyében átforgódó tömeglélek ezt a munkát világszerte meg is követeli.

Mint minden, úgy a vasutak racionalizálása is elsősorban pénzkérdés, ami különösen az állami vasutaknál esik latba, ahol nem állhat rendelkezésre, mint egy nagy ipartelep racionalizálásánál, a milliárdos gyáros kimeríthetetlen magántőkéje, sőt ellenkezően, racionalizálni azért is kell, mert kevés a pénz és pedig a — közpénz. Az a körülmény, hogy az állami üzemeknél a racionalizáláshoz szükséges beruházási és üzemi tőkék is az adózók kevés filléreiből előlegeztetnek, máris lehetlenné teszi a valóban nagyszabású, ú. n. ideális racionalizálást. Ilyen volna pl. a Máv.-nál: mindenütt nehezebb és erősebb sínek, hogy nagyobb terhelésű és önsúlyú járművek nagyobb sebességgel futhassanak rajtuk; kettős vágányok összes nemzetközi fővonalainkon; elektrifikálás, motorizálás minél több vonalon; a minél sűrűbben, gyorsabban és olcsóbban közlekedtetendő kisebb vonategységek, vagyis az utas és szállítóközönség, a belföldi és exportforgalom olcsóbb és gyorsabb kiszolgálása érdekében; a budapesti személypályaudvaroknak megfelelő átépítése, áttelepítése stb. stb. Természetesen, mindezekhez még egy milliárd is kevés volna. Mennyire korlátozva van és mennyivel boszorkányosabb munka tehát a Máv. racionalizálása

ma, amikor pl. az egész 1933—34. évi beruházásokra a legutolsó béke-  
 években 120—150 millió korona helyett, alig 4 millió pengő, pályafenntartásra pedig a ma szükséges 40—50 millió helyett 10—12 millió pengő áll csak rendelkezésre és amikor a Máv. üzleti bevétele az 1929. év óta, a legutóbbi öt év alatt 325 millióról 195 millióra, vagyis 130 millió pengővel csökkent. S az, hogy ilyen körülmények között a múlt évi deficit mégis csak 58 millió pengő, elsősorban az immár hét-nyolc éve folyamatban levő racionalizálásnak és a vele egyidejűen és párhuzamosan bevezetett nagyfokú takarékosági intézkedéseknek köszönhető.

Államvasutaink racionalizálása négy főcsoportra oszlik: személyzeti (adminisztrációs), műszaki, kereskedelmi és pénzügyi csoportokra. A személyzeti racionalizálást illetően, mindenekelőtt igyekezzünk eloszlatni azt az általános tévhitet, hogy a racionalizálás szükségképpen mindig személyzetcsökkentéssel jár és növeli a munkanélküliséget. Hozzátevéde, vagy legalább is nem helyes e kettőt egymással okozati összefüggésbe hozni. Más feladat a racionalizálás és megint más a munkanélküliség megoldása. Sőt egy vasúti üzemnél lehető és gyakori is az olyan racionalizálás, mely nemhogy létszámcsökkentéssel, hanem létszámemeléssel jár. Itt ismételt megint más a gyártelepek sorsa, ahol is azonban nem az üzem szorosán vett racionalizálása, vagyis üzemát szervezése, hanem annak egy töredék hányada, az elgépesítés, a mechanizálás az oka a munkások elbocsátásának. Az államvasutak racionalizálása során munkanélküliségre kárhoztatottokról beszélni nem lehet, mert egyrészt az állandó alkalmazottak száma, a munkások nélkül, 1927-től 1934-ig 30.646 főről 29.482 főre, tehát csak 1164 fővel csökkent, ami az 52.000-es évi összesített létszám mellett, a rendes nyugdíjazások határát is alig lépi túl. Igaz ugyan, hogy a munkáslétszám az 1927. évi 28.500 főről 22.000-re, tehát 6500 fővel apadt, de ez azt igazolja, amit cikkünk elején jeleztünk, hogy t. i. az elgépesítés a Máv.-nál inkább csak egy kis szigetre, a műhelyekre terjed ki s ott, mint minden mechanizálás, természetesen munkáselbocsátással jár. Hozzátevéde a Máv. műhelyeknél is, ahol az új munkáltatási rendszerek, továbbá a munkagépek és a járműalkatrészek normalizálása, a pénzhiány folytán erősen összezsugorított vasúti járműjavító munkák csökkenése, végül egyes műhelyek felhagyása együttesen okozták a hét év alatt lassanként előállott munkáslétszámcsökkenést. De — s ezt ki kell emelni, úgy az elbocsátott 1164 állandó alkalmazott, mint pedig a hasonló sorsú 6500 munkás elvégre nyugdíjat, illetve nyugbért kapnak s így ezek kereset nélkül maradt munkanélkülieknek nem tekinthetők. Ugyancsak nyugdíjjal bocsátatott el, még a racionalizálás előtt, mintegy 4000 ú. n. B-listára tett és egyéb alkalmazott, ezek tehát nem a racionalizálás következtében, hanem egyszerű pénzügyi takarékoságból küldettek el, amit már azért is keresztül kellett vinni, mert akkoriban a Máv.-nak, a megszállott területekről idemenekült vasutasok révén is, — túlsok volt a felesleges alkalmazottja, vagyis létszáma meg nem okolhatóan túl volt méretezve. Az igazgatási (adminisztrációs) racionalizálás főképpen egyes szolgálati ágak összevonása, egy üzletvezetőség, több műhely, osztálymérnökség, fűtőház, szertár stb. megszünte-

