

1925 OKTÓBER 15.

# ERDÉSZETI LAPOK

LXIV. ÉVF.

AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

KÖZLÖNYE

10. FÜZET

KIADJA: AZ ORSZÁGOS ERDÉSZETI EGYESÜLET

Felelős 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: Budapest, Lipótváros, Alkotmány-utca 6. sz. II. emelet

A lap irányával nem ellenkező hirdetések mérsékelt díjért közölhetnek.

(Telefon: 37—22.)

## Erdőgazdaságunk és az államvasúti szállítások

Vasuti üzemeink és ezek között elsősorban a m. kir. Államvasutak már békeidőben is hazai fatermelésünknek úgyszólván legnagyobb fogyasztói voltak.

A háború alatt a rendkívüli mérvű katonai szükségletek s a munkaerő és termelés megapadása folytán vasútaink lassan felélték azokat az anyagkészleteket, amelyeket hosszú éveken át azért gyűjtöttek össze, hogy az üzem akadálytalan lebonyolításához szükséges fentartási és javítási munkálatokat az időközi szállításoktól függetlenül mindenkor el tudják végezni s az így előállott készlethiányt pótolni nem tudták.

A háború romboló munkáját betetőzték a forradalmak és a kommün.

Legelsőrendű fővonalaink olyan lezüllött állapotban voltak, hogy gyorsvonatok egyáltalán nem s az egyéb vonatok is csak igen mérsékelt sebességgel közlekedhettek.

Az ezekben az időkben gyengén és késedelmesen fizető



vasút elől az ipari termelés a rendelkezésére álló csekély faanyagot úgyszólván teljes mértékben elszívta, a megszállott területekről pedig, ahonnan a vasútak békeidőben szükségleteiknek legnagyobb részét fedezték, műhelyi vagy pályafenntartási anyagot csak igen nehezen, talpfát pedig egyáltalán nem lehetett behozni.

A meg nem szállott részen levő házilag dolgozó erdőgazdaságaink államvasuti szükségletek fedezésére egyáltalán nem voltak berendezkedve. A méretek és minőség tekintetében túlhajtott pedantériájú kellemetlen átvételtől, a vételár késői kifizetésétől idegenkedve, ezeken a szállításokon annál kevésbé kaptak, mert a valorizációt, illetőleg a korona értékcsökkenését az állami adminisztráció vagy egyáltalán nem, vagy csak nagyon későn vette figyelembe, úgyhogy minden vasuti szállítás a birtokosra, vagy termelőre kifejezett ráfizetést jelentett.

A kényszerintézkedések, amelyeket az állami hatalom a vasút szükségleteinek ellátása céljából tett, az első időkben feltétlenül indokoltak voltak, hiba volt azonban, hogy azokat körülbelül másfél évvel tovább tartották érvényben (bár végrehajtani nem tudták), mint ameddig azok érvényben tartását a gazdasági viszonyok és a szükségletek ellátásának lehetősége indokolta tették.

Maguk az Államvasutak látták be a kényszerintézkedések felesleges voltát és még azok életbeléte idején megkezdtek a szükségleteknek részint nyílt, részint zártkörű pályázatok útján való biztosítását.

A versenytárgyalások már az első alkalommal meglepő eredménnyel jártak.

A kiírt mennyiségeket termelők és kereskedők többszörösen túljajánlották, úgyhogy a szükségletek biztosítása nehézségekbe egyáltalán nem ütközött.

Nem kevésbé befolyásolta ezt az a körülmény, hogy az Államvasutak Igazgatósága még a versenytárgyalások előtt számolt a gazdasági viszonyok változásával s egyrészt a valorizáció kérdése elől egyáltalán nem zárkózott el, másrészt pedig adminisztrációjának helyes és céltudatos beren-



dezésével lehetővé tette azt, hogy a szállított anyagok vétel-árához a szállítók a közszállítási szabályzat keretein belül megállapított határidőnél rövidebb idő alatt hozzájussanak.

Tagadhatatlan, hogy a kényszerintézkedéseknek erdőgazdaságainkra kedvező következményei is voltak.

Házilag termelő erdőgazdaságaink jó része belátta azt, hogy bizonyos választékok előnyösen csakis az alárendeltebb méretű és minőségű vasuti anyagokra (talpfa, pályafentartási anyag stb.) dolgozhatók fel.

