

Az esztergomi érsekség erdőbirtokai és erdei vasúthálózata

Csernoch primás halálakor.

Közli: Hajdu István, nyug. hercegprímási jószágigazgató.

A szerencsétlen órában fogant gyászosemlékű trianoni békeparancs kereken 51.000 kat. holdat szakított le az érseki javadalom élő testéből és nem állott módunkban megakadályozni, hogy a szlovenszkói primási birtokok, az ú. n. békeszerződés világos rendelkezéseinek ellenére is, kezelésünk alól erőszakosan és önkényüleg kikapcsoltassanak. Sajnos, védekezésünkben teljesen magunkra hagyatunk, sem Budapest, sem Róma, sem Hága nem támogattak, sőt a szemfüles magyar sajtó sem igen akart erről a felháborító elidegenítésről tudomást szerezni, mintha ezek az egyházi birtokok nem is képeznének jellegzetes magyar vagyont. Csernoch primás 1920—1921. években a magyar külügyi kormány útján is, de közvetlenül is ismételve hiába tiltakozott a túloldali birtokok zár alá helyezése ellen, — csak évek múlva kapott elkésétt értesítést arról, amit mindenki réges-régen tudott, hogy a szlovenszkói egyházi birtokok, a teljhatalmú tót miniszter rendeletére, a „Centrálna Sprava” kezelése alá helyezettek, s ezzel az intézkedéssel ott a legális, javadalmas, minden néven nevezendő joga felfüggesztetett. A helyzet akkor az érsekségi javadalomnál a következőképpen alakult:

Szlovenszkóban zár alá vettek: 41.362 kat. hold mezőgazdasági és 9262 kat. hold erdőbirtokot, összesen 50.624 kat. holdat, ezeknek termő holdankénti átlagos kat. tiszta jövedelme a mezőgazdaságiaknál 11.66, az erdőbirtokoknál 2.93, az egész lefoglalt érsekségi földbirtoknál 10.01 aranykorona.

A megcsonkított érseki javadalomnak a trianoni határon innen rendelkezésére maradt: 11.070 kat. hold mezőgazdasági és 26 818 kat. hold erdőbirtok, összesen 37.388 kat. hold, ennek termő holdankénti átlagos kat. tiszta jövedelme a mezőgazdaságiaknál 8.61, az erdőbirtokoknál 2.31, az egész megmaradt érsekségi földbirtoknál 4.05 aranykorona.

Az érseki javadalom területéből esik a *túloldalra* 79% mezőgazdasági és 26% erdőbirtok, az egésznek 57%-a; míg a magyar oldalon *megmaradt* 21% mezőgazdasági és 74% erdőbirtok, az egésznek 43%-a.

A birtokok minőségének megvilágítására is közlöm az érseki javadalomra megállapított kat. tiszta jövedelem megoszlását, amely a következőképpen alakul: *Szlovenszkóban* esik az ottani mezőgazdasági birtokokra 84%, az erdészetiekre 31%, az összes ottani birtokokra a Primacia összes kat. tiszta jövedelmének 77%-a; míg a *magyar oldalon* 16% a mezőgazdasági, 69% az erdőbirtokokra, 23% jut az összes megmaradt érsekségi földbirtokra.

Számolnunk kellett tehát a váratlan kényszerhelyzettel. A kiterjedésében 21, jövedelmezőségében 16%-ra leapadt rendelkezésünkre álló mezőgazdasági birtokok kerek 11.000 holdja láthatólag a gyengébb talajú gazdaságokból tagozódott, kat. tiszta jövedelmük 26%-al alacsonyabb a szlovenszkói birtokok átlagánál; sőt hamarosan meg is apadt a földbirtokrendezés és földvagyonváltság céljaira igénybevett területekkel. A forradalmak és a tanácsköztársaság hóbortja is alapos pusztítást végeztek felszerelésükben, különösen a jövedelmező gazdálkodáshoz annyira szükséges állatállományban, amelyet még a világháború viszontagságai közepette is meg tudtunk tartani, sőt szaporítani. És bármilyen emelkedést mutattak is 1925-ig évről-évre a búzaárak a pénzpuffasztás idejében — csak azután estek rohamosan a mostani inséges színvonalra: — azzal tisztában voltunk, hogy ez a homokos talajú, aránylag kicsiny mezőgazdasági birtok, — a Csonka-Primacia megmaradt területének 27%-a, — amúgy sem fogja megbírni a hercegi udvar ellátását, annál kevésbé a lekapcsolt birtokokkal aránylagosan semmiképp sem csökkentett kulturális terheket, melyek a régi, boldog időkben a nagy esztergomi főegyházmegyéhez lettek méretezve. És még ebből a földbirtokrendezés után meghagyott kerek 10.000 kat. hold mezőgazdasági területből is 4000 évre lekötött bér gazdaság, pedig már a háború alatt, utána is, ma is tudvalevőleg a legelőnyösebb bérlet sem jövedelmezhet annyit, mint a csak valamennyire elfogadhatóan kezelt, házilag birtok. Ma csak az adja bérbe a birtokát, akinek nincs felszerelése és forgótőkéje, vagy pillanatnyilag segíteni akar magán a felszerelésének értékesítésével, ami persze ugrás a sötétbe.

Hiú reménység lett volna tehát abban való bizakodásunk, hogy ezek a gazdaságok a saját erejükből hamarosan a kívánt ultrajövendelmesség fokára emelhetők volnának. Csernoch primásnak pedig akkor már nem volt pénze, csupán számos millió teljesen értéktelenedett hadikölcsön-kötvénye, azokon nem lehetett drága haszonállatokat vásárolni. Nem volt tehát más megoldás, mint habozás nélkül ráfeküdni az erdőbirtokokra, amelyeknél semmi egyéb nem kellett, mint azokat hozzáférhetőkké s ezzel szállítóképessé tenni. Hiszen nyilvánvaló, hogy 25—30 km-res vágástávolságokból, hozzá még nyaktörő hegyi utakon tűzifát drága tengelyfuvarral szállítani merőben lehetetlen vállalkozás volt akkor, és volna ma is. Nem 1834-ben élünk, hanem 100 évvel odább jutottunk a nyomorúságunk-

ban. Ezt a kérdést azonnal és pedig gyökeresen meg kellett oldani, nehogy az erdőbirtokok jövedelmeiből a javadalmas Hercegprímás részére csupán azoknak a morzsái jussanak, hanem ellenkezőleg, hogy azok az adott viszonyok és körülmények között a lehető legmagasabbra fokoztassanak. A fát mindig, különösen akkor nagyon keresték, az erdők nyakló nélkül ontották a papírmilliókat, csak szállítani kellett. Annyi érdek fűződött ahhoz, hogy nem csupán az üzemtervileg engedélyezett rendes évi vágások, de még a nagyon számottevő háborús kényszermeztakarítások is mentül előbb piacra kerüljenek: — hogy kellő üzleti érzékkel és az önként kínálkozó előnyös helyzet kihasználásával lehetségessé is vált ezt a vasútépítési tervet teljesen az erdőgazdaság önerejéből meg is valósítani, legalább addig a mértékig, amíg azt a legközelebbi vágássorozatok megkívánták.