tésében, felosztásában, majd az ügyek közvetlenebb és gyorsabb intézésében (telefon), a hatáskörök decentralizálásában stb. nyilvánult meg, — ami jelentősebb személyzetcsökkentéssel nem járt, mert sok alkalmazottat az éppen a racionalizálás és a felmerült modernebb technikai vívmányok alkalmazása, végül az új gazdasági rend kívánta egészen új intézmények felállítása során, vagyis más, újabb szolgálati beosztásokban helyeztek el. Elég, ha az ilyen új intézmények közül többek közt a Máv. autó-, gépjárműves, személy- és áruszolgálatát, a háztól-házig fuvarozást, melyet a Máv. ma bárhová vállal, továbbá a forgalomszerzési szolgálatot, majd az idegenforgalmi propagandát, a technikai újításokra a kísérleti telepeket, a helyi érdekű vasutak megtörtént átvételével járó munkatöbbletet, végül a legújabban bevezetett elektrifikálást és motorüzem szolgálatot stb. említjük, melyek nagyrésze ugyancsak a racionalizálást szolgálja és amelyeknek személyzetét elsősorban a Máv. bevált, fegyelmezett, képzett és másutt felszabadult alkalmazottainak soraiból állították az új munkakörökbe. A személyzeti ügyek racionalizálásához tartozik még a felvenni kívánt új alkalmazottak gondos alkalmassági vizsgálata, pszichotechnikai vizsgálata, előképzése, előzetes szakvizsgákra bocsátása, külső gyakorlati szolgálatra utalása és a régi személyzet állandó továbbképzése, közbenső szakvizsgáztatásai és mindezek alapján és után a személyzet helyesebb kihasználása, észszerűbb megterhelése, vagyis az emberanyag racionálisabb kiválasztása és helyesebb felhasználása.

ÁTTÉRVE már most az államvasúti üzem műszaki racionalizálására, ez három csoportra oszlik: pálya, járművek (itt a műhelyek is) és anyagbeszerzés. A pályák javítása és egyben erősítése és olcsóbb fenntartása érdekében a kiemelkedőbb intézkedések: mindenütt jobb sínrogzítések, síncserék, áttérés erősebb sínekre a nemzetközi fővonalakon és egyebütt is, a nehezebb önsúlyú, nagyobb rakományú és gyorsabb járatú járművek biztosabb közlekedtetése és a személy- és áruforgalom gyorsabb, tehát olcsóbb és megfelelőbb lebonyolítása érdekében. A tehervonatokon végig átmenő fékrendszerek alkalmazása a korábbi kézfékezés helyett. Célszerűbb pályafenntartási munkáltatás! rendszerek. A Budapest—Hegyeshalomi vonal al- és felépítményének átépítése, helyenként pályakorrekciók a történt elektrifikálás érdekében, ugyanott a telefon, távíró és biztosítóberendezések megfelelő átalakítása. Állandó kísérleti tanulmányok a pályafenntartás jobb gazdaságossága érdekében. Új sínágyazati rendszerek és sínaljzatok. Egyedül csak magyarországi talpfák alkalmazása, mert ezek olcsóbbak is.

