

310 306.  
OrthoPal  
1925 SZEPTEMBER 15.

# ERDÉSZETI LAPOK

LXIV. ÉVF.

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

KÖZLÖNYE

9. FÜZET

KIADJA: AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

Felölös szerkesztő  
CZILLINGER JÁNOS

Megjelenik minden hó 15-én.

Előfizetési díj 1925 évre általában 240.000 K., erdőtiszteknek 120.000 K.,  
erdészeti altiszteknek 80.000 K.

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

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

A lap irányával nem ellenkező hirdetések mérsékelt díjért közöltnék.

(Telefon: 37—22.)

## Értékesítési lehetőségeink, a vasúti tarifák és az erdőgazdasági hitel kérdése

Változott gazdasági viszonyaink mellett az értékesítés hovatovább nagyobb gondot okoz a magyar erdőgazdaságnak.

A fogyasztás a lehető legkisebb. Az ipar és kereskedelem felvevőképessége rendkívüli módon lecsökkent s a még ma is nagyon drága ipari és kereskedelmi hitel mellett a vállalkozási kedv majdnem teljesen hiányzik.

Hosszabb ideig tartó lebonyolítást igénylő eladásokra vásárlót igen nehezen és csak olyan árak mellett lehet kapni, amelyek idestova már az erdőgazdaság jövedelmezőségét veszélyeztetik.

Erdőgazdasági termékeink nagy része (tűzifa, szőlőkaró, donga, stb.) idénycikk, melynek eladási ára csak az év bizonyos szakában alakul ki megfelelően. Másik része, a műanyagok ellenben költséges szállítást, még költségesebb fel-

dolgozást igényel s a vállalkozó által befektetett tőkéket gyakran csak olyan időben adja vissza, amikor az elérhető haszon nagyobb részét az időközi kamatok felemésztették. Ezért óvatos és tartózkodó a fakereskedelem a vásárlásoknál.

A helyzet éppen az ellenkezője a közelmultnak.

Ma mindenki a készletektől iparkodik szabadulni, hogy pénzbeli mobilitását minél inkább biztosíthassa.

Ezért éppen a termelő gazdaságok helyzete nehezedett meg legjobban.

Maga a gazdaság fentartása (termelési, szállítási, erdősítési költségek, közterhek, személyzeti kiadások, stb. címén) az év minden szakában jelentékeny kiadásokat igényel s kényszeríti az erdőbirtokost arra, hogy megfelelő forgótőke hiányában időelőtt eladásokat eszközöljön.

Ennek természetszerűleg az eladási árakban mutatkozik a káros visszahatása.

Mutatkozik pedig annál inkább, mert a háborús és azt követő időkben a békebeli termelési szokásoktól mindinkább eltértünk.

Erdőgazdaságunk igen hamar beleélte magát abba, hogy a háború után beállott nagy anyaghiány mellett a legsilányabb választékokat is jó áron és gond nélkül tudta értékesíteni.

Amire azelőtt példa nem volt, mindkét végén baltával elvágott vékony botfát, tuskót, sőt gyökérfát is szállítottak vasúton nagy távolságokra, még a fővárosba is.

Az úgynevezett vegyesfában benne volt az 50 cm. vastag hasíthatatlan tuskótól és a félig korhadt, pudvás fától a 4—5 cm. vastag áig minden.

Arról meg nem is lehet beszélni, vagy írni, hogy műfa elnevezés alatt milyen anyag került gyakorta szállításra.

Magánál a termelésnél azután az lett ennek a következménye, hogy a választékolástól nemcsak a termelő, de a munkás is elszokott.

A pénz folyton csökkenő értéke mellett a munkás készpénzfizetés ellenében nem akart dolgozni, viszont sok termelő szívesen látta a részért való termelést, mert nem kellett készpénzt befektetnie.

Ilyenformán a munkás és kisgazda, aki azelőtt csak a legalárendeltebb választékokat használta, rákapott a hasábfára, igényei erősen emelkedtek.

A távolabbi fogyasztópiacok viszont egyéb anyag híjján felvették a vasúti szállítás folytán aránytalanul drága alárendeltebb választékokat is.

Ugyanez volt a helyzet a műfánál is.