Az eddig legnagyobb részt csak tűzifába vágott bükk- és cserkészleteknek számottevő részét talpfára dolgozták fel s talpfakészítésben járatos munkáscsoportok képződtek ki oly vidékeken, ahol a háború előtti időkben talpfatermelésről szó sem volt.

Kétségtelen, hogy ezeknek az anyagoknak illetén feldolgozása a legutóbbi időkben azért lett közkedvelté, mert a birtokos anyagi érdekét is fedezte s a termelőre előnyös volt.

Éppoly kétségtelen azonban az is, hogy belföldi vasút-vállalkozásainknak és elsősorban az Államvasútnak úgy saját érdekeik, mint a köz szempontjából legalábbis ugyan olyan fontos érdekeik fűződnek ahhoz, hogy enemű szükségletünk számottevő részét a belföldi termelés útján fedezhessék.

Bizonyoságnak itt van elsősorban a szállítás biztonságának kérdése.

Feleslegesnek tartom itt részletezni azt, hányszor alkasztották meg emelkedő konjunktúra, a megszálló hatóságok intézkedései, jogtalan árkövetelések stb. azt, hogy a megszállott területen levő termelőtől vásárolt enemű anyagait a vasútigazgatóság megkaphassa.

Tény, hogy a belföldi termelőknél is mutatkoztak hátralekők. Ezeknek a hátralekőknek aránya azonban sokkalta kisebb volt s a vasútnak az anyag beszerzéséhez fűződő életbevágó érdekeit egyáltalán nem kockáztatta.

A megszállott területen levő eladókkal szemben, már csak a bírói eljárás bonyolultságát tekintve, nincs meg a vas-



útaknak az a biztonságuk ma sem, ami a belföldi termelőkkel szemben fennáll.

Hogy pedig közgazdasági szempontból mit jelent az, ha vasútainknak napról-napra kevesebb milliárdot kell idegen valuták beszerzésére fordítani, ha az ilyen szükségletek előállításánál felmerülő és szintén igen súlyos milliárdokra tehető munkásberek, a munkahiány mellett az ország határain belül maradva, sok ezer magyar munkásnak adnak megélhetést, ezt talán felesleges fejtegetni.

Tényként állapíthatjuk meg azt, hogy a gazdasági viszonyok hatása alatt termelő erdőgazdaságaink és fatermelő vállalataink számottevő része az államvasuti szükségletek állandó termelésére berendezkedett s hogy az ország erdőgazdasága és faipari vállalatai évről-évre nagyobb mennyiséggel szerepelnek a vasútak szállítói között.

Ez a tény mindenesetre örvendetes s feltétlenül kívánatos az is, hogy ennek az irányzatnak a fejlődését minden erre hivatott tényező a rendelkezésére álló összes eszközökkel előmozdítsa.

Az utóbbi időkből kiszivárgott hírek szerint a m. kir. Államvasutak, amelyeknek fogyasztása mellett az egyéb vasutak szükségletei úgyszólván eltörpülnek, az elmúlt beszerzési időszak alatt olyan anyagmennyiséget szereztek be, hogy szükségletük évekre előre biztosítva van. Különösen áll ez egyes olyan cikkekre, amelyek minőségi veszteség nélkül hosszabb ideig raktáron tarthatók.

Ezekkel a hírekkel együttesen szivárgott ki az is, hogy a következő termelési időszakban az Államvasutak egyes választékokból úgyszólván semmit, de általában is csak nagyon kevés faanyagot akarnak ez évben beszerezni.

Nem áll és nem állott módunkban meggyőződést szerezni arról, hogy ezek a beszerzések tényleg mily mértékűek lesznek, sőt azt hisszük, hogy az idejű szállítások végleges lezárása előtt a m. kir. Államvasutak vezetősége sem tudna etekintetben teljes biztonsággal érdemlegesen nyilatkozni. Még sem tartjuk feleslegesnek, hogy ezzel a kérdéssel a nyilvánosság előtt is foglalkozzunk.