A járműveknél: többféle vonatnem egyforma jó vontatására alkalmas, egységes mozdonytípusok bevezetése; a mozdonyok kevesebb szénfogyasztása; az olcsóbb és külföldi valutát nem igénylő magyar szenek alkalmazása (ma már a Máv. csak egyedül magyar szenet használ a gyorsvonatoknál is, kellő keverés és a szénanyag nemesítése útján) és egyben a mozdonyszemélyzetnek szénmegtakarítási jutalékban való részesítése, ami nagyon jól bevált. A belföldi vonatoknak az olcsó magyar hajduszoboszlói földgázzal való világi-

tása, mely eddig 4000 személykocsi közül 3000-en már alkalmazva van. Motorizálás: vontató motorkocsik, legújabbban nyersolajmotorokkal, melyek üzemköltése a korábbinál 50%-kal olcsóbb. Kisebb egységű, tehát olcsóbb üzemű és sűrűbben és gyorsabban járható motorvonatok beállítása a szomszédos forgalomban, a Hév.-vonalon, kiránduló- és fürdőhelyekre stb. Magyarországon a Hév. vonalak 57%-án van már motoros forgalom s e tekintetben messze megelőztük a külföldi mellékvonalakat. A Budapest-bécsi utat 3 óra alatt megtevő sínautobuszjárat bevezetése, mely egyben nagyon rentábilisnak bizonyult. Takarékosági okokból egyes fűtőházak megszüntetése. A kocsiparknál a kocsik holt súlyának csökkentése, a szállított (fizető) súly és az önsúly viszonyának javítása. A teherkocsik modernizálása: hűtőkocsik, élő és vágott baromfi- és gyümölcszállító új és nagyobb kocsitípusok beállítása a magyar mezőgazdasági export növelése és sokkal gyorsabb és megbízhatóbb lebonyolítása, tehát terményeink jobb és kiterjedtebb értékesítése érdekében; pl. ma már 73 óra alatt érnek el ilyen kocsijaink közvetlen átkompozás útján Londonba, ahol egyenesen a központi vásárcsarnokba tolatnak be és külföldi gyorsvonatokhoz is csatolunk gyümölcs- és baromfizállító kocsikat.

A járművek (mozdonyok, kocsik) építő és javító munkáinak célszerűsítése érdekében, egyes műhelyeknek takarékosági célokból való és már említett felhagyásán felül, a műhelyi munkáltatásnál szigorú taylorizálás, időakkordok bevezetése, normalizálások, járműalkatrészek tömeges széria-gyártása a gyors kicserélésekre is; a különböző műhelyi munkák (a Máv.-nál mintegy 50.000 különféle ilyen munka van) minden fázisának elkészítéséhez szükséges időnek, a munka idő egyenértékének szabályozása; kevesebb heti munkanap bevezetése, végül a műhelyi gépek tökéletesítése, megfelelő felújítása stb.

A kereskedelmi racionalizálás terén elsősorban a korábbinál megfelelőbb díjszabási rendszert, a jobb értékosztályozást, az áruk mai gazdasági jelentősége és a jobb kocsikihasználás alapján emeljük ki. Ugyancsak idevágna a jobb és olcsóbb anyagbeszerzési, tárolási és kezelési rendszerek. Így pl. amíg 1927—28-ban a leltári anyagkészlet 66 millió pengő értékű volt, ez máig fokozatosan 43 millióra, tehát 23 millió pengővel csökkentetett. Ezzel 23 millió pengővel kevesebb értékű anyag romlik és avul, s egyben ennyivel kevesebb tárol kamatoztatlanul. Említésre méltó még, hogy jelenben a Máv. évi 55 millió pengő értékű új anyag beszerzéséből 54 millió pengő értékű a hazai anyag s így csak 1 millió pengő, vagyis alig 2% jut külföldre.