A falusi udvarokon gyakran látott az ember elsőrendű fűrészrönköket heverni azzal a rendeltetéssel, hogy később kapubálványnak, kútágasnak, kerítésoszlopnak stb. használják fel; viszont a fűrészudvarok tele voltak göresös, összevisszagörbülő anyaggal, mert ennek a feldolgozása is haszonnal járt.

A vasúton való szállítási költséget s a fogyasztó piacnak a termelési helytől való távolságát sem a termelő, sem a vásárló nem vették figyelembe.

Maguk a hivatalos ármegállapítások is egyöntetűen szabták meg az árakat minden feladóállomáson, mert mire egy-egy államvasúti tarifaemelés életbelépett, az új tarifa a korona esése következtében újból csak alig néhány százalékát tette ki a piacon elérhető árnak.

A piactól legtávolabb eső helyen is jó áron lehetett az alárendelt választékokat értékesíteni s haszonnal lehetett nagy távolságra szállítani.

Ez az állapot ma már megszűnt.

A piac igényei hovatovább a békebeliek.

A mind nagyobb mennyiségben jelentkező „porosz-szén” a házi és ipari tüzeléstől sokhelyütt kiszorította újból a tüzi-fát. Vannak piacok, amelyeken csak hasábfára értékesíthető.

Friss termelésű tüzi-fát ma már elég nehéz értékesíteni s különösen a csernél vissza kell térnünk a békebeli állapotra, hogy azt csak a termelést követő második nyáron vigyük piacra.

A tüzifaválasztékokat a termelésnél ei kell különítenünk s a helyi fogyasztást újból a silányabb választékok felhasználására kell szórítanunk, mert a vékony dorongot, a nagy tuskókat, a selejtes fát, sőt a túlsok dorongfát ma a

távoli piac fel nem veszi, ezek a választékok a szállítást ma nem bírják el.

Valószínű, hogy egy hideg tél az eléggé megapadt bel-földi készletek értékesítésénél hoz ideig-óráig tartó áremelkedést, de nagyjában el kell készülvén lennünk a tüzifaárak süllyedésére.

A vékonyabb műfa-választékok termelésénél számolnunk kell a piac és a fogyasztók (bányák, gyárak, stb.) méretbeli igényeivel s lehetőleg a kötött méretű választékok termelésére kell áttérnünk.

Ami a vastagabb anyagból akár görbeségénél, akár görsös voltánál fogva műfára kevésbé alkalmas, ha nem tudjuk félgyártmányra feldolgozni, vagy helyben eladni, bizony be kell vágnunk újból a tüzifába.

A munka- és fuvarbéreket erősen le kell szorítanunk, mert e nélkül az erdőgazdaság jövedelmezőségét kockáztatjuk.

Ezek volnának a magunk teendői főbb vonalakban, de ezenkívül külső és pedig elsősorban hivatalos támogatásra is lesz szükségünk.

Itt van elsősorban a készletre való tüzifatermelés, hogy újból áttérhessünk a „szárazfa“ értékesítésére.

Még a háború utolsó esztendejében is, amikor pedig az erdőgazdaság már 4 év óta küzdött a munkáltatás nehézségeivel, majdnem egyévi termelt anyagunk volt az erdön és erdei rakodókon állandóan készleten.

Az 1918/19. évi munkátlan tél, a kommunizmus lehetetlen pazarlása, a határok elzárása folytán beállott anyaghiány ezeket a készleteket rövidesen felszívták s az előző évi termelésű, úgynevezett kétéves tüzifa Csonka-Magyarország területén úgyszólván ismeretlen fogalom lett.

Kétségtelen, hogy a gazdaságok egy része, amelyik a termelést a forradalmak idején is állandóan fenn tudta tartani, ezáltal egy évben kétévi használat értékéhez jutott s így nagyobb jövedelemre tett szert, s ezért közelálló a gondolat, hogy ezt az akkor elért jövedelentöbbletet takarítsák most meg a tüzifakészleteken.

Épp oly kétségtelen azonban, hogy a készletre-termelést ma már egy erdőgazdaságnál sem lehet tisztán az évi fatermésből való takarékoszággal megoldani, mert a mai köz- és magánterhek mellett az erdőbirtokosnak minden fillér jövedelemmel számolnia kell s csak igen kevés gazdaság tudja a termelt készletek egy részének eladási árát egy évig nélkülözni.