De azért ne gondolja senki, hogy ezt olyan könnyű dolog volt megcsinálni, mint amilyen könnyű ma megírni. Mennyi intrikával, vádaskodással, elgáncsolással kellett megküzdenünk, amíg ez a nagy munka úgy, ahogy elkészült. Sok ember szeret a hatalmasokhoz dörgölődni — pedig hát a Hercegprímás éppen elég nagy hatalom —, és boldog, ha ilyen nagy úr előtt hírt adhat, vagy bírálatot mondhat olyan intézkedésekről, vagy munkálatokról, amelyekről csak hallott, de amelyeket valójában sohasem látott és amelyekhez, természetesen, nem is konyít. Még a saját gazdatiszti karunk sem tudott belenyugodni, hogy ezeket a költséges befektetéseket, amelyekhez a mezőgazdasági birtokok önként értetődőleg egyetlen papírkoronával sem járultak, kizárólag és elsősorban az erdőüzemek talpraállítására fordítsam és az övékét egyelőre látszólagosan elhanyagoljam. Nem volt türelmük kivárni azt az időt, amidőn majd az elérendő kedvezőbb helyzetben ugyanazza! az erővel és igyekezettel sorra vehetem a mezőgazdasági sebeknek meggyógyítását. Én ezt mind megértettem, nem is csodálkoztam az emberek szűkös látókörén, vagy az érdekeltségük mohó ébrentartásán, hiszen merőben új dolgokról volt szó, amiket nem ismerhettek; olyan tervekről, amelyek végrehajtásához csak azoknak lehetett bátorsága, akik a helyzetet minden részletében ismerték és bíztak a vállalkozás csalhatatlan sikerében. Én pedig bíztam ebben, mert inas éveimet nem egyházi birtokokon éltem át és így nem is rögződött meg bennem az a sajnálatos konzervativizmus, amely ellenszenvvel viselkedik az ismeretlen, szokatlan, fáradságot, gondot, tanulást igénylő újítások iránt. Szerencsére, amíg Csernoch prímás az ő általánosan elismert, utólérhetetlen magas lelki képességeinek birtokában volt, addig meddő igyekezetnek bizonyult nála minden illetéktelen beavatkozás. Pletykákra nem adott semmit, a névtelen leveleket is csak azzal az utasítással adta ki, hogy mutassam meg a megvádolt tisztnek, de hivatalos vizsgálatot csak az esetben tartsak, ha maga az illető tiszt követelné. Személyesen ismerte hivatalnokait, mindenkiről tudta, hogy

mennyit ér a tudása és munkája, már kalocsai érsek idejében azt mondták róla, hogy a ruhán keresztül is olvas a szívekben. Ő megértette és megérezte, hogy az állandóan romló pénzt, a kimondhatatlan összegekben tobzódó papírkorona özönt csakis úgy lehet jobb időkre valamelyes értékben átmenteni, ha azt maradandó, szükséges és hasznalhajtó beruházásokba fektetjük. A gazdaságoktól semmit sem kapt az erdészet, ellenkezőleg adott azoknak fát, köszönet, meszet, sőt pénzt is, amikor kellett, a Prímásnak is, amennyit birt és tudott. De azt már egy nagy latifundium vezetésének erkölcsstana sem engedhette, hogy az erdőbirtokok jövedelmeiből elsősorban a mezőgazdaságiakat tömjük, kivált pedig addig, amíg azoknak az erdőknek nem adtuk meg a kívánatos jövedelmezőségük alapfeltételeit. Csernoch Prímásban, énbennem és ezt a közlekedési programot legjobb tudásával végrehajtó lelkes segítő társamban, Schmid Ernő prímási főerdőtanácsosban egyaránt élt az a tudat és meggyőződés, hogy sokkal gyorsabban, könnyebben és alaposabban sikerül erdőbirtokainkat megfelelő forgalmi beruházásokkal, a saját erejükből üzemképesekké tenni, mint a szeszélyes változó gabonaárakkal vajúdo gazdaságainkat uzsorakamatra felvett kölcsönből. Ha majd erdőüzemeink rendbe jöttek, sokkal többet bírunk azoknak felfokozott jövedelmeiből gazdasági beruházásokra juttatni, mint amennyire azok a birtokok a saját tehetőségükből hosszú éveken át képesek volnának. Hiszen egy zsebből megy, egy és ugyanazon úré minden, de abban a 25 ezer holdas elsőrangú erdőbirtokban mégis csak inkább lehet bízni, mint a 10 ezer hold homoskosban. Elgondolásunkat különben az elkövetkezett esztendőök perdöntően igazolták. Mennyivel szilárdabban állott mindig és áll ma is a fa ára a katasztrófáisan lezuhant gabonáéval szemben. Szerencsétlen gondolat lett volna ezt a beruházási tervet megfordított sorrendben végrehajtani, ha már parallel nem volt lehetséges.

Mindezeket nem csak azért kellett elmondanom, hogy a Csonka Primacia háború utáni helyzetéről a valóságnak megfelelő képet adjak, hanem azért is, mert az utódok előtt igazolni akarom eljárásomat felelősségteljes állásomban. Nekem ugyebár egyformán kellett mező- és erdőgazdának megnyilatkoznom és azért állítottam lábra elsősorban a primaciális erdészetet, mert valóban így is kellett tennem, hogy azután annak az erejével hasonlót cselekedhessek a mezőgazdasággal is. Sem az erdészetnek nem kedveztem, sem a bölcsőmet meg nem tagadtam, de csakis ez volt a jól megfontolt helyes sorrend. Ha pedig kitűzött tervemet nem volt időm és alkalmam teljes egészében végrehajtani és annak a befejezését az utódokra kellett hagynom, annak csupán az az oka, hogy az isteni Gondviselés váratlanul megrokkantotta Csernoch prímást és korábban szólította magához, mint kellett volna. A minthogy néhány évvel később is adta az érseki javadalomnak, amint kívánatos vala.

SZLOVENSKÓI ÉRSEKSÉGI ERDŐBIRTOKOK.