A kereskedelmi racionalizáláshoz tartozónak vehetjük még a személyforgalom emelése, az utazási kedv növelése céljából a belső forgalomban 75% díjkedvezményű filléres gyorsvonatokat, a 66%-os belföldi kultúr- és a 60%-os külföldi cserevonatokat is, melyek egyúttal az idegenforgalom ma oly országos fontosságú céljait is eredményesen szolgálják és egyben a Máv. kereskedelmi mérlegét is javítják. Ugyancsak közel évi egy millió pengő megtakarítást értek el a téli hónapokban a fővonalakon több gyorsvonatpárnak megszüntetése útján.

A helyi érdekű vasutak és a Duna—Száva—Adriai vasút magyar vonalainak megváltása, mint államosítás, ugyancsak a racionalizálás céljait szolgálta. A közvetlen vasúti összeköttetéssel nem bíró vidéki helységek személyforgalmának megszervezése és élénkítése, valamint nagyobb forgalmú vidéki kirándulóhelyek bevonása érdekében alakult az immár teljesen a Máv. birtokában levő Mavart autófuvarozási vállalat. A teherautók korábbi káros versenyének kiküszöbölése és egyben a tehervonatok jobb kihasználását elősegítő országos árügyjűtforgalom jobb megszervezése érdekében legitim gépjármű autófuvarozási vállalat, a Mateosz alakult, melyben a Máv. is résztvesz. Ezúton a vasutakra káros autóverseny megszűntnek tekinthető. Az idevágó törvényes intézkedések révén a Mateosz az országban hat körzetben, 200 km-es övezetben szállítási monopóliumot kapott.

Pénzügyi tekintetben való racionalizálásról inkább olyan értelemben lehet szó, hogy a felsorolt racionalizálások eredményei természetesen jelentkeznek a vasutak pénzügyi mérlegében. Azonban az államvasutak országos okokból eredő gazdasági válságának enyhítése érdekében végrehajtottak közül a racionalizálással hasonló jelentőségűek a kifejezetten takarékosági intézkedések is, pl. a dologi, anyagbeszerzési, pályafenntartási, üzemi stb. kiadásoknak részben már-már az üzembiztoság veszélyére történt állandó redukciói, melyeknek eredményei az évi mérlegben mindig nyomban jelentkeznek, míg a racionalizálás következtében előálló üzemgazdasági előnyök az első években kisebb mértékben mutatkoznak s csak később bontakoznak ki mind növekvő arányokban, teljes egészükben úgy, hogy pénzügyi eredményeik számszerűit is növekedően kimutathatók lesznek. Egyelőre a Máv. hivatalos becslése szerint máig évente 14 millió pengő írható a takarékoság, ezenfelül évi 7—8 millió pengő pedig az üzem racionalizálása javára. De minthogy a takarékoság terén a Máv. már a megengedhető legfelső határnál tart, vagyis a kiadásokat tekintve már a legalsó határig jutott el, a jövőben jelentkező minden megtakarítást és egyben hasznot hajtó forgalomnövekedést, a mai gazdasági helyzet standardját, életlehetőségeit véve alapul, tisztára már a racionalizálásnak lehet tulajdonítani.

Mindezekből könnyen megállapítható, hogy a Máv. racionalizálása nemcsak öncélú technikai és üzemátvezetési művelet, hanem minden vonatkozásában az ország egész gazdasági életének felélénkítését és fellendítését is szolgálja. Pénzügyi hatásfoka tehát az intézet belső határain messze túl terjed, de ennek számszerű nagy értékét még csak megközelítően sem lehet megállapítani.

iFj. GONDA BÉLA