Ahol megtakarítások vannak, ott a kérdést ezeknek az igénybevételével könnyű lesz megoldani.

Ahol azonban ilyenek nincsenek, ott nem lesz más mód, mint egyszer kétévi tűzifamennyiséget kitermelni, hogy az ú. n. kétéves tűzifa értékesítésre újból állandóan át lehessen térni.

Ezzel a körülménnyel erdőfelügyeleti szempontból is számolni kell s véleményem szerint annál kevésbé lehet előle kitérni, mert az előző évi termelt készletek jó része az állami erdőgazdaságoknál is valószínűleg hiányzik.

Erre enged legalább következtetni az a körülmény, hogy az utolsó időben innen is számmottevő mennyiségű friss tűzifa került piacra.

A másik tényező, amivel számolnunk kell, a vasúti szállítási kérdése.

Már a múlt év folyamán rámutattam egy rövid cikkben arra, hogy a mai tarifarendszer következtében belföldi termelésünk túlnyomó része jelentékeny hátrányban van a külföldről jövő faanyagokkal szemben.

Tény, hogy a MÁV. a tarifák újból való megállapításánál a legmesszebb menő jóindulatot és megértést tanúsította az erdőgazdasági termékek besorozása tekintetében.

Ennek a kérdésnek a megoldását azonban nem a díjtételek általános felemelésében, vagy leszállításában, de az egész díjszabási rendszer megváltoztatásában kell keresnünk.

Maga a vasúti díjtétel tulajdonképen két részből alakul ki.

Egy bizonyos alapidjából, amit minden szállítás után, a távolságra való tekintet nélkül fizetni kell s ezenkívül a súlyegység után fizetendő, mondjuk vontatási díjből, amit 10--10 kilométeres távolsági osztályok szerint állapítanak meg.

Az alapidj indokolása az, hogy minden szállítmány felvétele, rovatolása, stb. a vasútnak egyforma munkát okoz,

akár rövid, akár hosszú távolságra szállítja azt. A kocsit ki kell állítani, díjtalan be- és kirakási időt biztosítani, vonathoz kapcsolni, tolatni, lecsatolni stb., ugyancsak a szállítási távolságra való tekintet nélkül.

Az indokolás helyes.

Az eredmény pénzügyileg az, hogy míg egy 15 tonnás tűzifaszállítmánynak a továbbítása 10 km. távolságra a mellékilletékek nélkül tonnakilóméterenként 2400 koronába kerül, addig ugyanez 250 km.-es szállításnál tonnakilóméterenként 448 korona költséget igényel.

Ugyanilyen fűrészárúszállítmánynál a 10 km.-es szállítás költsége tonnakilóméterenként 4800 korona, a 250 kilométeresé 892 korona.

Már itt is megállapíthatjuk, hogy a díjmegállapítás körül valami hiba van, — az eltolódások túlnagyok.

Élénk bizonyossága ennek az, hogy olyan árúkat, amelyeket a feladásnál tengelyen kell a vasútra szállítani s viszont a leadó állomásról csak tengelyen juthatnak el a rendeltetési helyre, ma már szekéren 20—30 km.-es, sőt teherautóval 65—70 km.-es távolságra is olcsóbban lehet szállítani, mint vasúton.

Az ilyen szállítások is már jelentékeny résztvonják el a vasutak darabárúforgalmának.

Az erdőgazdaság szempontjából azonban ez kisebb baj, mert ahol a szállítási távolság a 20—30 km.-t meg nem haladja, az olyan fogyasztó piacokon a fának az erdőről a fogyasztó udvarára közvetlenül szekérral való beszállítása mindig dívott és dívni is fog.

A mi sérelmünk (és az egész magyar mezőgazdaságé is) ott rejlik, hogy mihelyest a szállítmány államvasúti vonalról magánvasútra, helyi érdekűre megy át, vagy megfordítva, a tarifaszámítást újból elülről kezdik, vagyis úgy számítják, mintha az átmenőállomáson az árút újból adták volna fel. S ez az eljárás annyiszor megismétlődik, ahányszor a szállítmány más vonalra megy át.

Ez a számítási mód lehetetlen helyzeteket teremt.

A két államvasúti vonal közé egyik-másik helyen alig 7—8 km. idegen vonal ékelődik be s e miatt a tarifaszámítást háromszor kezdik előlről.