Huszonnégy kisebb-nagyobb darabban, többnyire érsekségi mezőgazdasági területek közé ékelt, kereken 9000 kat. hold inkább síkfekvésű, vagy mérsékeltén dombos erdőbirtok. Mintegy 1000 kh ákácus, a többi tölgy, cser, gyertyán, szil, kóris, sőt még nyár és fűz is az ártereken. Kevés kivétellel minden nehézség nélkül megközelíthető vágások, az értékesítési lehetőségek igen kedvezők. Fát, rőzsét az erdei raktárakból, sőt a vágásokból hordják el a vevők. Az átlagos üzemtervileg engedélyezett vágásterület — ott még ez a mérvadó, nem, mint nálunk a fatömeg — 233 kh., tehát az átlagos vágásforduló 40 év. A Csernoch primás hagyatéki leszámolásából látom, hogy ezek az erdők az 1919—1926. — hét év átlagában kat. holdanként — 53 éskát jövedelmeztek, az akkori 6-os átszámítással kereken 9 pengőt. Az 1927. évi átlagos vágáshozam értéke kholdanként — 5071 ésk = 845 pengő. Legjobbak a Bars megye—Nagysalló—Zálogos—Hölvény vágásai, leggyengébbek Hont megye—Füzesgyarmat és Esztergom megye—Muzsla—Csenke. Ezeket az adatokat a történeti hűség kedvéért kívántam megörökíteni, mert sajnos, ezekből a jövedelmekből még eddig nem részesedett az érseki javadalom.

A MEGCSONKITOTT PRIMACIA ERDŐBIRTOKAI.

I. *Nyergesujfalusi erdőgondnokság.*

Esztergom megye: Nyergesujfalu, Bajót, Süttő és Komárom megye: Héreg, Fardos adóközségek határában. Kezeli a Komárom megye: Mocska községhez tartozó, Csém-Boldogasszony pusztai 130 holdas ákácerdőt is.

Termő erdőterülete kereken 9800, egyéb művelési ág 400, Dunameder 800, összesen 11.000 kat. hold. Átlagos kat. tiszta jövedelme termő holdanként, 2 K 73 f.

Fanemek: 65% tölgy és cser, 35% bükk, gyertyán és egyéb. Vágásforduló: 80 év, a mocska—csém—boldogasszonyinál 20. Engedélyezett évi rendes vágás az előhasználatokkal 11.000 tömörköbméter.

Tengerszínfeletti legmagasabb pontja a Gerecse 633 m. Vasút és hajóállomása: Nyergesujfalu 6—20, Süttő 6—21 km légvonalban.

Ezen gondnokságunkban már 1915-ben, a háború második évében, mikor néhai Csupor István főerdőtanácsosunk, a kiváló erdészeti szakember nyugalomba vonult, az volt a helyzet, hogy 16—20 ezer m³ lekötött tűzifánk feküdt a Gerecse alján erdei raktárakban, amely fatömeget már a háború folytán hirtelen felszökött tengelyfuvarral csak 2—3 aK ráfizetéssel bírtuk volna a nyergesujfalusi dunaparti rakodóra szállítani, feltéve, ha már akkor kaptunk volna ehhez a

nagyarányú vállalkozáshoz elegendő fuvarost. Ezt az undorító békát mégsem lehetett elnyelni, hiszen jövedelmet akartunk a hercegprimásnak biztosítani, nem pedig üzemi veszteséget. Akkor határoztuk el az iparvasút megépítését, hogy a lehetetlen helyzetet egyszer és mindenkorra megszüntessük és a javadalmas hercegprimást jövőbeni hasonló kellemetlenségektől mentesítsük. Az a komáromi fakereskedő cég, amely a gondnokság vágástermékeit néhány évre elég előnyösen lekötötte a háború előtt — 100.000 aK stornóval elállott a hátralevő szerződéstől, kétségkívül abban a jámbor hiszemben, hogy az egyetlen elképzelhető közlekedési megoldást, az erdei vasutat majd csak ők fogják megépíteni a primaciának, újabb és aránytalanul magasabb üzleti haszonnal, mint azt éppen a közelmúltban — Csernoch primás elődjének idejében a Wolfner-féle börzsöny—kemencei vasútépítéssel kapcsolatos kitermelési szerződésnél látták. Sejtelemmel sem birhatnak arról, hogy Csernoch az első szóra megértse és el is fogadja előterjesztésünket; hihetetlen dolognak vélték, hogy ez az általánosan rendkívül takarékosnak ismert főpap egy könnyed kézlegyintéssel kifizetessen egy ilyen, akkor is elég magas összeget csupán azért, hogy egy súlyosnak látszó kötelezettségtől megszabaduljon, hogy temérdek ezer méter fája az erdeiben maradjon és végeredményében újból még súlyosabb megterheltetést vállaljon a vasútépítéssel a saját zsebére. Pedig csak azt kérdezte, hogy tudunk-e mindegyikre pénzt szerezni és meg lesz-e abból a hasznunk. Mert Csernoch primás apró kiadásokkal, még egy feleslegesen égő villanykörtével is valóban nagyon takarékoskodott, de nagy összegekkel soha, ha azok meg voltak indokolva és ha azokat a gazdálkodás érdekében be kellett fektetni. Nemcsak abban volt az első főpap, hogy az egyházi javadalmi birtokokat szántógépekkel szerelje fel, Kalocsán is, Esztergomban is, hanem kétségkívül abban is, hogy a saját pénzén vasutakat építsen!

A tervek már akkor készen voltak. Nem Pusztamarót—Nyergesujfalu vonalát választottuk, amint azt az elődök megálmodták, mert ezt a megoldást a felcsigázott kisajátítási költségek és az elmellőzhetetlen szárnyvonalak nagyon megdrágították volna és a márvány-mész-kőbányáink sem kapcsolódhattak volna ahhoz: hanem Marótpusztától a kis Gerecse lejtőjén Bikol pusztán keresztül Süttö vasútállomásig és az ottani Dunapartra. Az esedékes legközelebbi fordaszakok vágásait ez a vonal éppen úgy kiszolgálta, mint a kő és mészüzemeket. A vonalnak olyan természetes esése van, hogy a megterhelt vagonettek önsúlyuknál fogva akadálytalanul leszaladhatnak rendeltetési helyükre, csupán Bikoltól Süttöig kell igénybe venni a gőzerőt; a kisajátítás is kevesebb költséget okozott.