Már az előzőkben rámutattunk arra, hogy úgy az Államvasutaknak, mint a termelő gazdaságoknak közös érdeke az, hogy a nemrégóta létesült s mindkét félnek megfelelő kapcsolat továbbra is fennmaradjon, sőt, hogy a belföldi gazdaság termelőképesége ebből a szempontból emelkedjék.

Ennek az emelkedésnek, mint minden más árucikknél, itt is feltétlen kelléke, hogy a belföldi termelés az erre a célra termelt és más célra egyáltalán nem használható különleges árucikknek elhelyezését állandóan biztosítva lássa.

Mihelyt csak egy ízben történik meg, hogy a más célra egyáltalán fel nem használható bükk, vagy cser talpfát az Államvasutak át nem veszik s a birtokosok kénytelenek lesznek a számottevő költséggel erre a célra feldolgozott anyagot nagy árvesztéssel tüzifa gyanánt értékesíteni: a szépen megindult termelés egy esztendő keretén belül 50—60%-al fog visszaesni s az eddig talpfára feldolgozott anyagok vagy tüzifába kerülnek, vagy pedig sokkal alárendeltebb fontosságú helyi szükségletek fedezésére fordítják azokat. Ennek az esetnek pedig előfordulnia nem szabad.

Ha még olyan nagyok is az Államvasút által beszerzett készletek, azt a mennyiséget, amit a magyar termelés előállít, évről-évre fel tudják venni és pedig két okból.

Elsősorban azért, mert ez a mennyiség a vasút normális évi szükségletének 35—40%-át alig haladja meg. Ha tehát az Államvasutak szükséglete egy teljes évre fedezve volna is, a magyar termelés gyártmányainak megvásárlása csupán azt jelenti, hogy a következő évben is 35—40%-al kevesebbet kell az Államvasútnak bevásárolnia.

Másodsorban számolni kell azzal is, hogy a háborús és háború utáni időkben beépített, a normális szabványokat sem méretben, sem minőségben meg nem ütő anyagok kicserélése egy-két év múlva a szükségleteket újból jelentékenyen fokozni fogja s a gyengén megépített helyi érdekű vasutak építményeinek megerősítése, mely elől kitérni szintén nem lehet, ugyancsak nagy mennyiségű faanyagot fog igényelni.

Már pedig az elmondottak után úgy véljük, felesleges



bizonyítani azt, miszerint az Államvasútnak is elsőrendű érdeke, hogy ennek a fokozott anyagszükségletnek számottevő részét belföldön szerezhesse be.

Jól tudjuk, hogy maga az Államvasútak vezetősége is teljes mértékben át van hatva a gazdasági együttműködés fontosságának tudatától s a maga részéről mindent elkövet, hogy a magyar termelés folytonosságát biztosíthassa.

Nehogy azonban az Államvasút vezetőségén kívülálló tényezők az eredményt kétségessé tegyék, a magyar erdőgazdaságnak e kérdéshez fűződő fontos érdekeire való tekintettel az Erdészeti Egyesület válaszmánya külön előterjesztésben kérte föl a kereskedelemügyi- és földművelésügyi miniszter urakat, hogy ezt a termelő gazdaságainkra annyira fontos kérdést megfelelő támogatásban részesítsék és a magyar termelés folytonosságának fenntartását megfelelő intézkedésekkel lehetővé tegyék.

---

## A növénynevelés problémája\* az erdőgazdaságban

Írta: Fehér Dániel

(Az Erdőmérnöki Főiskola Növénytani Intézetéből.)

A növénynevelés problémája ma már a mezőgazdasági gyakorlatnak annyira a közkincsévé vált, hogy modern, intenzív alapokra fektetett mezőgazdasági üzemet e nélkül fentartani nem is lehet.

Sajnos, az erdőgazdaság ebben a tekintetben rendkívül el van maradva s éppen ezért az erdőgazdasági termelés állandó csökkenése kétségkívül sok tekintetben azzal a körülménnyel függ össze, hogy a fák növekedési képességét és általában azokat a sajátságokat, amelyek az erdőgazdasági többtermeléshez szükségesek, a mezőgazdasághoz hasonlóan nevelési eljárással kiválasztani és a továbbtenyésztés számára megrögzíteni nem tudjuk.

Az elmúlt évtizedekben egyedül a magszármazás

\* A földm. min. felhívására az Erd. Kis. Állomás részére készült dolgozat.