Hogy mit jelent ez pénzben?

Lássunk egy példát!

Egy 15 tonnás kocsirakomány tűzifa szállítása 20 km.-re tonnakilóméterenként 1350 koronába, tonnánként összesen 27.000 koronába kerül, ha pedig két 10 kilométeres szakaszban számítjuk a tarifát, a tonnakilóméterenkénti költség 2400 koronára, a tonnánkénti összes szállítási költség 48.000 koronára emelkedik.

Amíg a tisztán államvasúton futó import tűzifa 250 km. távolságról tonnakilóméterenként 448 korona díjtétellel, tonnánként 112.000 korona szállítási díjjal jut el a fővárosba, a kétszer megtört tarifával (háromszoros alapdíj) befutó hazai tűzifát tonnakilóméterenként 663 koronás díjtétel, tonnánként 165.000 korona tiszta fuvardíj terheli, ami a két helyi érdekű vasúton érvényes 10—20%-os pótdíjjal 190.000 koronára emelkedhetik.

Minden m<sup>3</sup> tűzifa tehát csak 30—40.000 koronával több költséggel juthat el a fővárosba.

De hozhatunk fel még lehetetlenebb példát is.

Sarajevóból, 680 km. távolságról, más állam területéről 10 tonna fenyőfűrészárúnak Budapestre való szállítása 3,880.000 koronába, ellenben Récicsről, vagy Lentiből 338—341 km.-ről 10 tonna magyar termelésű fűrészárúé 4,020.000 koronába kerül.

Pedig a magyar árú mindenütt az Államvasút által kezelt vasútvonalakon fut, de ebből 115—118 km. helyi érdekű vasút.

Ez az ú. n. „tört tarifa“ eredménye.

Pedig ez a tarifaszámítás nem is indokolt.

Amikor a szállítmány helyi érdekű vasútról államvasúti vonalra megy át, vagy megfordítva, a munkatöbblet tisztán abból áll, hogy a kocsit esetleg más tehervonathoz kell csatolni.

Ez a munka felmerül akkor is, ha a szállítmány egyik államvasúti vonalról a másik államvasúti vonalra megy át, vagy ha Budapesten keresztül szállítják.

Ha tehát az utóbbi esetben nem kell a tarifaszámítást újból kezdeni, miért kell az előbbi esetben?

Tudjuk, hogy ez a számítási és elszámolási mód a helyi vasúttal kötött törvényerejű megállapodáson nyugszik.

De ha az összes ú. n. utódállamok be tudták hozni egy csapásra az egységes tarifát, miért lehetetlen ez nálunk?

Sőt, éppen most volna ideje ezt megtenni.

Az összes államvasúti tarifákat az aranykorona 17.000-es szorzószáma alapján számították ki az előbbi aranykoronás tarifákból s ma már a hivatalos szorzószám is 14.500.

A szállítandó összes tömegtermékek (gabona, burgonya, szén, fa, építőanyagok stb.) értéke 20—25%-kal csökkent s a szállítási költség hova-tovább nagyobb százalékát teszi ki a piacon elérhető eladási árnak.

Az Államvasút megapadt forgalma a legjobb mutatója annak, hogy a díjtételeket mérsékelni kell, mert a gazdasági élet ma már nem bírja el ezeket a magas tarifákat.

A két szorzószám különbsége mintegy 15% s így ez lenne a leszállítás minimálisan indokolt kulesa.

Ne szállítsa le a MÁV a díjszabást 15, hanem csak 10%-kal s ennek ellenében szüntesse meg a tört tarifákat!

Meggyőződésem, hogy ennek a kérdésnek a helyes megoldása, különösen a nagyobb távolságokra való forgalmat élénkítené meg. Pedig a MÁV-nak is ez az érdeke, mert ez a jövedelmező üzlet!

A díjbevételek szétosztása nem okozna nagyobb munkát, mint ma a külön kiszámítás.

Viszont a kalkulációt óriási mértékben megkönnyítené az egységes díjszabás s a forgalmat jelentékenyen növelné.

A majdnem mindenütt helyi érdekű vasúttal utalt magyar erdőgazdaságnak pedig majdnem létérdeke az egy-

séges díjszabás életbeléptetése, hogy versenyképességét a távoli piacokon is biztosíthassa.