A vasút építésével Wiener Emil jóhírű budapesti mérnököt bíztuk meg, akinek szakismeretét és megbízhatóságát volt alkalmunk a kistapolcsányi főhercegi uradalom és a surányi cukorgyár iparvasutjainál személyesen megismerni. Mindenek előtt a süttö—bikoli fővona-

lat építettük meg és ennek folytatásaképpen a Bicol—vízválasztó—Marót fűtőházi szakaszt, hogy a már letarolt, vagy a legközelebbi években fejsze alá kerülő vágásokhoz férhessünk. 9.3 kgrammos sínekkel építettük meg a háború utolsó éveiben, de mindjárt a háború után 12 kgrammos sínekkel átépítettük a Bicol—vízválasztói vonalszakaszt, hogy ez a 45%-es maximális emelkedésű nehéz pálya a kőszállításokkal járó megterheltetést megbírja. És nemcsak ennél a vonalnál, de az első évek tapasztalatai után fokozatosan összes erdei vasúthálózatunknál áttértünk az 50—50 cm-re sűrített talpfa alapozásra, amit minden hegyi pályánál melegen ajánlok. A háború után építettük a bicol—bányahegyi vonalszakaszt és a kiscsercei sikló pályát a primáslejtői megtakarított vágások kitermelése és a Hepri mész-és kőüzem kedvéért, valamint a bányahegyi rakodópályát és közvetlen Süttő vasútállomás mellett egy kettős MÁV normál rakodó vágányt, hogy üzemünket függetlenítsük az államvasutak nehézkes berakási rendjétől. Amikor az első pályaszakasz üzembe helyeztetett, tulajdonképpen csak akkor nyílt ki a szemünk. Akkor ismertük meg, hogy mit jelent igazában egy ilyen téteményképes és megbízható közlekedési vállalat. Nem csupán fát termelnek ugyanis a Gerecsevidék hegyei, hanem azok méhében kőkincsek rejtőznek. A süttő—tardosi márvány-fehérvő-mész-kőbányákat már a rómaiak is ismerték és művelték. El lehet képzelni, milyen megkönnyebbülést jelentett ezekre az üzemekre az új primási vasút, mikor már valósággal megbénította azokat a háborús, drága, elviselhetetlen tengelyfuvar. Sajnos, az utóbbi években leromlott gazdasági helyzet egyéb gondokat is hárított azokra, az építkezések szüneteltetése, a kereslet megcsappanása már olyan bajok, amelyekben nem segíthet az iparvasút nyújtotta olcsóbb közlekedési alkalom. De hát majd csak jönnek jobb idők is, a bányák is megmaradnak, a vasutak is, ha kellő gondozásban részesülnek. Az bizonyos, hogy nagyon szerencsés gondolat volt ennek a vasútnak a megépítése — legnagyobb részében még a háború alatti nehéz időkben, mert őszintén be kell azt vallanom, hogy alapjában ez az üzem tette lehetővé a háború utáni években a többi primási vasúthálózat megépítését és ma is ez a javadalom legmegbízhatóbb vállalata.

SÜTTŐ—GERECSE—PUSZTAMARÓTI CSERNOCH VASÚT

Gőzüzemű, 760 mm nyomtáv, összes hossza 30.215 fm.

A) Építés:

1. Süttő-Bikol . . . 6.946 fmr
 Bikol-Bányahegy 8.813 „
 Dunavágány . . . 919 „ = 16.678 fmr à 8 50 = 141.763 P
2. Bikol-vízválasztó-fűtőház 10.042 fmr
 Vízválasztó-síklópálya 1.460 „ = 11.502 „ „ 14'00 = 161.028 „
3. Bányahegyi motorikus üzemi . . . 1.700 „ „ 4'60 = 7.820 „ = 310.611 P

B) Vasanyag:

1. Sínanyag
 $2 \times 1.700 = 3.400 \times 5 \cdot 2 = 177 \text{ mm}$
 $2 \times 21.138 = 42.276 \times 9 \cdot 3 = 3.937 \text{ mm}$
 $2 \times 7.042 = 14.084 \times 12 \cdot 0 = 1.690 \text{ „} = 5.804 \text{ mm à 22} = 127.688 \text{ P}$
2. Apróanyag: csavar, szeg, heveder, lemez, a sín-
 anyag árának 22% a 28.091 „
3. Váltó, keresztelés 5·2 kg sinnel 2 à 160 = 320 P
 „ „ 9·3 „ „ 22 „ 280 = 6.160 „
 „ „ 12·0 „ „ 5 „ 380 = 1.900 „ . 8.380 „ = 164.159 „

C) Faanyag:

1. Talpa 23 km à 2000 { 20% törésre = 59.800 db à 707 = 41.900 P
 7 „ „ 1800 {
2. Extrafa 30 m³ kifaragott váltófa à 35 1.050 „
3. Másnemű fa általányösszegben 1.600 „ = 44.550 P

D) Egyéb költség:

1. Műszaki és közigazgatási költség, tervezés, bejárás,
 ellenőrzés, kisajátítás, kincstári illeték . . . 28.500 P
 2. Telefon, fűtőház, műhelyek, mázsaház, közúzó,
 kéziszerszám, egyéb szükséges építkezés . . . 30.500 „
 3. 335 folyó m kettős Máv normál rakodóvágány 22.000 „
 4. Faeladási szerződés stornója 100.000 # K . . . 116.000 „ = 197.000 P
- Mindösszesen . . . 716.320 P

Tehát minden folyó kilométer vasuthálózat átlagos

építési költsége a faeladási szerződés stornója nélkül kereken 20.000 P

A BÖRZSÖNY—KEMENCE—BERNECEI RÉGI WOLFNER-FÉLE VASUTAK.

A helyzet tiszta képéhez tartozik amaz állapotnak a megvilágítása, amelyet 1913-ban a Vaszary—Csernoch primások közti átvételi-átadási eljárás folyamán az erre kiküldött miniszteri bizottság a börzsönyi—kemencei gondnokságokban talált. A két gondnokság erdővágásai ugyanis főkegyúri jóváhagyással 13, illetve 10 évekre a Wolfner S. és fiai cégnek le voltak kötve azon kötelezettséggel, hogy a cég megépíti a szükséges erdei vasutakat, amelyek a szerződés lejártával „minden ellenszolgáltatás nélkül, üzemképes állapotban, jókarban az Esztergomi Érsekség végleges birtokába jutnak” A miniszteri bizottság szakértői megállapítása a két gondnokság faeladási szerződését összefoglalva a következő:

El volt adva becsű szerint:

a börzsönyi				
1908—1920 évekre előirt vágások fatömege .	117.205 m ³			
a kemencei				
1910—1921 „ „ „ „	158.054 „	=	275.259 m ³	