Le kell szegezni itt, hogy ebből a szempontból a termelő erdőgazdaság érdeke nem teljesen azonos a faipárral és a fakereskedelmével.

A fakereskedelmi forgalom és faipari feldolgozás tárgyát túlnyomó részben a megszállott, idegen fenhatóság alatt álló területek szolgáltatják s így a magyar termelés különleges tarifális védelméhez a tisztán kereskedő, vagy feldolgozó vállalatoknak kisebb érdekük fűződik, mint a termelőknek.

Hiszen ők egyszerűen azt az árat fizetik meg a termelőnek, amit az árúért a piaci árak és fuvar költségek figyelembevételével adhatnak. Ha pedig a belföldi termék a szállítási költségek miatt többbe kerül, megszállott területről fedezik szükségleteiket.

Megyőződésem azonban az, hogy a magyar termelés ilyen irányú méltányos védelme a kereskedői és iparos osztály részéről is megfelelő támogatásra számíthat.

A harmadik jelentékeny kérdés az erdőgazdasági hitel kérdése.

Maga a kormányzat is belátta már rég ennek a fontosságát, hiszen külön törvényt alkotott az erdőgazdasági hitelről.

Ez a törvény azonban egyáltalán nincs a mai gazdasági viszonyokhoz szabva.

Ennek legjobb bizonyítéka, hogy tudomásom szerint ilyen hitelt mindmáig senki sem vett igénybe.

S ez egészen természetes is.

Ki merne a mai kamatláb mellett hosszú évekre szóló kölcsönszerződést kötni a kérdéses törvényben foglalt kötelezettség mellett?

Ezenkívül az előzetes becslés, telekkönyvi bekebelezés, stb. nemcsak megdrágítják, de nehézkéssé is teszik az ilyen hitel megszerzését.

De nem is ilyen túl hosszú lejáratú hitelre van ma az erdőgazdaságnak szüksége!

Házilag termelő gazdaságaink legtöbbször hiányzik a forgótőke, amit a múlt évek rossz termése, az óriási terhek mellett a folyó jövedelmekből elvonni sem lehet.

Rövid lejáratú, 8—12 hónapos hitelszükségletről van szó, amivel a termelő erdőgazdaság a termelési és szállítási költségeknek legalább egy jelentős részét tudja fedezni addig, amíg termékeit megfelelő áron tudja értékesíteni.

Számtalan példáját láttuk ez év tavaszán annak, hogy megszorult termelők nagyobb készleteket 15—20%-kal a napi árak alatt dobtak piacra, csupán azért, hogy sürgős pénzsükségletüket fedezhessék, holott megfelelő hitel rendelkezésükre hocsátása esetén ennek a veszteségnek jó felét megtakaríthaták volna.

Szándékosan nem nevezem ezt a hitelt a ma annyira szokásos „termelési hitel“-nek, mert hiszen a hitelnyújtás feltételei, illetőleg a hitelnyújtás alapja sokkal biztonságosabb, mint akár a mezőgazdaságnál, akár az iparnál.

A mezőgazdasági termék a „termelési hitel“ igénybevétele idején még vagy egyáltalán nincs meg, vagy a fejlődésnek alacsony fokán áll. Mennyiségére, értékére következtetni lehet ugyan, de elemi csapások, kedvezőtlen időjárás, rovarkár, betegségek, stb. még teljes egészében is megsemmisíthetik.

Az ipari „termelő-hitel“ kisebb része még ezután feldolgozandó nyersanyag beszerzésére, nagyobb része pedig szállítási és feldolgozási költségekre szükséges s az esetleg meglévő, biztos fedezetet nyújtó anyagok értéke igen gyakran csak kis hányadát teszi a feldolgozáshoz szükséges hitelösszegeknek.

Ezzel szemben ennek az erdőgazdasági hitelnek biztos alapjául szolgál maga a használat tárgyát képező tővön álló faanyag.

Ez az érték legtöbbször sokszorosa annak a munkabérnek, amit a termények piacra, vagy forgalombahozatalára kell fordítani. Kedvezőtlen időjárási viszonyok minőségét és mennyiségét már nem befolyásolják, elemi csapásoknak alig van kitéve, az egy tüzet kivéve, de ennek a károsítása is csak

a legkritikább esetben olyan megsemmisítő, mint a mezőgazdaságnál, vagy iparnál.