Ezen fatömegeből a szerződéses évek alatt Börzsönyben 10.000, Kemencén 16.000, összesen tehát 26.000 tömör m³ előhasználati faanyagot termel ki házilagosan az érseki uradalom, a többi a vevő cég. Fizet a vevő minden m³ fáért — műfát, tűzifát, uradalmi vagy vevő által eszközölt kitermelést egyformán beleértve — 6 K 66 f-t. Ez a vételár pedig a következőképpen oszlik meg:

1. Késpénzben kap az uradalom a szerződéses évek alatt egyforma részletekben 275.259 m ³ után á 3'73 K . . .	1.027.748 K
2. 17'7 f. km. börzsönyi vasút 302.577 K	
18'9 „ „ kemencei „ 285.000 „ = 587.577 K vasutépítési költségekből esik minden m ³ fára á 2'55 K . . .	587.577 „
3. 302.577 K börzsönyi vasutban fekvő tőke és 285.000 K kemencei „ „ = 587.577 K tőkebefektetés kamata és törlesztése 6% ^o -al mindenn m ³ fára á 0'38 K	218.690 K
M ndössze 275.259 m ³ á 6'66 K	1.834.015 K

A miniszteri bizottság azonban a két gondnokságban csupán 27.9 km vasutat fogadott el olyannak, amely az érseki uradalomra mindenkoron értéket jelent és ezen hálózatot az eladott fatömeg minden tömör m³ után 1 K 94 f egységárral, építési költséget, kamatot, törlesztést összevéve 579.262 koronára értékelte, melyből pro rata temporis Vaszary primás 206.278, Csernoch primás 372.984 koronát áldozott a saját fájának árkülönbözetéből. 227.005 korona összeget pedig egyáltalán nem talált elfogadhatónak, azt a két egyházfejedelem szerződéséből kifolyó együttes veszteségének jelentvén ki.

Hogy ez a szerződés előnyös volt-e az uradalomra, vagy káros, azt most már igazán felesleges késői dolog volna vitatni. Az bizonyos, hogy azok a késpénzrészletek, amelyeket az uradalom kapott, a háború után már az adókat sem fedezték, annál kevésbé a személyzet költségeit. És az a bizonyos vasút, amelyet a két javadalmas érsek végeredményében mégis csak a saját jövedelméből épített, bizony csak nem került a javadalom birtokába olyan kifogástalan állapotban, hogy a törzsvagyon részére fel lehessen számítani. Pedig ennek a vasútnak a kedvéért kötötték annak idején ezt a faeladási szerződést. A vállalkozó cég ilyenben kétségkívül gyakorlottabb volt, mint mi; éppen csak úgy építette meg, hogy a szerződés tartamára fel ne mondja a szolgáltatást, de az azután nem volt érdeke törődni, —

nem is törődött. Ilyen kitételek: „üzemképes állapotban, jókarban” egy iparvasútnál olyan elégtelen, felületes megállapítások, amelyek-től óva intek mindenkit.

II. BÖRZSÖNYI ERDŐGONDNOKSÁG.

Hontvármegye: Nagybörzsöny adóközség határában. Kezelésében a 240 holdas Esztergom megyei város határában fekvő Mexikó erdő is.

Termő erdőterülete kereken 5700 kat. h., egyéb művelési ág 200, összesen 5900 kat. hold. Átlagos kat. tiszta jövedelme termő holdan-ként 2 K 85 f.

Fanemek: 58% tölgy és cser, 42% bükk, gyertyán és egyéb. Vágásforduló 100 év, az esztergom—mexikói-nál 40. Engedélyezett évi vágás az előhasználatokkal 10.800 m³.

Tengerszín feletti legmagasabb pontja a Nagy Inócz 813 m. Vasút és hajóállomása a mostani magyar területen Szob—Nagybörzsöny felé 19—27, Mária Nosztra felé 9—16 km légvonalban.

Börzsönyben Wolfnerék szerződésének lejártakor, 1920-ban lehetetlen helyzetet találtunk. Megvolt ugyan a Kollár-völgy—Kisirtás—Börzsöny—Panád—Ipolypásztói 17.7 km-es lőüzemű pálya, annyira-amennyire használható üzemképes állapotban, azonban csak a Wolfner cégnek sikerült a trianoni határon túl fekvő Ipolypásztó végállomásra kinyitni a bezárt kapu melletti kicsiny ajtót, a Primaciának már semmiképpen sem engedték fatermékeivel ezt a vasútállomást igénybe venni, mégha az azzal járó költségeket meg is bírta volna az üzem. Ez a hálózat tehát a mi számunkra egyszerűen kútba esett. Más megoldást kellett keresni, még pedig ugyancsak hamarosan, mert 10.000 m³ évi fatömeg nem olyan csekélység, hogy annak értékesítését halogatni lehessen. Az egyedüli megvalósítható irány volt Szob, a vasút és hajóállomásával. A régi Wolfner pályából csupán 5.1 km-t hagytunk meg közelítő vasútnak, a többit felszedettük. Ellenben megépítettük 9.3 km-es sínekkal, 760 mm nyomtávban az új gőzüzemű vonalat — Kisirtástól a nagyirtási szérúskertig, ott megszakítva — a Hármashídtól a Besina völgyében a mária-nosztrai közalapítványi erdőbirtokon keresztül a szobi feketebányáig, ahol peage jogon belekapcsolódtunk az egykoron Luczenbacher-féle, ma a pesti magyar kereskedelmi bank tulajdonát képező Andezit bányavállalat iparvágányába. Kezdetben aránytalanul drágította üzemünket a kétfelé szakított pálya; a nagyirtási szérúskert és a hármashíd közötti 80 méteres felszínkülönbséget, egy meredek szakadékot csak 2 év múltán tudtuk egy 2 km-es kanyargó pályával áthidalni a Só és Sashegyek szerpentináin 45‰ emelkedéssel. Ez a vonalszakasz kicsiben a körmőcbányai boszorkányos ívelésre emlékeztet, a legdrágább vasutunk, de meg kellett építeni, mert a megszakított pályával járó ismételt bekirakodást, a csúsztatóval eszközölt továbbítást sem az emberek, sem

a pénztár soká nem birták volna. Két év kellett a megtervezéséhez és megépítéséhez, olyan nehéz megoldás volt műszaki és pénzügyi okokból egyaránt, de végre mégis meglett. A hegyeshelyi motorikus pályát már az új vágássorozatok kedvéért kellett megépíteni, aminthogy ezt a jövőben is folytatniok kell az utódoknak, hogy a fájukhoz férhesenek.

A BÖRZSÖNYI CSERNOCH VASÚT.

Gőzüzemű, 760 mm nyomtáv, összes hossza 23.502 fm.

A) Építés:

- | | | |
|--------------------------------|---------------------|------------------|
| 1. Feketebánya.-Kisirtás . . . | 13.102 fm à 14:00 = | 183.400 P |
| 2. Hegyeshelyi motorikus . . . | 5.300 " " 7:00 = | 37.100 " |
| 3. Hosszúvölgyi lőüzemű . . . | 2.400 " " 3:20 = | 7.680 " |
| 4. Konárvölgyi " . . . | 2.700 " " 2:50 = | 6.750 " |
| | | <u>234.930 P</u> |

B) Vasanyag:

- | | | |
|--|-------------------|--------------------|
| 1. Sínanyag | | |
| $2 \times 10.400 = 20.800 \times 5.2 = 1.082$ mm | | |
| $2 \times 13.102 = 26.204 \times 9.3 = 2.437$ " | = 3 519 × 22:00 = | 77.408 P |
| 2. Apró anyag a sínanyag árának 22%-a . . . | | = 17 032 " |
| 3. Váltó, keresztezés 5.2 kg sínrel 5 à 160 = | 800 P | |
| " " 9.3 " " 11 " 280 = | 3 080 " | 3.880 " = 98.330 " |

C) Faanyag:

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Talpfa 13 km à 2.000 } 2% törésre 46.000 db à 707 = | 32.200 P |
| " 10.5 " " 1.800 } | |
| 2. Extrafa 18 m ³ kifaragott váltófa à 35 | 630 " |
| 3. Másnemű fa, hid- és korlátgerenda átalányban . . . | <u>2.800 "</u> = 35.630 P |

D) Egyéb költség:

- | | |
|--|---|
| 1. Műszaki és közigazgatási költség, tervezés, bejárás, ellenőrzés, kisajátítás, kincstári illeték | 26 500 P |
| 2. Telefon, fűtőház, egyéb építkezés, kézi szerszám | <u>22.000 "</u> = 48.500 " |
| | <u>Mindösszesen 417.390 P</u> |

Tehát minden folyó km vasuthálózat átlagos építési költsége kerek 18.000 P

III. KEMENCEI ERDŐGONDNOKSÁG.

Hontvármegye: Kemence, Bernece, Hont, Drégelypalánk, Szete;
Nógrádmegye: Dejtár, Érsekivadkert községek határában.

Termő erdőterülete kereken 8800 kh, (ebből 7600 összefüggő hontmegyei erdőbirtok) egyéb művelési ágakra esik 300, tehát összesen 9100 kh. Átlagos kat. tiszta jövedelme termő holdanként 1 K 31 f.

Fanemek: 40% tölgy és cser, 60% bükk, gyertyán és egyéb.

Vágásforduló: 100 év, Dejtár—Ersekivadkert 40, Szeteharaszt 20. Engedélyezett évi rendes vágás az előhasználatokkal 13.500 tömör m³.

Tengerszínfeletti legmagasabb pontja a Magosfabérce 906 m. Ipolyság ezidőszertinti csehszlovák vasútállomás a kemencei faraktártól 7, a berneceitől 5 km-re, Drégelypalánk magyar állomás 15, illetőleg 13 km.

A Wolfner szerződés lejártakor, 1921. év végével a primási uradalom megkapta a két lőüzemű pályát a kemencei faraktártól — Királyházáig és a bernecei faraktártól felfelé az Oszlopó patak völgyében — összesen 18.9 km hosszban. Ezeket nyomban át kellett építeni, sűrített talpfákkal felszerelni, a pályatesten lévő műszaki tárgyakat, hidakat, átereszeket gyökeresen megújítani, hogy a kisvasút valóban üzemképes állapotba helyeztessék. Az új vágások kedvéért pedig egyelőre a királyháza—rakottyási és az oszlopói közelítő pályákkal 21.3 km hosszúságra kiegészíteni. Mindkét vonal úgy van megépítve, hogy csupán az üres lórékat kell a vágásokig felvontatni, a fával megrakott vonatok önsúlyukkal leszaladhatnak a faraktárákig. Ez a két vasútvonal tulajdonképpen csupán a kemence—bernecei 6500 kholdas erdőkomplekszum termékeit szállítja az erdővágásokból a községi faraktárákig (a honti és drégelypalánki erdők fája tengelyfuvarral a közeli palánki vasútállomásra gravitál). És így ezekkel az erdei vasutakkal a faüzem tökéletesen nincs is megoldva. Wolfnerek fájukat a raktárakból aránylag jutányos tengelyfuvarral akadálytalanul szállíthatták a 7.5 km távolságra fekvő Ipolyság vasútállomásra még Trianon után is. Mi is megpróbáltuk az első két esztendőben, de annyi költséggel, kellemetlenséggel járt ott a tranzit. Balasgyarmaton át Budapest felé, hogy amint a szerencsétlen határkiigazítással egy lényegtelen darabon megszakított műút végre mégis megépült, kényszerülve voltunk inkább a 14 km átlagos távolságra fekvő Drégelypalánk magyar határállomást választani megoldásként, tengelyfuvarral és mindjárt teherautóval is, hogy a fuvarosgazdák elég gyakran meg-megújuló mohó igényeit némiképp fékezzük. Persze, ez a fuvar költsége nagyon megdrágítja az üzemet, nincs is olyan megbízható kézben, mint volna iparvasúttal, de szerencsére éppen a kemencei gondnokság faválasztékai a legjobbak és legkeresettebbek — legnagyobb részben 100 éves bükkhasáb és műfa — és egyelőre jobb megoldást nem találtunk. Vasutat építeni Kemencétől—Drégelypalánkra teljesen idegen területen keresztül csak abban az esetben volna lehetséges, ha a környékbeli érdekelt birtokosoknak volna bátorságuk ebbe kapcsolódni. De mikor mindenki abban bizakodik, hogy ez a reánk erőszakolt helyzet úgy sem maradhat így időtlen időig

KEMENCE—BERNECEI LÓÜZEMŰ VASUTAK.

600 mm nyomtáv, pálya hossza 21.302 fm.