Ezenfelül a tövön álló fakészlet már ebben a formájában is értékesíthető és szokásos forgalom tárgyául szolgál.

Hitelnyújtás alapjául tehát ez a készlet feltétlenül szolgálhatna.

Annak pedig, hogy ma ilyen gyanánt egyáltalában nem szolgál, egyik legjelentősebb oka az lesz, hogy a hitelnyújtásnak ilyen formája egyáltalán nincs megszervezve.

Az ilyen rövid lejáratú hitel alapját más mint váltó aligha képezhetné.

A váltó fedezetéül a tövön álló és feldolgozásra kerülő, sőt a már „kitermelt“ anyagot sem fogadja el a pénzüintézet.

Az erre nyújtott hitel tehát végeredményében személyi hitellé válik, amit a pénzüintézet zsírál, ez pedig ma, valljuk be, hogy teljesen indokoltan, drága. Azt hiszem, megvolna az olcsóbb hitel lehetősége, ha a birtokosok maguk alakítanának olyan szervet, amely nem foglalkoznék mással, mint ennek a hitelszükségletnek a legminimálisabb üzemi költséggel való lebonyolításával, olyan formában, hogy a fedezetül szolgáló készletek vételárának az eladótól a vásárlóig való eljuttatása is ezen keresztül bonyolódna le.

Lehet, hogy a tárgyalások során alakulna ki másféle, elfogadható megoldás.

Valószínűnek tartom, hogy az állam megfelelő támogatását is meg lehetne nyerni hozzá.

Az egész kérdés azonban olyan, hogy ezt csak maguk a birtokosok, vagy az állami adminisztráció terelhetik megfelelő mederbe és vihetik keresztül.

Másnak a kérdést legfeljebb felszínre hozni lehet, aminek az okait feleslegesnek tartom itt részletezni.

Már pedig a kérdés meglehetősen akut és véleményem szerint a házilag való termelés kérdésével is meglehetősen összefügg.

Jelentős szerep vár azonban — véleményem szerint — mindkét kérdésben, úgy a vasúti díjszabás, mint az erdőgazdasági hitel kérdésében is az egyesületre.

Akár sikerül a két kérdés körül a birtokosokat tömörítenie, akár nem; akár eredménnyel jár az általam megindítandó ilyen irányú akció, akár nem: véleményem szerint az egyesületnek mindkét kérdéssel sürgősen foglalkoznia kell, akár rendkívüli közgyűlésen is.

*Biró Zoltán.*

## **Tölgy-, cser- és bükkmakktermés.**

Az évekig tartó háború és az azt követő zavaros idők az erdők felújítása terén is súlyos nyomokat hagytak majdnem minden erdőnkben, még oly erdőgazdaságokban is, ahol egyébiránt a jó szándék a felújítás és erdősítés teljesítésére megvolt. A pénz- és munkaerőhiány, a kommunizmus és a megszállások szülte elvadult állapotok által okozott nehézségekhez hozzájárult az, hogy Csonka-Magyarországon tenyésző nemes lombfanemek, főként a kocsányos és kocsánytalan tölgy, de a bükk is évek hosszú sora óta számottevő makktermést nem nyújtottak. A bükk utóljára 1918-ban termett bőségesen, de ebből a termésből a kellő időben való utánritkítások hiányában csak kevés újulat maradt meg. Valamirevaló tölgymakktermés még régebben volt. Ellenben a csertölgy ismételten és bőven termett, ami arra vezetett, hogy sok erdőgazdaságban egyéb hiányában csermakkal vettek kiterjedt oly vágásokban is, melyeken azelőtt kocsányos vagy kocsánytalan tölgy állott. S bár a cser a száraz déli oldalakon helyénlévő s nem megvetendő fanem, amely a tölgnél valamivel gyorsabban is növekszik, mégis a tölgyek termőhelyén való terjeszkedését csekélyebb használhatósága és értéke miatt sajnálatosnak kell tartani.

A meddő évek sorozatát tölgyeseinkben a múlt év szakította meg s ha nem is volt általános a makktermés, de helyenként a kocsánytalan tölgy igen bőven, a kocsányos pedig szórványosan termett.

Különösen Tolna és Baranya vármegyék domb- és hegyvidéki erdei csak úgy ontották a kocsánytalan tölgy-