A) *Építés:*

- | | | | |
|-------------------------|--------------|----|------------------------------------|
| 1. Kemence—Királyháza | 9.568 | fm | |
| 2. Királyháza—Rakottyás | 4.260 | „ | |
| 3. Bernece—Oszlopó | 5.252 | „ | |
| 4. Oszlopói közelítő | <u>2.222</u> | „ | = 21 302 fm. à 3·90 . . = 83.070 P |

B) *Vasanyag:*

- | | | | |
|---|---|--------------|--------------|
| 1. Sínanyag $2 \times 21.302 = 42.604 \times 5 \cdot 2 = 2.215$ mm à 22 | = | 48.735 | P |
| 2. Apróanyag — a sínanyag árának 20% a — à . . | | 9.747 | „ |
| 3. Váltó és keresztelés 5·2 kg-os sínekkel 12 db à 160 | = | <u>1.920</u> | „ = 60.402 „ |

C) *Faanyag:*

- | | | | |
|---|---|--------------|--------------|
| 1. Talpfa
21·3 km à 1800 — 2% törésre — 39.100 db à 70 f | = | 27.370 | P |
| 2. Extrafa — 10 m ³ kifaragott váltófa à 35 . . | | 350 | „ |
| 3. Másnemű fa, híd- és korlátgerenda átalányban | | <u>1.600</u> | „ = 29.320 „ |

D) *Egyéb költség:*

- | | | | |
|--|--|-------------------------------|------------------|
| 1. Műszaki és közigazgatási költségekre, tervezés,
bejárás, ellenőrzés, kincstári illetékek | | 14.600 | P |
| 2. Üzemi építkezések | | <u>15.000</u> | „ = 29.600 „ |
| | | <u>Mindösszesen</u> | <u>202.392</u> P |

Tehát 1927-ben, Csernoch primás halálakor meglévő kemence-bernecei vasut minden folyókilométerének építési költsége kereken és átlagban 9.500 P

AZ ÖSSZES ÉRSEKSÉGI ERDŐBIRTOK CSONKA HAZANKBAN

Terület: termő erdő 24.300 kh, egyéb művelési ág 1700, kereken összesen 26.000 kh. Átlagos kat. tiszta jövedelme termőholdanként 2 K 31 f.

Fanemek: 55% tölgy és cser. 23% bükk, 17% gyertyán, 5% egyéb. Átlagos vágásforduló 92 év. Engedélyezett évi vágás 35.300 tömör m³.

A TELJES ÉRSEKSÉGI ERDEI VASÚTHÁLÓZAT
A HÁROM GONDNOKSÁG ÜZEMEIBEN 1927-BEN.

	Süttő— Pusztamarót	Börzsöny— Szob	Kemence— Bernece	Összesen
Pálya hossza fkm-ekben	30.215	23.502	21.302	75.019
Nyomtávolság mm-ekben	760	760—600	600	
1 km átl. építési költsége P	20.000	18.000	9.500	16.000

Építés költségei:

	P e n g ő			
A) Építés	310.611	234.930	83.070	628.611
B) Vasanyag	164.159	98.330	60.402	322.891
C) Faanyag	44.550	35.630	29.320	109.500
D) Egyéb költség	197.000	48.500	29.600	275.100
Mindössze:	716.320	417.390	202.392	1,336.102

Ezen összegből az 1913. évi átvételi és átadási eljárás folyamán a min. bizottság Vaszary hercegprímás terhére elszámolt 206.278 aranykorona

	P	248 282
--	---	---------

Ekként marad Csernoch primás számlájára	P	1,087.820
---	---	-----------

A költségeket Wiener mérnökkel a legjutányosabban számítottuk, nem is tartjuk valószínűnek, hogy ebből a pénzből manapság meg lehetne építeni ezt a 75 km erdei vasúthálózatot. A számadásokból ma már kizárt dolog ezeket pontosan megállapítani, mert az építéssel kapcsolatban annyi rendkívüli alkalmi üzlet, vállalkozás adódott ezekben a mozgalmas években, amelyeket ki kellett használni olykor előnyösen, máskor kevésbé. Hányszor vettünk sínanyagot, póré kocscikat, sőt még mozdonyt is tűzifáért, másképpen ezek akkor megszerezhetők nem voltak, nekünk pedig másunk sem volt, csak fánk. De nem is akartunk adatokat kiírni az akkori számadásokból. csupán az volt a szándékunk, hogy számításunk körülbelül fedje azokat az értékeket, amelyeket ezek a vasutak a javadalom részére jelentenek. Néhai Csernoch primás az egész vasúthálózatot még életében minden megtérítés kötelezettsége nélkül az érseki javadalomnak ajándékozta, nehogy tőketörlesztés és kamat terhelje az utódokat. Abból az elvből indult ki, amit nem is egyzer hangoztatott: „qui alieno aedificat, non sibi aedificat” noha ezeknek a maradandó jellegű befektetéseknek törzsvagyoni kölcsönrel való rendezésére bírta a vagyonfelügyeleti hatóság előzetes hozzájárulását, amit azonban nem vett igénybe. Csak a fenntartás és a szükséghez képest való fejlesztés kötelezettsége maradt az utódokra, ami természetesen azoknak jól felfogott érdeke. Hiszen már a mi időnkben is építettünk rövidéletű pályákat az esedékes vágásokhoz, amelyeket számításomnál éppen úgy figyelmen kívül hagytam, mint más lebontott-felszedett pályát.

MOZDONY- ÉS KOCSIPARK

4 gőzmozdony, 1 db 4 tengelyes 60 HP, 3 db 3 tengelyes 50 HP, összesen 394 mm. 2 db a süttői és 2 db a börzsöny—szobi üzemeknél.

5 benzinmotor (Puch és Deimler aggregátor) a személyforgalom lebonyolítására és a motorikus pályákon az üres lórék felvontatására, 2 a süttői, 3 a börzsönyi üzemeknél.

118 különféle márkájú, fa- és vasaljazatú, fa-, rönk-, kő- és mészszállításra berendezett póre és szekrénykocsi, 3—4 6—8 tonnás ikerkocsi, ezekből 53 a süttői, 36 a börzsöny—szobi, 29 a kemence—palánki üzemeknél.

A meglévő kocsi- és mozdonyparkot a javadalmas utód 1927. évi becsáron összesen 90.000 pengő értékben váltotta meg.

ÜZEMKÖLTSÉG ÉS FENNTARTÁS.

Önként értetődik, hogy a vasútüzemek csak akkor olcsók és jutányosak, ha ki is vannak használva. Mentül nagyobb forgalmat bonyolítanak le, annál kedvezőbben oszlik meg az üzemköltség és annál olcsóbbak a tonnakilométer szállítási egységárai. A süttő—pusztamaróti üzem egymagában az évi vágás szállítására bázisra nem fizetné ki magát, ha nem kapcsolódnék abba a süttő—tardosi márvány- és mészkőbányák köve és mesze, és a bikoli szomszédos földbirtok erdei és mezőgazdasági terményeinek fuvarja. Így üzemköltsége nem is egyharmada a börzsönyinek, de hárommennyi más anyagot szállít, mint uradalmi fát. A börzsöny—szobi üzem aránytalanul drága addig, amíg ott a tervbe vett köüzem meg nem indul, mert a rendes évi vágás forgalmával nincsen kihasználva. A terepnehézségek is itt a legsúlyosabbak, bizonyosága a nagyirtási szérűskert és a hármashíd közötti már említett összekötőpálya, amely kisvasútnál talán egyetlen csonka hazánkban a maga nemében, három etageban mutatja a turázónak ugyanazt a festői képet. Hozzájárul az is, hogy a kisirtás-nagyirtási 12%^o/es meredek szakaszon felfelé kell a fát gőzerővel szállítani, míg egyéb vasutunknál mindenütt önsúlyával gurul le rendeltetési helyére. Megdrágítja a szobi—feketebánya vasútján a peage-költség is, természetesen csak addig, amíg majd viszont a mi vasutunk fogja a szobi köüzemnek a börzsönyi és nosztrai andezitet szállítani. Az is kézenfekvő dolog, hogy a lőüzemű vasutak olcsóbbak a gőzvasutaknál, azért is alig fele a kemence—bernecei vasutak építési költsége a süttőinek, mozdonya sincs, kocsiparkjának fenntartása csekélység a többihez képest. Azonban ezt nem tarjuk tökéletes megoldásnak az elmellőzhetlen súlyos palánki tengelyfuvar miatt, másrészt a rendkívül nehéz terepviszonyok miatt ilyen vasút nem is felelne meg a gercsei—börzsönyi pályákon. Az üzemköltségek, amelyekhez a mozdony és kocsipark fenntartása is tartozik, nem csekély összegek, de a vasúthálózatot és a szállítóeszköz-

közöket elhanyagolni olyan mulasztás volna, amely súlyosan megbeszelné magát és később kiszámíthatlan áldozatokat okozna. Nem kell például más, csak a pálya elgazosodjék és eliszaposodjék, vagy észrevétlenül maradjanak a korhadó talpfák — magam is elszörnyedve tapasztaltam egyizben, mikor nem sinen futott a megrakott vonat, hanem a föld hátán. Valóságos életveszedelem!

A pályafenntartás, mozdony és kocsipark, üzemköltségek megvilágítására felhozok itt néhány számadási adatot, amelyekben nem szerepel az, amit az uracalom in natura adott, pl. a talpfák pótlása sem azok faértékében, legfeljebb a kifaragási munkadíjában. I. a süttö—pusztamaróti, II. a börzsöny—szobi, III. a kemence—drégelypalánki üzemeket jelzi.

<i>Minden folyókilométer vasútvonalra esik</i> <i>az 1924—1926 három év átlagában:</i>	I.	II.	III.	Összeg és átlag
	P e n g ö			
Pályafentartás	290	264	50	211
Mozdony és kocsipark	325	236	25	213
Üzemköltség	778	2.874	2.457	1.907
Összeg és átlag	1.393	3.374	2.532	2.331

Minden kat. hold termő erdőbirtokra esik
az 1924—1927 négy év átlagában:

	P e n g ö			
Adó és biztosítás	2.68	2.52	1.49	2.21
Üzemköltség termeléstől eladásig . . .	7.84	17.34	8.89	10.49
Személyzet és nyugdíj	2.85	5.05	2.25	3.24
Egyéb kezelési költség	1.32	1.59	—68	1.12
Összeg és átlag	14.69	26.50	13.31	17.06

Minden tömörköbméter üzemtervileg engedélyezett normál vágástermékre esik:

	P e n g ö			
Termelés, erdősítés, vasútüzem, faüzlet	7.31	9.63	5.92	7.43
Egyéb kezelési költségekből	6.05	5.10	3.00	4.64
Összeg és átlag	13.36	14.73	8.92	12.07

Ismertetésem megírásánál elsősorban az az elgondolás vezérelt, hogy a magyar erdőbirtokosokat, kivált pedig az erdőmérnöki kart kétségkívül érdekelni fogják az itt felsorakoztatott — egyházi birtokon merőben szokatlan arányú beruházások. Azért választottam az Erdészeti Egyesület előkelő és általánosan nemcsak elterjedt, de egyben olvasott hivatalos lapját annak közlésére. De azon őszinte szándékomat sem akarom eltagadni, hogy írásommal egy szerény emléket állítsak annak a nagystílú gazda Primásnak, aki a javačalmát nem csupán a saját személyére rendelt jövedelmi forrásnak tekintette és

kezelte, hanem tehetsége szerint, olykor igazán erejét meghaladólag is törődött annak jövőbeli sorsával és boldogulásával. Hetven év körül járt már akkor, amidőn ezeket a vasutakat megépítette, olyan hajlott korban, amikor már nem sok reménye lehetett arra, hogy költséges befektetéseinek a hasznát huzamosabb időig élvezhesse. Mégis megtette, mert átérezte, hogy ez a megcsonkított javadalmának a létkérdése. Ha ezeket a pénzeket a majdani hagyatéka felszaporítására fordíthatta volna, természetesen nagyot lendít általános örökösén, a háború folytán úgyszólván minden alapítványi vagyont veszített főegyházmegyéjén, — őe jól tudta azt, hogy akkor egy tehetetlenségre kárhoztatott javadalom marad az utódokra, sőt azok a nagy összegek sem folyhattak volna be, amelyeket a vasutakra költöttünk.

Írásomból az is kiolvasható, hogy ez a vasúthálózat nem tökéletes, annál kevésbé befejezett. Majd a jövő fordaszakok vágásai fogják megmutatni, mily irányban és milyen méreteken kell azokat kiegészíteni. A fődolog azonban, hogy az alap már megvan, a fejlesztésről azok gondoskodjanak, akik abban érdekeltek és hivatottak lesznek.

Magannak pedig nem tulajdonítok különös érdemeket ennek a nagy és nehéz munkálatnak a foganatosításánál, mert csupán a kötelességemet teljesítettem, amidőn a javadalmas primás földesúr és az érsekuralmi erdészeti vezető főtisztje kölcsönös megértését közvetítettem. Csernoch primás után az érdem oroszlánrésze Schmid Ernő főerdőtanácsosé, aki soha meg nem lazkodó buzgalommal, minden fennforgó nehézség ellenére törhetlen, szívós kitartással meg is csinálta, amit megtervezett a vasútépítő mérnökkel. Soha sem láttam elkedvetlenedni, pedig elég oka lett volna rá, ellenben nem is olyan ritkán féltetem kellett az idegösszeroppanástól. El kellett mindezeket mondanom, az esetlegesen tétovázó utódok számára is, mert mindig könnyebb dolog a kész munkát akár jó-, akár rosszszindulattal bírálgatni, mint férfias elhatározással és bátorsággal becsülettel végrehajtani.